



Slika 1: Dolina Soče. Foto: Jošt Gantar.

Občinska celostna prometna strategija občine Bovec

Občinska celostna prometna strategija občine Bovec, 2025

Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) za Občino Bovec je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Naročnik:

Občina Bovec

Trg golobarskih žrtev 8, 5230 Bovec

Izdala in založila:

Občina Bovec, 2025

Izvajalec:

Arco d.o.o, Nova Gorica

Naslov: Grčna 10, 5000 Nova Gorica

Avtorji:

mag. Polona Filipič Gorenšek

Tjaša Podgornik Polenčič

Miloš Bajt

Sodelavci:

Iza Šentjunc

Petra Mlakar

Denis Krhlikar

Natan Pertot

Vladimir Tripković

Oblikovanje:

Iza Šentjunc

Petra Mlakar

Lektura:

Manja Žugman

Fotografije:

Arhiv izdelovalcev OCPS in občine Bovec, Arhiv Arco d.o.o. Nova Gorica



Vsebina

Uvodni nagovor župana

- 1. Občina Bovec
- 2. Priprava dokumenta
- 3. Časovni horizont dokumenta
- 4. Območje obravnave
- 5. Trajnostno načrtovanje prometa
- 6. Vizija razvoja prometa
- 7. Ciljne vrednosti
- 8. Celostno prometno načrtovanje v občini Bovec
 - a. Celostno prometno načrtovanje
 - b. Hoja
 - c. Kolesarjenje
 - d. Javni potniški promet
 - e. Motorni promet
- 9. Akcijsko-finančni načrt
 - a. Celostno prometno načrtovanje
 - b. Hoja
 - c. Kolesarjenje
 - d. Javni potniški promet
 - e. Motorni promet
- 10. Viri

Uvodni nagovor župana

Spoštovane občanke, spoštovani občani!

Veseli me, da je Občinska Celostna Prometna Strategija (OCPS) pripravljena na način, da vključuje predloge, želje in potencialne območja strokovne in laične javnosti. Občina Bovec združuje izjemne naravne danosti, bogato kulturno dediščino ter pomembne turistične in rekreacijske potencialne, a se sooča tudi z izrazitimi prostorskimi omejitvami, zahtevnim gorskim reliefom ter prometnimi izzivi, povezanimi z razpršeno poselitvijo in sezonskimi pritiski turizma. Vse te elemente OCPS upošteva zahvaljujoč mojim sodelavcem, ki so znali k sodelovanju pritegniti zainteresirane prebivalce Bovškega, posamezne institucije in društva ter seveda izvajalcu, Arco d. o. o. Nova Gorica, ki je vodil in pripravil res kompleksen dokument. Prepričan sem, da je dokument odlično izhodišče za izboljšanje kakovosti življenja, zmanjšanje onesnaževanja zraka zaradi prometa in drugih dejavnikov, večjo varnost vseh udeležencev cestnega prometa, je pot do bolj zdravega in aktivnega prebivalstva, prispeva k večji socialni vključenosti, ponuja aktivnosti za izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in k aktivni krepitvi lokalnega in regionalnega gospodarstva. Iskrena hvala vsem, ki ste prispevali k pripravi tako kakovostnega dokumenta!

VALTER MLEKUŽ, župan Občine Bovec



Slika 2: Dolina Soče. Foto: Jošt Gantar.

1 Občina Bovec

Vloga trajnostne mobilnosti pri razvoju občine Bovec

Občina Bovec, ki leži v skrajnem severozahodnem delu Slovenije, v osrčju Zgornjega Posočja ob reki Soči in v Triglavskem narodnem parku (TNP), združuje izjemne naravne danosti, bogato kulturno dediščino ter pomembne turistične in rekreacijske potenciale. Obenem se sooča z izrazitimi prostorskimi omejitvami, zahtevnim gorskim reliefom ter prometnimi izzivi, povezanimi z razpršeno poselitvijo in sezonskimi pritiski turizma. Že izdelana Celostna prometna strategija (CPS, 2018) predstavlja temelj prizadevanj občine za izboljšanje trajnostne mobilnosti, ki jo občina z njeno novelacijo in izvajanjem nadgrajuje v smeri celostnega prometnega načrtovanja. To temelji na povezovanju vseh oblik mobilnosti, zmanjševanju odvisnosti od osebne avtomobila ter krepitvi dostopnosti in povezanosti, tako znotraj občine kot v sodelovanju s sosednjimi občinami in širšim regijskim prostorom. Trajnostno načrtovanje mobilnosti je eden osrednjih vzvodov za zmanjšanje prometnih obremenitev, izboljšanje dostopnosti in zagotavljanje dolgoročne kakovosti življenja v Bovcu.

Demografska in poselitvena slika

Demografski podatki kažejo, da se občina Bovec sooča z demografskimi izzivi. V začetku leta 2025 je v njej živelo približno 3.004 prebivalcev (po SURS), kar jo uvršča med manjše občine. Povprečna gostota poselitve je leta 2023 znašala le 8,2 prebivalca na km² (368 km² površine), kar je pod državnim povprečjem. Prebivalstvo se postopoma stara.

Povprečna starost je 49,1 leta (1. 7. 2023, SURS) in tako presega slovensko povprečje. Selitveni prirast je bil v zadnjem letu pozitiven (okoli + 4,9 na 1.000 prebivalcev), vendar naravni prirast ostaja negativen (-1,3 na 1.000 prebivalcev). Naselja v občini so razpršena, številne vasi so oddaljene od storitvenih centrov. Oskrba z osnovnimi storitvami se vse bolj centralizira, zaradi česar se zmanjšuje lokalna samooskrba, hkrati pa narašča potreba po mobilnosti. Prav razpršena poselitev in oddaljenost od večjih urbanih središč ustvarjata pogoje za močno odvisnost od osebnega avtomobila – zlasti tam, kjer je javni potniški promet redek ali povsem nedostopen.

Potovalne navade in prometne obremenitve

Občina Bovec, podobno kot druge občine v regiji Julijskih Alp, še vedno temelji na pretežno avtomobilski mobilnosti. Leta 2024 je bilo v Sloveniji v povprečju registriranih 579 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, v občini Bovec pa kar 605, kar kaže na visoko stopnjo motorizacije. Povprečna starost vozil je znašala 11,3 leta.

Večina prebivalcev za vsakodnevne poti uporablja osebni avtomobil, saj druge možnosti pogosto niso na voljo. Javni potniški promet (JPP) ostaja v kraju Bovec omejeno razvit: frekvence voženj so nizke (npr. le štiri dnevne povezave proti Ljubljani), avtobusna postajališča na podeželju so skromno opremljena, nekatera razpršena naselja pa z organiziranim prometom (razen šolski prevozi) sploh niso dostopna.

Zaradi pomanjkljivih povezav in dolgotrajnih potovalnih časov JPP še ne predstavlja konkurenčne alternative osebnemu vozilu.

Dodatno obremenitev za prometno infrastrukturo in kakovost bivanja prinaša turizem. Večina obiskovalcev v dolino Soče še vedno prihaja z avtomobilom, zlasti v poletnih mesecih. Na območju okoli Bovca in Tolmina se promet ob koncih tedna povzpne na od 7.000 do 10.000 vozil dnevno. Te izrazito sezonske obremenitve povzročajo prometne konice, slabšajo prometno varnost, obremenjujejo občutljivo okolje in zmanjšujejo privlačnost prostora, tudi s parkiranjem vozil.

Prostorski izzivi in pomanjkanje dostopnosti

Gorski relief, razpršena naselja in nizka gostota prebivalstva omejujejo razvoj prometne infrastrukture. Gostota cestnega omrežja znaša le 0,38 km/km². Gradnja novih cest in kolesarskih povezav je tehnično zahtevna in finančno intenzivna, stroški vzpostavitve rednega javnega prevoza pa visoki.

Poleg neustrezne prometne povezanosti je velik izziv tudi prostorska dostopnost. Pomanjkanje varnih površin za pešce in kolesarje, neurejene šolske poti do avtobusnih postajališč izven Bovca ter manjkajoči pločniki in kolesarske steze pomembno vplivajo na vsakodnevno aktivno mobilnost prebivalcev – še posebej otrok, starejših ljudi in ljudi z oviranostmi.

Jasno se kaže potreba po celovitem urejanju varnih pešpoti znotraj naselij in med njimi, pogoji za hojo so boljše vzpostavljeni v mestu Bovec, v ostalih manjših naseljih pa je ta segment zapostavljen. Izpostavljen so bile tudi pobude za ureditev manjkajočih peš povezav (npr. Čezsoča) ter obnova in ustrezna prenova obstoječih poti z rednim vzdrževanjem. Pogosto se omenja zapiranje

središča mesta Bovec za tranzitni promet. V ospredje je treba postaviti tudi promocijo hoje kot zdrave in socialno povezovalne oblike mobilnosti, in to prek šolskih sistemov ter ozaveščevalnih kampanj.

Na področju kolesarjenja ima Bovec potencial predvsem v smeri rekreativnega kolesarjenja, kjer je ključno ozaveščanje o kulturi in varnosti kolesarjenja. Zaradi manjših razdalj med nekaterimi naselji (npr. Čezsoča – Bovec) pa je območje primerno tudi za vsakodnevno kolesarjenje (npr. Bovec – Plužna – Virje). Vendar pa trenutno manjkajo varne, sklenjene, vzdrževane in dobro označene kolesarske poti. Zato je nujen razvoj celostne kolesarske infrastrukture, ki vključuje tudi sistem izposoje koles, stojala za kolesa, e-polnilnice, kolesarnice in servisne točke.

Vizija in strateški premik

Ob upoštevanju vseh izzivov in okoliščin je občina Bovec ponovno prepoznala potrebo po strateški preusmeritvi. Izdelava občinske celostne prometne strategije (OCPS) pomeni kontinuiteto izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti in zavesten odmik od zastarelega pristopa »predvidi in zagotovi«, ki se je osredotočal predvsem na širitev cest, k modelu »odloči in zagotovi«, ki postavlja v ospredje kakovost bivanja in človeka kot uporabnika prostora.

Neposredni (obvezni) cilji OCPS:

- > izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
- > znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa,
- > večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
- > bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- > vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- > okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- > izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Posredni cilji OCPS:

Učinkovito naslavljanje obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom. Celostna obravnava področja prometa omogoča nastanek nove, celovite, premišljene, dolgoročne vizije zagotavljanja mobilnosti. Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavah na razpise za nacionalna in evropska finančna sredstva.

Občina si želi dolgoročno zagotoviti povezljivost in dostopnost celotnega območja, tako za stalne prebivalce kot tudi za turiste. Prednostna naloga je ustvarjanje varnega, okolju prijaznega in socialno vključujočega prometnega sistema, ki bo podprl policentrični razvoj regije in zmanjšal pritisk na občutljivo okolje Julijskih Alp.

Sklepna misel

Mobilnost ni zgolj vprašanje transporta, temveč tudi enakosti, zdravja in prihodnosti. S pomočjo OCPS želi Občina Bovec ustvariti prostorsko, prometno in socialno okolje, ki bo omogočalo kakovostno življenje vsem – ne glede na starost, kraj bivanja ali fizične zmožnosti. Ključno vodilo ostaja: trajnostna mobilnost kot temelj zdrave, povezane in odporne skupnosti.



Slika 3: Trg golobarskih žrtev, Bovec. Foto: David Štulc Zornik.

2 Priprava dokumenta

Sofinancerji in izdelovalci

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije občine Bovec (OCPS) je naročila Občina Bovec, sofinancira jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Občina Bovec se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in poveztljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

Marca 2024 je bila Občina Bovec s sklepom obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike.

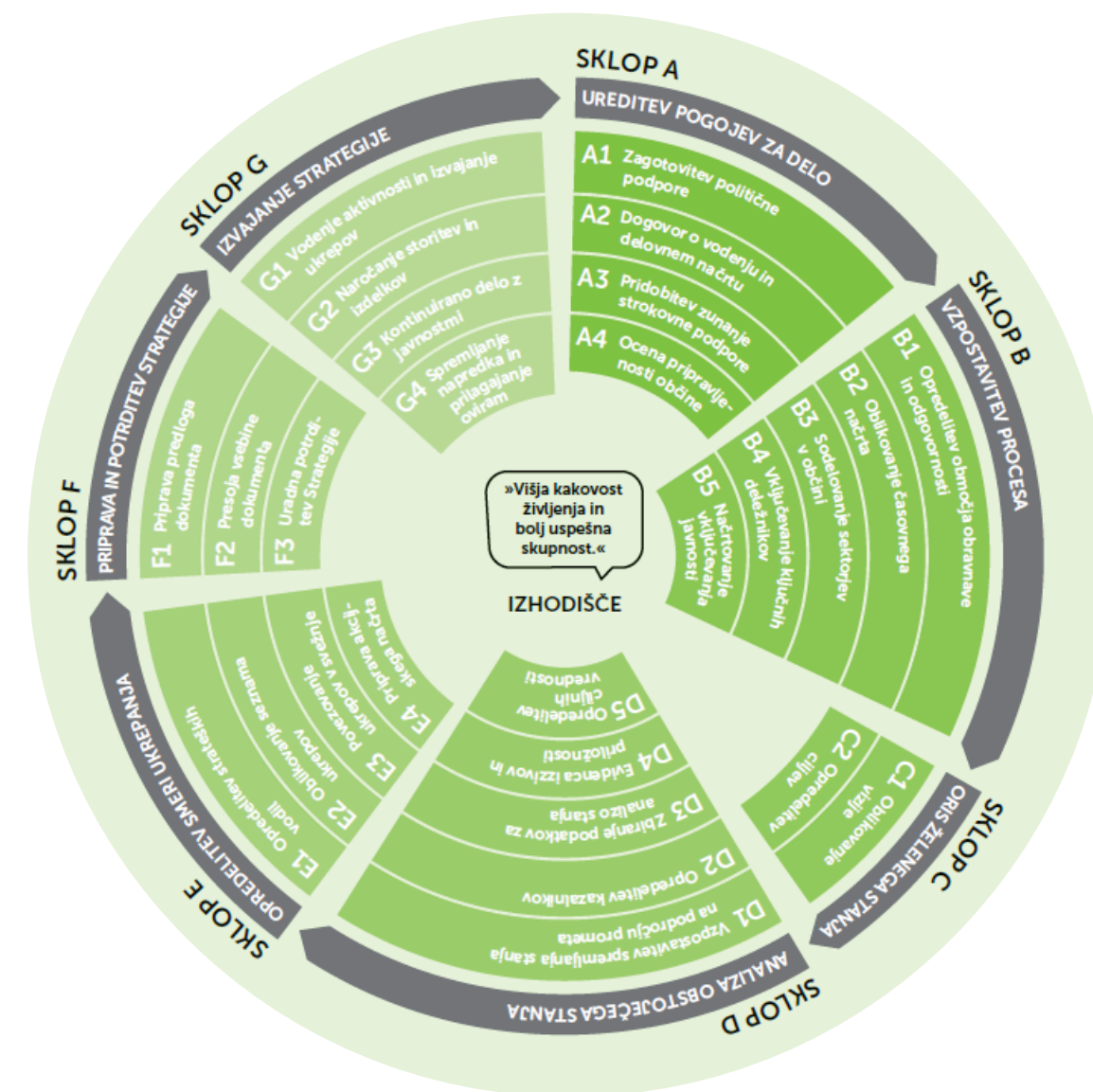
Proces priprave OCPS je vodilo podjetje Arco d.o.o. Nova Gorica.

Pri pripravi dokumenta so bile upoštevane Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023), Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij: S široko podporo do optimalno povezane skupnosti (Ministrstvo za infrastrukturo, 2022), Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in

poročanju (Uradni list RS, št. 76/23, z dne 12. 7. 2023), Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 109/23, z dne 27. 10. 2023), Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021) in Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).

Okvirni časovni načrt OCPS občine Bovec je bil opredeljen s projektno nalogo, v sklopu priprave dokumenta je bil v začetnih fazah oblikovan še podrobnejši časovni načrt s podrobno opredeljenimi sklopi in dejavnostmi.

V začetnih fazah vzpostavitve procesa priprave Strategije in ureditve pogojev za delo je bila zagotovljena politična podpora, namen in cilji priprave dokumenta so bili predstavljeni na občinskem svetu, sledila je pridobitev zunanje strokovne podpore ter dogovor o vodenju in izdelava delovnega načrta. Oblikovala se je časovnica priprave dokumenta, opredelilo območje obravnave ter izvedla ocena pripravljenosti občine. Potekale so uvodne medsektorske dejavnosti, namen in cilji OCPS so bili predstavljeni občinski upravi, opredelil se je tudi način sodelovanja s sosednjimi občinami.



Slika 4: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije.
Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2021.

Trajnostni prometni sistem, ki izpolnjuje potrebe prebivalstva, lahko dosežemo le z aktivnim vključevanjem javnosti, tako v procesu priprave kot izvajanja Strategije, zato so v vseh fazah izdelave dokumenta sodelovali sektorji na občini, ključni deležniki ter splošna javnost. Tako smo dosegli transparentnost, dialog, sprejemljive cilje za vse, podporo, racionalnost, premišljenost in nenazadnje kakovost in uspešnost dokumenta, kar bo omogočilo hitrejšo in lažjo izvedbo zastavljenih ukrepov. V Načrtu vključevanja javnosti so določene metode in aktivnosti za vključevanje javnosti z opredeljeno časovnico, opredeljeni so tudi načini obveščanja.

Uvodnim aktivnostim je sledil oris zelenega stanja z oblikovanjem vizije in opredelitvijo ciljev OCPS občine Bovec z izvedbo delavnice s ključnimi deležniki, javne razprave ter potrditve zasnovane vizije in razvrščenih ciljev OCPS občine Bovec v ožji delovni skupini. Oblikovana vizija in opredeljeni cilji OCPS občine Bovec so bili v februarju in marcu 2025 javno razstavljeni na prostem, na drsališču pred Kulturnim domom v Bovcu.

Po opredelitvi zelenega stanja in viziji razvoja prometnega sistema v občini Bovec v prihodnjem obdobju se je izvedla obsežna analiza stanja prometnega sistema v občini. Pregledana je bila obstoječa dokumentacija s področja urejanja prometa in prostora, izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa ter terenski ogledi, kjer so bili ocenjeni pogoji za pešce, kolesarje, uporabnike javnega potniškega prometa in motornega prometa. Posebna pozornost je bila namenjena razumevanju prometnih značilnosti občanov, zato so bili izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki, ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev in zaposlenih ter anketa za splošno javnost, kjer so občani lahko podali svoje mnenje o delovanju prometnega sistema v občini, izpostavili so izzive in predlagali rešitve.

Namen analitičnega dela je bil pridobiti celovit vpogled v delovanje prometnega sistema, prometne navade občanov in priložnosti, ki se ponujajo.

Glede na zbrane podatke analitičnega dela so bili opredeljeni ključni izzivi in priložnosti ter ciljne vrednosti za vsak posamezen kazalnik.

Smer ukrepanja je bila določena z oblikovanjem strateških vodil, ki izhajajo iz predhodno opredeljenih ključnih izzivov, priložnosti, prioritet in ciljev OCPS občine Bovec. Oblikoval se je seznam možnih ukrepov. Glede na razpoložljive kadrovske kapacitete in sredstva ter pomembnost izvedbe ukrepa je sledilo oblikovanje možnih scenarijev izvajanja ukrepov. Prednosti in slabosti vsakega so bile tako preverjene med člani širše delovne skupine. Le-te je v nadaljevanju prevetrila na delavnici še ožja delovna skupina.

Preverila se je uravnoteženost seznama ukrepov ter kasneje podpora s strani širše javnosti. Sledila je priprava akcijsko-finančnega načrta z opredelitvijo odgovornosti za izvedbo, zahtevnostjo izvedbe, stroškov ukrepa, virov financiranja in rokov izvedbe. Vsebino akcijskega načrta sta preverili in potrdili ožja in širša delovna skupina, direktor občinske uprave in župan občine Bovec.

Vsem predhodnim korakom in oblikovanemu akcijskemu načrtu je sledila priprava in potrditev dokumenta Strategije. V času priprave Strategije je bila kakovost dokumenta dvakrat presojana s strani

ministrstva, in sicer prvič po opredelitvi strateških vodil in drugič po pripravi predloga dokumenta.

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je obakrat izdalo pozitivno mnenje o ustreznosti gradiva in kakovosti vsebine OCPS občine Bovec.

Strategija je bila potrjena s sprejemom na občinskem svetu oktobra 2025. Zastavljena je kot fleksibilen dokument, ki ga bo potrebno redno preverjati in posodabljati ter vsakič znova preverjati ustreznost, učinkovitost in smotrnost izvedenih ukrepov.



Slika 5: Trg golobarskih žrtev, Bovec. Foto: Jošt Gantar.

3 Časovni horizont dokumenta

V časovnem načrtu OCPS, ki je bil izdelan v začetnih fazah priprave Strategije, je opredeljen ritem izvajanja in priprave dokumenta. Akcijsko-finančni načrt vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje 7-letno obdobje (do leta 2032) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev OCPS občine Bovec.

Občina mora pristojnemu ministrstvu poročati o izvedenih ukrepih iz akcijskega

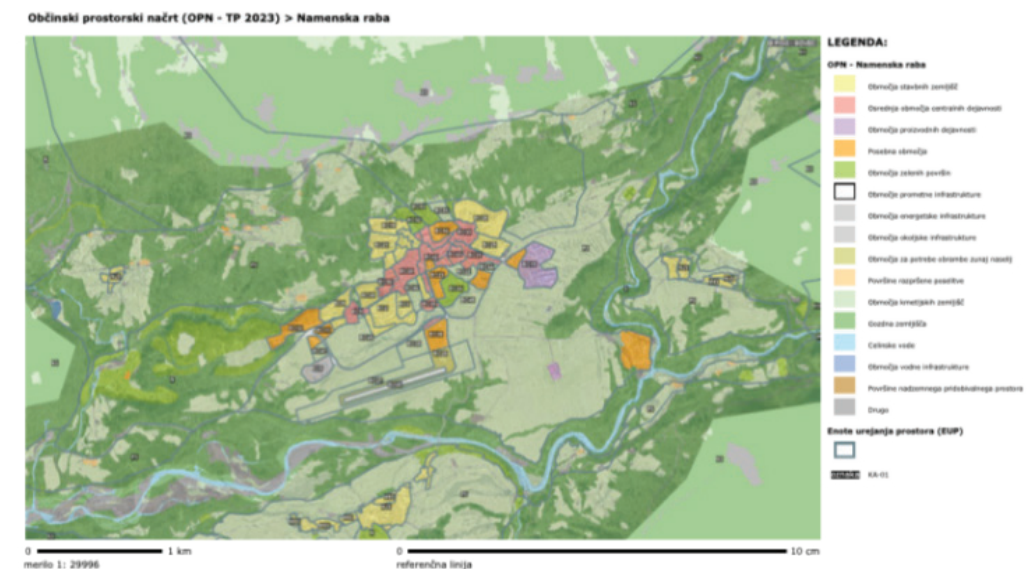
načrta sprejete OCPS občine Bovec in spremljanju obveznih kazalnikov, ki so opredeljeni v Načrtu spremljanja kazalnikov, in sicer tretje (2028), peto (2030) in sedmo (2032) leto po sprejetju OCPS.

Posodobitev OCPS je predvidena do leta 2032, zajemala bo pregled akcijsko-finančnega načrta in morebitno prilagoditev nabora ukrepov. Spremljalo se bo obvezne kazalnike učinka in izvedbe OCPS občine Bovec.



Slika 6: Občina Bovec iz zraka. Foto: Damjan Leban (vir: https://sl.m.wikipedia.org/wiki/Slika:Bovec_aerial_view.jpg).

4 Območje obravnave



Slika 7: OPN – Namenska raba (vir: Občinski prostorski načrt Občine Bovec (Uradni list RS, št. 119/08 in 43/14)).

Občina Bovec se nahaja v Zgornjem Posočju, v dolinah rek Soče in Koritnice in pod vrhovi Julijskih Alp, kot so Kanin, Rombon in Polovnik in sega v območje Triglavskega narodnega parka (TNP). Občinska celostna prometna strategija (OCPS) obravnava celotno območje občine Bovec, s posebnim poudarkom na mestu Bovec kot osrednjem turističnem, športno-rekreacijskem in gospodarskem središču. Pri načrtovanju so upoštevani tudi prometni vplivi širšega območja, vključno z vplivi sosednje občine Kobarid ter povezavami proti Italiji in Gorenjski regiji.

Na zavarovanem območju TNP (razen osrednjih varstvenih območij) obstaja razmeroma ustrezno prometno omrežje, a z različno kakovostjo. Promet se zgošča v dolinah, na prelazih in ob naravnih znamenitostih, kjer povečan obisk povzroča težave prebivalcem in obiskovalcem ter pritiske na okolje. V turističnih konicah pogosto prihaja do preseganja nosilne sposobnosti prostora, kar se kaže v hrupu, zastojih, preobremenjenih parkiriščih,

parkiranju na zasebnih zemljiščih ter onesnaženosti zraka.

Zaradi cestnega prometa so v občini Bovec najbolj obrmenjena območja ob vršiški cesti (državna cesta Vršič-Trenta), Dolina Trenta (regionalna cesta Trenta-Bovec), predelska in mangartska cesta ter alpske doline (Zadnja Trenta, Zadnjica, Lepena in Loška Koritnica).

Občina Bovec se poleg razgibanega reliefa, redke in razpršene poselitve sooča z dotrajano in ponekod neustrezno cestno infrastrukturo, pomanjkanjem varnih poti za pešce in kolesarskih povezav izven naselij, omejeno dostopnostjo do javnega potniškega prometa ter obremenitvami mirujočega prometa v turistično najbolj obiskanih delih občine, zlasti poleti. Poleg tega se kaže kot smiselna večja ozaveščenost prebivalstva in turistov o pomenu trajnostne mobilnosti in postopnem spreminjanju potovalnih navad, ki bodo dolgoročno omogočile bolj kakovostno in varno bivanje tako prebivalcem kot obiskovalcem občine Bovec.

V tem smislu se lahko izpostavijo problemi in razvojni izzivi tudi na področju (cestnega) prometa v zavarovanem območju TNP. Naraščajoč je trend prometa z motornimi vozili, ki je neposredno povezan s turizmom in obiskovanjem (projekcija kaže na 3 do 5 % rast v poletni sezoni). Neenakomerne so obremenitve prometa: največje v poletnih mesecih (avgust) ter v času izvajanja priložnostnih dejavnosti in prireditvev. Slabša je dostopnost oddaljenih vasi oziroma zaselkov s stalno poselitvijo: zatrep alpskih dolin in hribovska naselja (npr. Zadnjica, Vas na Skali, Mišja vas, Lepena, Bavšica ...), ki pa se z obnovo cest v zadnjem obdobju bistveno izboljšuje. Premalo je večjih izhodiščnih parkirišč (P+R) in slabša je urejenost obstoječih parkirnih površin (parkirišča so večinoma slabše opremljena, brez sanitarij), kar se deloma popravlja (npr. ureditev parkirnih površin v Zadnjici in Zadnji Trenti, gradnja parkirišča na Ravnem Lazu – pred Klužami). Negativni vplivi na zavarovano območje pa so predvsem posegi v naravo zaradi infrastrukturnih posegov, fragmentiranost prostora (tudi habitatov), onesnaževanje zraka, vode, tal ter predvsem obremenjevanje s hrupom. Slednji je najbolj problematičen v razgibanem gorskem svetu (usmerjenost prostora, strmina pobočij, konfiguracija terena – alpske doline značilnega U prereza, smer prostora). Na območju še vedno prevladuje individualni motorni promet (osebni avtomobili, motorna kolesa, avtodomi ...), še posebej v povezavi z obiskovanjem v poletni sezoni, k temu prispeva tudi slabo razvit javni prevoz, kjer se izkazuje nujnost prometnega načrtovanja na ravni regije.

Za območje občine Bovec je pomemben tudi zračni promet: panoramski in športni leti, aerosnemanja ter dejavnosti z jadralnimi in ultralahkimi letali obremenjujejo zračni prostor nad parkom. Dejavnost jadralnega padalstva je slabo regulirana (vzletišča, pristajališča, koridorji), pogosta pa je tudi uporaba dronov, kljub uradni prepovedi zaradi varstva narave.

Problematicni so turistični helikopterski leti in preleti letal (»aerotaxi«) v poletni sezoni – zaradi pogostosti letov, predvsem pa hrupa, obremenjuje vpliva na doživljanje obiskovalcev, še posebej pa negativno (tudi ogrožajoče) vpliva na nekatere prostoživeče živalske vrste, za katere so zaradi njihove ranljivosti opredeljena mirna območja.

V občini Bovec je zaznati postopno staranje prebivalstva, hkrati pa priseljevanje in turizem prinašata določene demografske spremembe, ki vplivajo na spreminjajoče se potrebe po mobilnosti. To se kaže predvsem v

v večji potrebi po varnih, dostopnih in raznolikih oblikah prevoza, ki ustrezajo tako starejšim prebivalcem kot tudi sezonsko prisotnim obiskovalcem.

Poselitev je najbolj zgoščena v mestu Bovec ter v večjih vaseh, kot so Srpenica, Žaga, Čezsoča, Kal-Koritnica in Log pod Mangartom, medtem ko številna višje ležeča in odročnejša naselja ter zaselki (npr. Soča, Lepena, Trenta, Plužna, Podklopca, Log Čezsoški, Bavšica, Jablanca, Vodenca, Vas na Skali) ostajajo prometno težje dostopna in močno odvisna od osebne avtomobila. Zaradi razpršene

poselitve in zahtevnega gorskega reliefa je eden ključnih izzivov zagotavljanje dobre prostorske in prometne dostopnosti za vse prebivalce. Smiselno je zato nova območja za stanovanjski razvoj umeščati tam, kjer so možne boljše povezave z javnim prevozom, osnovno oskrbo, izobraževalnimi ustanovami ter drugimi storitvami, hkrati pa upoštevati tudi sezonske prometne obremenitve, ki jih povzroča turizem.



Slika 8: Trg golobarskih žrtev, Bovec. Foto: Saša Suhadolnik (vir: <https://www.finance.si/subvencije/bovec-do-evropskega-denarja-za-spodbujanje-tradicionalnih-obrti/a/8855252>).

5 Trajnostno načrtovanje prometa

Trajnostno načrtovanje prometa je pristop k soočanju z izzivi v prometu, ki ne zavrača obstoječih načrtovalskih praks, temveč jih nadgrajuje. Osredotoča se na kakovostno zagotavljanje raznolike prometne ponudbe, večjo mobilnost prebivalcev ter boljšo dostopnost različnih območij in storitev.

Cilj je spreminjanje potovalnih navad v občini, izboljšanje pogojev za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega prevoza ter spodbujanje razvoja in uporabe alternativ, ki zmanjšujejo obseg motornega prometa. Trajnostno načrtovanje prometa daje prednost mehkim ukrepom, ki ne zahtevajo novih gradenj, ter trajnostnim potovalnim načinom, ki nadomeščajo uporabo avtomobila.

Ključni korak v zasledovanju smeri trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja je ponovna priprava Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: OCPS), ki je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničevati celostne spremembe in posledično dosegati boljšo kakovost bivanja. Občina Bovec je prvo Celostno prometno strategijo (CPS) sprejela leta 2018, v letu 2024 pa je občina pristopila k pripravi druge Občinske celostne prometne strategije (OCPS) občine Bovec.

V zadnjih nekaj letih je Evropska komisija izdala priporočila, usmeritve in spodbude na temo celostnega prometnega načrtovanja ter Celostnih prometnih strategij. Na podoben način Ministrstvo za infrastrukturo že nekaj let občine spodbuja k izdelavi in izvajanju

Strategij. Obe instituciji dodelitev sredstev za naložbe v promet vse pogostejše pogojujeta prav z obstojem področnega strateškega dokumenta v občini.

Strategija pomembno prispeva k merljivemu zmanjšanju uporabe avtomobilov in vpliva prometa na okolje ter preoblikovanje občine v bolj konkurenčno oziroma privlačno okolje.

Občina Bovec sega tudi v območje TNP in je za namen zasledovanja konceptov trajnostnega načrtovanja prometa, ključno tudi upoštevanje varstvenih in upravljalških usmeritev, saj je Slovenija podpisnica Konvencije o varstvu Alp (ratifikacija v l. 1995). Alpska konvencija je pravno zavezujoča mednarodna pogodba za ohranitev in varstvo Alp. Zato se pri pripravi dokumenta OCPS za občino Bovec upošteva tudi:

> splošna načela in obveznosti, ki izhajajo iz Okvirne konvencije (2. člen: j. Promet – načrtovanje in izvajanje ukrepov » ... s ciljem zmanjševanja obremenitve in nevarnosti v prometu čez Alpe in znotraj njih do mere, ki je znosna človeku, živalim, rastlinam ter njihovim življenjskim prostorom. ...«);

> protokol Promet z doseganjem ciljev na področju Trajnostnega prometa in mobilnosti (razvijanje prometne politike, s katero se omejijo obremenitve in tveganja za okolje, vplivi na ekosisteme in naravne vrednote, vplivi na naravne cikle živalskih vrst, rastišča zavarovanih rastlinskih vrst ...) in na področju JPP (spodbujanje in vzpostavitev uporabnikom prijaznih in okolju primernih sistemov javnega prometa, ki bodo prispevali



Slika 9: Bovška kotlina. Foto: David Štulec Zornik.

k ohranitvi in izboljšanju poselitvenih in gospodarskih razmer lokalnega prebivalstva kakor tudi k usmerjenemu vzdržnemu razvoju rekreacijskih in pristočasnih aktivnosti na prostem);

> v povezavi s protokolom Turizem so države pogodbenice Alpske konvencije zavezane tudi k ukrepom za zmanjšanje obremenitev okolja zaradi letalskega prometa, vključno z letalskim hrupom, prav tako pa tudi k sprejemanju ustreznih ukrepov za časovno in lokalno omejitev nemotoriziranega pristočasnega letalskega prometa.

Opredeljena ključna upravljavska cilja za TNP za področje prometa sta:

> uvedba konceptov trajnostne mobilnosti, s katerimi se bo iskalo rešitve za umiritev prometa, prednostno v najbolj obremenjenih delih narodnega parka;

> ureditev javnega prevoza, ki bo dostopen in prilagojen potrebam lokalnega prebivalstva in obiskovalcev.

Rešitve na področju celovitega upravljanja prometa neposredno in posredno vplivajo torej tudi na vzdržni razvoj narodnega parka. Z njimi se spodbuja:

> prijazen turizem, tj. ekoturizem;

> trajnostna mobilnost in raba energije;

> aktivnosti, ki prispevajo k ublažitvi posledic podnebnih sprememb, torej razvojne usmeritve, s katerimi se skladno z Zakonom o Triglavskem narodnem parku (Uradni list RS, št. 52/10, 46/14-ZON-C, 60/17, 82/20 in 18/23-ZDU-10 – določbe prvega odstavka 10. člena) zagotavljajo cilji varstva okolja in vzdržnostnega razvoja.

6 Vizija in cilji razvoja prometa

»Občino Bovec označuje visoka kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, predvsem zaradi zmanjšanja tranzitnega in mirujočega prometa v središču kraja ter vseh podeželskih naselijh. Tranzitni promet je speljan na obrobje kraja, po obvoznih cestah in do točk P+R, kar prispeva k varovanju okolja, čistejšemu zraku in mirnemu okolju za vse prebivalce. Učinkovite in pogoste avtobusne povezave ter druge oblike prevozov na klic omogočajo boljšo socialno vključenost ter dostopnost do raznolikih storitev v občini in sosednjih občinah. Prometna ureditev ožjega središča Bovca podpira umirjanje prometa in razbremenitev prostora z motornimi vozili, kar krepi socialni utrip kraja ter lokalno in regionalno gospodarstvo. Na obrobju in ob turističnih točkah so urejena P+R parkirišča, povezana z manjšimi busi in e-kolesi. Večjo varnost vseh udeležencev v prometu, predvsem otrok in starejših, omogočajo urejene, udobne in varne peš, rekreacijske ter kolesarske povezave v občini in širše, kar spodbuja aktivnost prebivalcev in njihovo dobro počutje. Prebivalci so vključeni v procese odločanja, s čimer je zagotovljen participacijski in celostni pristop k razvoju kraja, vsem dostopnega prometnega sistema in gospodarstva za privlačno okolje za vse generacije«.

Vizija in cilji OCPS občine Bovec so bili oblikovani na delavnici širše delovne skupine, javnosti predstavljeni na javni razpravi, potrjeni z vodstvom občine in javno razstavljeni na prostem, na drsališču pred Kulturnim domom v Bovcu, februarja in marca 2025. Končni osnutek vizije je potrdil župan občine Bovec, g. Valter Mlekuž.



Slike 10, 11, 12: Javna razprava in delavnica, 17. 10. 2024. Foto: Arco d.o.o. Nova Gorica.

Ovrednoteni strateški cilji:

Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti.

Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središču in med naselji v občini ter v sosednje občine.

Spodbujanje prebivalcev k aktivnemu življenju (s pešačenjem, kolesarjenjem ipd.) prispeva tako k čistejšemu okolju kot tudi k zdravju posameznikov.

Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles in kajakov) tudi v turistične namene (povezava med P+R, turističnimi točkami in središčem občine ter vseh naselij v občini).

Cilj 4: Privlačen in dostopen JPP znotraj občine in v sosednje občine.

Cilj je zagotoviti, da ima vsak prebivalec, ne glede na socialne, ekonomske ali fizične omejitve, dostop do prometnega sistema in možnosti potovanja. To vključuje dostop do cest, kolesarskih povezav, pešpoti, avtobusnih postajališč ter omogoča šolarjem, zaposlenim, starejšim, tistim z oviranostmi in prebivalcem brez prevoznih sredstev ali vozniškega izpita enake možnosti mobilnosti. Namen je tudi zagotoviti univerzalno dostopnost (to je dostopnost za vse občane) do vseh osnovnih storitev in dejavnosti, kot so oskrba, delovno mesto, izobraževanje, zdravstvo ipd.

Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremenitev središča, vaških jeder in turističnih točk motornega prometa).

Cilj je zmanjšati onesnaževanje zraka, ki nastane z uporabo motornega prometa, ter s tem prispevati k bolj čistemu in zdravemu okolju.

Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Cilj je zagotoviti varne poti za vse udeležence prometa, predvsem pa za najšibkejše (pešce in kolesarje), ter zmanjšati število prometnih nesreč.

Cilj 7: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Cilj je ustvariti prostor po meri človeka, z visokim bivalnim ugodjem, ki bo omogočal veliko mero povezovanja tako med ljudmi kot ljudi s krajem.

Cilj 8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Z ukrepi trajnostne mobilnosti želimo prispevati k razvoju gospodarstva tako v lokalni skupnosti kot na širšem, regionalnem prostoru.

Prioritetni obvezni cilji za občino Bovec so:

- > izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti;
- > vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost;
- > večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

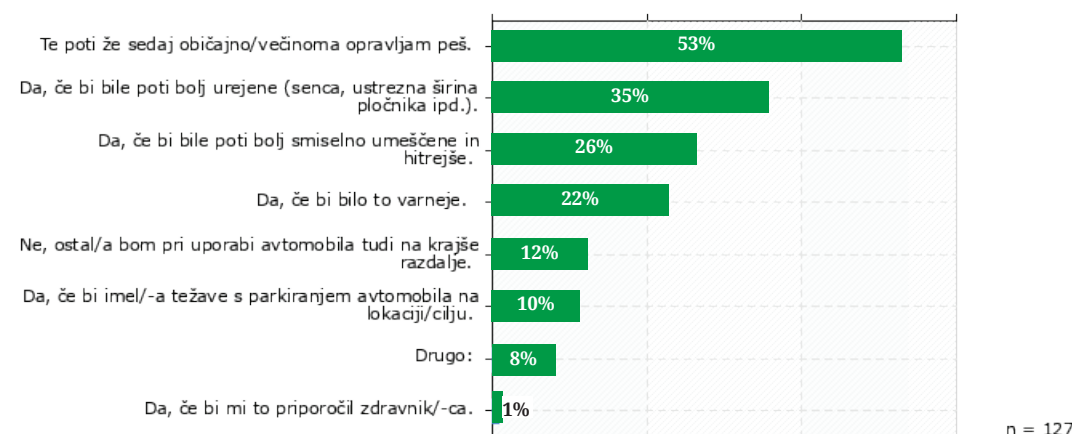
Opredeljena vizija in cilji so temelj za vse naslednje korake, saj zagotavljajo okvir in smernice za pripravo OCPS občine Bovec. Delujejo kot merilo za oceno ustreznosti vhodnih podatkov ter usmerjajo proces priprave OCPS, vključno z analizo trenutnega stanja.

7 Ciljne vrednosti

Hoja

Iz Ankete o prometu v občini Bovec, 2024 je iz spodnjega grafa razviden potencial za povečanje deleža hoje, predvsem na krajših razdaljah do 2 km.

Ali bi bili vi osebno pripravljeni krajše razdalje (do 2 km – do 25 minut hoje) namesto z avtomobilom opraviti peš? Možnih je več odgovorov.



Graf 1: Prikaz, kaj najbolj vpliva na odločitve, da so uporabniki krajše razdalje namesto z avtomobilom pripravljeni opraviti peš. (Vir: Anketa o prometu v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica).

> Povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 20 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 17,9 %);

> povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih na 50 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 43 %);

> povečati delež hoje pri poteh na delo na 13 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 10 %).

Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

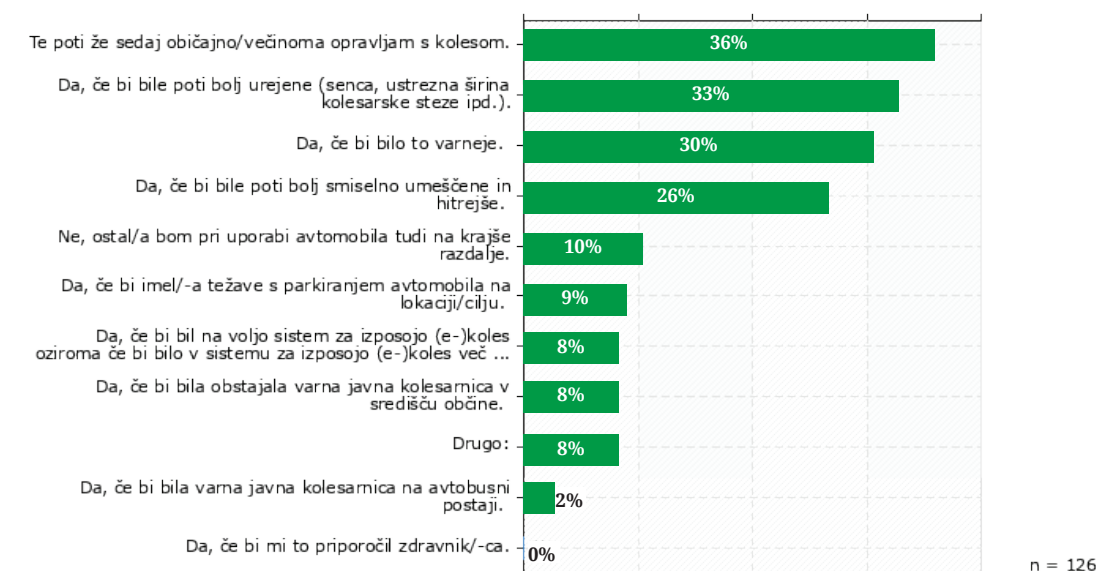


Slika 13: Primer ozaveščanja prvošolcev o varnosti v prometu. Foto: Milan Štulc, arhiv Občine Bovec.

Kolesarjenje

Iz Ankete o prometu v občini Bovec, 2024 je iz spodnjega grafa razviden potencial za povečanje deleža kolesarjenja, predvsem na krajših razdaljah do 2 km.

Ali bi bili vi osebno pripravljeni vožnjo z avtomobilom na krajše razdalje (do 2 km – do 10 minut vožnje s kolesom) nadomestiti z vožnjo s kolesom?



Graf 2: Prikaz, kaj najbolj vpliva na odločitve, da so uporabniki krajše razdalje namesto z avtomobilom pripravljeni opraviti s kolesom. (Vir: Anketa o prometu v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica).

> Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na 5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 3 %);

> povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 1 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost oktober 2024 je 0 %);

> povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 4 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost oktober 2024 je 2 %).

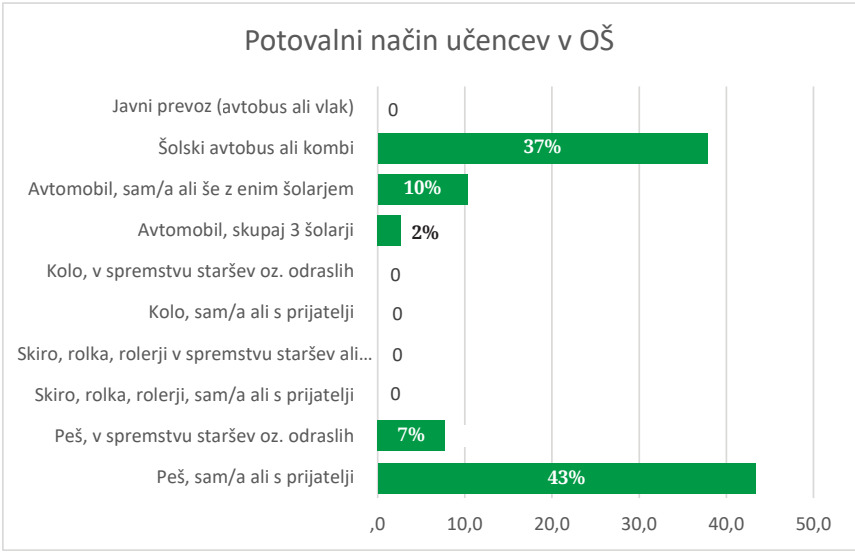
Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.



Slika 14: Primer urejanja varnih kolesarskih povezav v občini Bovec. Foto: Milan Štulc, arhiv Občine Bovec.

Javni potniški promet

Iz ankete o poteh v šolo - Potovalni načini učencev v OŠ v občini Bovec, 2024, je iz spodnjega grafa razviden potencial za povečanje deleža uporabe osnovnošolcev, ki se v šolo pripelje z avtobusom ali kombijem.



Graf 3: Grafično prikazan delež uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketirane učence na OŠ. Vir: Anketa o poteh v šolo – Potovalni načini učencev v OŠ v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

- > Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah v občini vsaj na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 4,7 %);
- > povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo oz. obšolske dejavnosti pripeljejo z avtobusom ali kombijem na 50 % do leta 2032, (izhodiščna vrednost leta 2024 je 37 %);
- > povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 2 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %);
- > povečati število uporabnikov Hop ON / Hop OFF prevozov: število uporabnikov vsaj na 605 (izhodiščna vrednost leta 2024/mesec (julij) je 587 uporabnikov);
- > povečati število odhodov avtobusov Hop ON / Hop OFF v občini za 1 odhod/prihod več leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je: 3 linij 1. 7. do 31. 8. 25 (B1–B3); postaja Bovec: B1 – 7 x odhod/prihod, B2 – 4 x odhod/prihod, B3 – 8 x odhod/prihod).

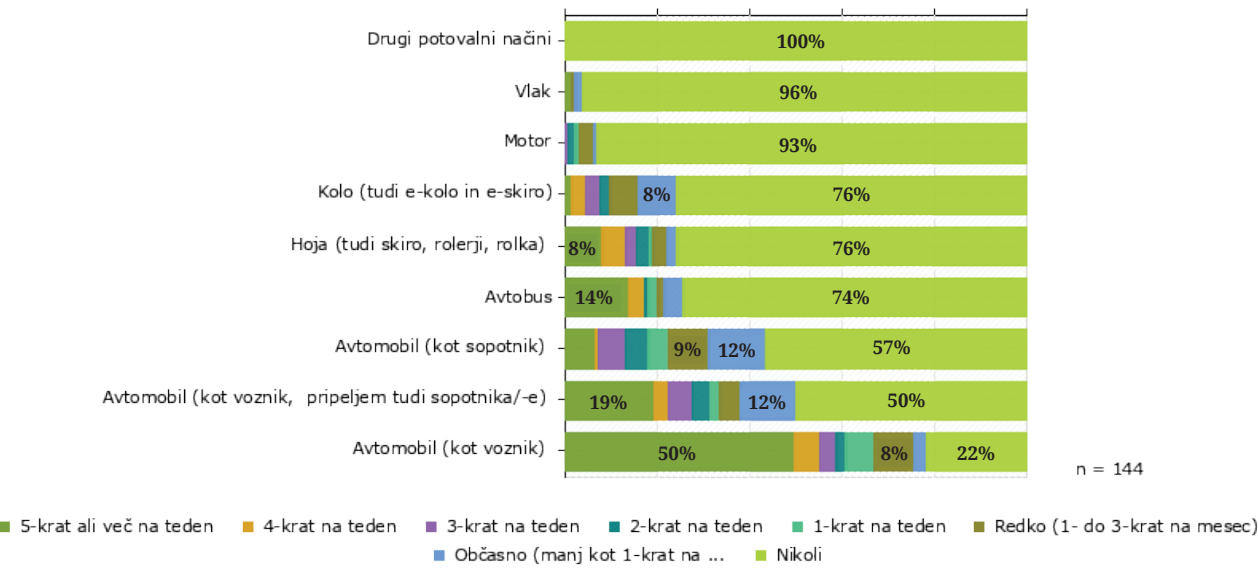


Slika 15: Občinski kombi Hop ON / Hop OFF prevozi. Foto: Arhiv Občine Bovec.

Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

Motorni promet

Iz ankete o uporabi potovalnih načinov za prihod na delo, 2024, je iz spodnjega grafa razvidena potreba po zmanjšanju deleža zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom.



Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo, 23. 9. 2024 do 27. 11. 2024. Vir: Anketa o poteh na delo v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

- > Zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 64,8 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 67,8 %) in zmanjšati delež tovornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 4,9 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 5,9 %);
- > zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 12 %);
- > zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom na 78 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 88 %).



Slika 16: Primer odsotnosti varnih peš in kolesarskih poti. Foto: Arhiv Občine Bovec.

Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

Celostno prometno načrtovanje v občini Bovec

- a. Celostno prometno načrtovanje
- b. Hoja
- c. Kolesarjenje
- d. Javni potniški promet
- e. Motorni promet

Občina Bovec ima že izdelano Celostno prometno strategijo (CPS, 2018) in si z njeno novelacijo ter doslednim izvajanjem prizadeva izboljšati trajnostno mobilnost na svojem območju. Poleg pripravljenosti občine in želje po uvedbi celostnega prometnega načrtovanja v svojo politiko, delovanje in okolje je spodbuden podatek, da so občani pri pripravi Strategije pričakovano aktivno sodelovali in posledično pomembno prispevali k oblikovanju pestrega nabora ukrepov, ki jih javnost podpira.

Želja Občine Bovec in njenih prebivalcev ter namera slediti najnovejšim smernicam razvoja je ključna osnova, ki vodi k odločnim korakom na poti k spremembam in predstavlja dobro podlago za uveljavitev sodobnih, trajnostnih pristopov pri urejanju prometnega sistema z izvajanjem tako mehkih kot tudi trdih ukrepov.

Na kakovost bivanja v občini Bovec vpliva vrsta različnih dejavnikov, med katerimi ima pomembno vlogo zagotavljanje ustrezne dostopnosti, ki je rezultat usklajenega urejanja prostorskega in prometnega sistema.

Prvi korak k oblikovanju učinkovitih ukrepov je bila temeljita analiza obstoječega stanja, ki je omogočila poglobljen vpogled v trenutno prometno in prostorsko sliko občine.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) zajema pet stebrov celostnega prometnega načrtovanja: celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet. Za vsakega izmed naštetih stebrov so v nadaljevanju opredeljeni prednostni izzivi, priložnosti in prioritete.

Zbrani so bili tako objektivni kazalniki (dostopnost do storitev, mobilnost, kakovost bivalnega okolja, opremljenost z infrastrukturo, oddaljenost delovnih mest, dostop do javnega prevoza ipd.) kot tudi subjektivni (zadovoljstvo, občutek varnosti in splošno ugodje prebivalcev ipd.).

Analiza je razkrila več pomembnih izzivov, s katerimi se srečuje Občina Bovec pri prometnem načrtovanju, med katerimi izstopajo razpršena poselitve, zahtevna topografija, slaba pokritost z javnim prevozom in prekomerna odvisnost od osebnih avtomobilov. Velik del občine obsega gorata in hribovita območja, ki omejujejo prostorske možnosti za razvoj prometne infrastrukture. Nizka gostota prebivalstva na podeželju dodatno vpliva na stroškovno neučinkovitost vzpostavitve javnega potniškega prometa in drugih trajnostnih rešitev mobilnosti, kar povzroča težave pri zagotavljanju rednih in dostopnih prevoznih storitev za vse prebivalce, zlasti v oddaljenih naseljih.



Slika 17: Čezmejno celostno prometno načrtovanje in intermodalne storitve potniškega prometa. Foto: Jošt Gantar (vir: <https://www.prc.si/projekti/crossmoby>).

Za manjše kraje, kot je Bovec, je celostno prometno načrtovanje tesno povezano z ohranjanjem poselitve, lokalnih delovnih mest in kakovosti življenja, saj vse to neposredno vpliva na zmanjšanje potrebe po mobilnosti prek občinskih oziroma regijskih meja. Trajnostna mobilnost v severni Primorski, tudi v občini Bovec, predstavlja poseben izziv – ne le zaradi naravnih omejitev, temveč tudi zaradi pomanjkljivega medsektorskega in medobčinskega usklajevanja na regionalni ravni. Posebnosti slovenskega podeželja predstavljajo tudi velik izziv pri zagotavljanju enakovredne dostopnosti za vse prebivalce. V Sloveniji je izpostavljena tudi najvišja raven izdatkov za osebno mobilnost med državami EU (Eurostat, 2016), kar je pogosto posledica navezanosti na uporabo osebnega avtomobila, nezadostne ponudbe alternativnih oblik prevoza in dejstva, da je avtomobil pogosto edina realna izbira za vsakdanje poti.

Povečan motorni promet negativno vpliva na okolje, zdravje ljudi in kakovost prostora, poleg tega zaseda dragocen prostor in zahteva drago infrastrukturo za svojo podporo. Visoki stroški mobilnosti še dodatno prispevajo k družbeni neenakosti, saj si vsi prebivalci ne morejo enako privoščiti potovanja z avtomobilom. V tem kontekstu je tudi v občini Bovec vse bolj aktualna tema prevozna revščina, ki jo je treba obravnavati celostno – z ukrepi znotraj prometnega sistema, pa tudi s prostorskimi in socialnimi politikami, ki bodo naslovile potrebe najbolj ranljivih skupin prebivalstva.

a. Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje pomeni usklajeno obravnavo vseh prometnih oblik ter potreb prebivalcev, gospodarstva in obiskovalcev z namenom ustvariti učinkovit, varen in dostopen prometni sistem. Gre za dolgoročen pristop, ki združuje razvoj infrastrukture, organizacijo prevoznih storitev in spremembo potovalnih navad, pri čemer se upoštevajo tudi okoljski, prostorski in družbeni vidiki.

Trajnostno načrtovanje in mobilnost sta v tem okviru ključna, saj zmanjšujeta odvisnost od avtomobila ter krepijo alternativne oblike prevoza, ki so prijaznejše do okolja in izboljšujejo kakovost bivanja. Tak sistem zmanjšuje emisije, prometne zastoje in hrup ter krepi socialno vključenost vseh skupin prebivalcev. Za občino Bovec ima to poseben pomen, saj jo zaznamujejo razgiban relief, majhna naselja in razpršena poselitev, kar otežuje organizacijo javnega prevoza in gradnjo infrastrukture. Poleg tega turizem ustvarja sezonske pritiske, ki povečujejo prometne obremenitve. Kljub temu ima občina veliko možnosti za razvoj mehkih oblik mobilnosti – pešačenja, kolesarjenja in skupnostnih prevozov. Z izboljšanjem kolesarskih povezav in varnosti poti bi lahko zmanjšali kratke vožnje z avtomobilom, inovativne oblike prevoza na klic ter manjši električni minibusi (npr. Hop ON / Hop OFF) pa bi izboljšali dostopnost razpršenih naselij.

Pomembno je tudi povezovanje z regionalnim prometom. Bovec kot prometno vozlišče lahko okrepi sodelovanje z avtobusnimi sistemi ter uvede večmodalne rešitve, kot so manjša parkirišča P+R, s čimer bi zmanjšali pritisk na naselja in povečali prometno varnost. V turizmu pa je pomembno spodbujati trajnostne oblike obiska, kot so kolesarjenje, pohodništvo in organizirani prevozi do turističnih znamenitosti (npr. Hop ON / Hop OFF prevozi, e-kombi TNP).

Trajnostno načrtovanje z ustreznimi ukrepi trajnostne mobilnosti v Bovcu tako ni le prometno vprašanje, temveč razvojna strategija, ki omogoča zmanjšanje obremenitev, ohranjanje kakovosti zraka in večjo povezanost skupnosti, hkrati pa prispeva k bolj uravnoteženemu sožitju prebivalcev, obiskovalcev in narave.

Usmeritve upravljalca TNP za področje načrtovanja prometne infrastrukture:

- > strategija naj se osredotoča na ukrepe za zmanjšanje prometnih obremenitev, izboljšanje dostopnosti, varovanje narave in ohranjanje kakovosti življenja za lokalne prebivalce. Ključni poudarek je na spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega prevoza, ter na zmanjšanju odvisnosti od osebnih vozil;
- > večja pozornost naj se nameni informiranju, izobraževanju, ozaveščanju in predstavitvi okolju prijaznih oblik prometa, kar bo prispevalo k uveljavitvi mehke mobilnosti.

V okviru Celostne prometne strategije (CPS) za občino Bovec, izdelane leta 2018, je bila občina uspešna pri uveljavljanju nekaterih sprememb na področju prometa. Med dosežke sodijo ozaveščanje občinske uprave o pomenu celostnega prometnega načrtovanja, vzpostavitev sistema vključevanja javnosti ter promocijske aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti (javni razpisi, prireditve, Evropski teden mobilnosti, razstave). Občina sprotno usklajuje prostorsko politiko z načeli celostnega prometnega načrtovanja, skrbi za pripravo uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti ter bolj aktivno sodeluje s sosednjimi občinami.



Slika 18: Kolesarjenje po bovški kotlini. Foto: Arhiv občine Bovec.

Ključni izzivi

- > nizka vključenost javnosti in ključnih deležnikov,
- > omejena razpoložljivost finančnih sredstev,
- > pomanjkanje ustreznega kadra v občinski upravi,
- > pomanjkljivo sprotno spremljanje in analiza stanja,
- > negotovost glede politične podpore.

Prioriteta

Ozaveščanje prebivalcev in turistov o pomenu trajnostne mobilnosti in negativnih vplivih avtomobilskega prometa na okolje; zagotovitev politične podpore ter aktivno vključevanje vodstva občine in javnosti.

Priložnosti

- > ozaveščanje o pomenu trajnostnih prometnih ureditev in sobivanju različnih udeležencev v omejenem prometnem prostoru, v sodelovanju s ponudniki turističnih storitev (npr. na Trgu golobarskih žrtev v Bovcu),
- > vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z javnimi razpravami, anketami in delavnicami (npr. v sklopu ETM),
- > aktivno vključevanje vodstva občine v proces priprave OCPS,
- > upoštevanje ukrepov OCPS pri pripravi proračuna občine.

Povezava s cilji OCPS

Celostno prometno načrtovanje ima pomembno vlogo pri oblikovanju privlačne, zelene in povezane skupnosti, saj omogoča boljšo kakovost bivanja, spodbuja aktivnost prebivalcev ter pozitivno vpliva na njihovo zdravje in dobro počutje ter kakovostno doživljanje turistične destinacije. Prinaša tudi številne okoljske in družbeno-ekonomske koristi: manj onesnaževanja in prometnih zastojev, večjo prometno varnost, privlačnejšo podobo naselij, izboljšano mobilnost in dostopnost ter nižje stroške mobilnosti za prebivalce. Tako zmanjšuje prevozno revščino in prispeva k uspešnejši in vključujoči skupnosti. Poleg tega odpira priložnosti za razvoj novih političnih vizij in spremembo potovalnih navad, omogoča učinkovito izpolnjevanje lokalnih in nacionalnih okoljskih obveznosti ter olajšuje dostop do finančnih sredstev za naložbe v prometno infrastrukturo. Tako postavlja temelje za dolgoročno vzdržen prometni sistem ter hkrati krepi lokalno in regionalno gospodarstvo.

Strateška vodila

Spremembe, ki jih želimo doseči v stebru Hoja, povzemajo strateška vodila. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij, kjer je upoštevan razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji.

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 7: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti. Cilj 8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbijanje sodelovanja sektorjev na občini, vključevanje ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanja s sosednjimi občinami. Ozaveščanje za razumevanje in upoštevanje novih prometnih ureditev, ukrepov in pristopov trajnostne mobilnosti.	Vsaj 1 komunikacijska aktivnost letno ter vsakoletno vključevanje ukrepov OCPS v pripravo občinskega proračuna.

b. Hoja

Mesto Bovec je dovolj majhno in kompaktno, da so ključne javne storitve (šola, vrtec, zdravstveni dom, občina in trgovine) dosegljive peš v manj kot 15 minutah hoje. Vendar pa je poselitev v okoliških vaseh, kot so Čezsoča, Kal Koritnica, Log pod Mangartom, Žaga, Srpenica, Plužna, Soča in Trenta, redkejša, razpršena in odmaknjena od ponudbe storitev, kar pomeni, da je trajnostna prometna povezanost teh vasi z občinskim središčem eden osrednjih izzivov.

Podatki merilnih postaj kažejo, da je kakovost zraka v Bovcu razmeroma dobra (AQI okoli 64, CAQI v zelenem območju), kar dodatno spodbuja možnosti za pešačenje. Občinska celostna prometna strategija (OCPS) zato izpostavlja pomen hoje kot enega ključnih načinov trajnostne mobilnosti. Hoja zmanjšuje prometne zastoje, emisije in stroške prevoza, hkrati pa krepi prometno varnost, zdravje prebivalcev ter privlačnost naselja. Občinska celostna prometna strategija (OCPS) zato spodbuja trajnostno mobilnost, ki prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja in zdravja prebivalcev. Ukrepi aktivnih načinov premikanja, kot sta hoja in kolesarjenje, zmanjšujejo onesnaženost zraka, prometne zastoje in stroške prevoza, hkrati pa dvigujejo prometno varnost in zmanjšujejo tveganje prometne izključenosti. Poleg pozitivnih vplivov na okolje kraj pridobi urejeno in privlačnejšo podobo, obenem pa se ustvarjajo pogoji za okrepljen lokalni in regionalni razvoj ter povezano skupnost.

Rezultati ankete o prometu v občini Bovec (2024) potrjujejo, da prebivalci hojo razumejo kot pomembno vrednoto in je izboljšanje pogojev za pešačenje pomemben ukrep pri načrtovanju prometa. Najpogosteje se pešači po rekreacijskih poteh in v središče občine, nekoliko manj pa do trgovin in storitev ter v službo. Kljub temu so prebivalci izrazili nezadovoljstvo z obstoječo infrastrukturo.

Večina jih poudarja potrebo po povečanju varnosti in udobja za pešce, večina se jih tudi strinja, da je treba obstoječa območja za pešce razširiti in oblikovati nova. Med ključnimi težavami so mestoma neurejeni, slabo izvedeni ali nevzdrževani pločniki, pomanjkanje javne razsvetljave, ozka grla brez pločnikov ter nezadostna dostopnost za starejše, gibalno ali senzorično ovirane ljudi. Poseben problem predstavljajo tudi varne šolske poti, ki so ponekod slabo označene, nevzdrževane in zunaj Bovca premalo razvite. Otroci iz okoliških naselij so tako še posebej prometno izpostavljeni. V času turistične sezone so peš površine pogosto obremenjene z dejavnostmi in infrastrukturo, potrebno za namen izvajanja turistične ponudbe (npr. gostinski vrtovi, oglaševalne table, elementi za vodne športe idr.).

Za prihodnost se kot priložnost kaže sistematična gradnja novih pešpoti in varnih koridorjev, tudi v okviru sanacij cest, ter delno zaprtje središča Bovca za motorni promet z namenom krepitve peš in kolesarskih površin. Redno vzdrževanje, obnova in gradnja novih pešpoti (npr. v Čezsoči) bi izboljšali kakovost bivanja prebivalcev in zadovoljili tudi potrebe turistov. Pomembna je tudi promocija hoje kot zdravega in varnega načina mobilnosti – tako preko šolskih programov (npr. varne šolske poti, učne poti) kot z lokalnimi ozaveščevalnimi akcijami (TIC Bovec), denimo ob »Dnevu brez avtomobila«.

Usmeritve upravljalca TNP za področje načrtovanja infrastrukture za hojo:
- v tretjem varstvenem območju se nadgradi zasnova pešpoti (pohodniške, turistične, kulturne, gozdne: učne, zgodovinske, parkovne in druge poti), ki povezujejo poselitvena, turistična in rekreacijska območja ter omogočajo dostop do privlačnih krajinskih prizorišč in delov narodnega parka, ki se uredijo za ogledovanje in obiskovanje.

Z urejanjem varnih, uporabniku prijaznih, sklenjenih in označenih peš poti, pohodniških, turističnih, kulturnih in gozdnih poti pa lahko postane hoja realna alternativa, tako za vsakodnevno mobilnost prebivalcev kot tudi za Bovec z okolico v smislu privlačne destinacije za rekreacijo in turizem, za vse starosti in sposobnosti. Tako hoja v občini Bovec ne bo le trajnostni način premikanja, temveč tudi socialni, zdravstveni in družbeni dejavnik, ki povezuje skupnost in pomembno prispeva k oblikovanju bolj privlačnega okolja.

V okviru izdelane Celostne prometne strategije (CPS 2018) je bila občina Bovec uspešna pri uveljavljanju nekaterih sprememb na področju hoje. Med dosežke sodijo nadgradnja varnih pešpoti v središču kraja, tudi v šolo, povečanje privlačnosti pešpoti (nova tlakovanja, urbana oprema), postavitve smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk ter ureditev in označitev rekreacijske, turistične in tematske pešpoti v občini. Občina bo tudi v prihodnje težila k razširitvi in dopolnitvi omrežja pešpoti ter vzpostavitvi peš cone z morebitnim zaprtjem in ureditvijo ožjega središča Bovca.

Razmere v občini kažejo, da:

> rezultati ankete za splošno javnost o področju urejanja prometa v občini kažejo, da je potrebno izboljšati varnost in udobje pešcem (85 %); 65 % anketirancev se strinja oz. popolnoma strinja, da je potrebno povečati in uvesti nova območja za pešce; anketiranim je pri načrtovanju prometa zelo pomembna varnost ljudi (79 %) in izboljšanje pogojev za hojo (61 %); 49 % anketirancem je pomembno tudi zagotavljanje prijetnih mestnih predelov po meri človeka; > je glede na kordonsko štetje delež pešcev znašal 17,9 %, > 43 % osnovnošolcev prihaja v šolo peš, kar je zadovoljivo in se kaže potencial za povečanje deleža hoje za 3 %; > 17 % anketiranih zaposlenih živi na razdalji do 2 km od dela, kar je primerna razdalja za hojo, v službo pa jih hodi le 10 %;

> največ anketirancev je v anketi za splošno javnost (53 %) odgovorilo, da že zdaj običajno večino poti do 2 km opravi peš; 35 % anketirancev je odgovorilo, da bi do 2 km poti opravili peš, če bi bile poti bolj urejene; tu se kaže potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 2 km za 5 %.

Ključni izzivi

> pomanjkljivo urejene, nesklenjene in slabo označene poti in površine za pešce (peš pot Residence Soča–Korita, peš poti mimo hotela Kanin proti centru, pločnik vzdolž obvoznice Bovec, pločnik med hotelom Mangart–Mahle idr); > nizka stopnja varnosti pešcev v naseljih (npr. Log pod Mangartom) in na pešpoteh, ki povezujejo naselja s središčem (npr. odsek Boka–Log Čezsoški, pot do kampa Adrenalinček, Vodenca); > slaba dostopnost peš površin za starejše, gibalno ali senzorično ovirane (npr. soški prodniki na Trgu golobarskih žrtev, Trg golobarskih žrtev mimo Kavarne v smeri proti Mali vasi); > pomanjkljivo vzdrževanje varnih šolskih poti izven središča kraja.

Priložnosti

> promocija pešačenja za povečanje deleža pešcev in boljši izkoristek potenciala hoje, > z ureditvami, ki povečujejo varnost in udobje pešcev, spodbuditi uporabo tega potovalnega načina, > urejanje vsem dostopne peš infrastrukture za bolj zdrav življenjski slog.

Prioriteta

Zagotovitev varnih, sklenjenih in udobnih pešpoti z namenom izboljšanja pogojev za hojo in promocijo njene koristi za zdrav življenjski slog.



Slika 19: Dostop do trdnjave Kluže. Foto: Žiga Koren, arhiv Turizem Dolina Soče.

Povezave s cilji OCPS

Spodbujanje varne in udobne hoje za vse skupine pešcev – tako v središču kot med naselji v občini, s poudarkom na varnih šolskih poteh – prispeva k bolj aktivnemu življenjskemu slogu, boljši dostopnosti, spreminjanju potovalnih navad, višji kakovosti bivanja, manj onesnaževanja in hrupa, privlačnejši podobi kraja ter večji socialni vključenosti. Z urejenimi površinami za pešce hkrati pomembno izboljšujemo prometno varnost.

Strateška vodila

Spremembe, ki jih želimo doseči v stebru Hoja, povzemajo strateška vodila. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij, kjer je upoštevan razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji.

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti.	Zagotavljanje bolj varnih, udobnih in povezanih ter opremljenih peš poti za povečanje deleža hoje vseh udeležencev v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo hoje.	Povečati delež hoje pri poteh na delo za 3 % v času izvajanja OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 10 %. Povečati delež hoje pri poteh v šolo (peš, s skirojem, rolko ali rolerji) za 7 % v času izvajanja OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 43 %. (Vir: Anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo).

c. Kolesarjenje

Občina Bovec ima velik potencial za kolesarjenje, tako v samem središču kot tudi na območju okoliških naselij. Bovec je dovolj kompaktno naselje, da so vse pomembne javne storitve dosegljive v približno 10 minutah vožnje s kolesom. Sosednja naselja, kot so Čezsoča, Žaga in Log pod Mangartom, so dostopna v 15–20 minutah, predvsem z električnimi kolesi, ki omogočajo udobno premagovanje krajših vzponov. Dolžina in raznolikost kolesarskih poti na območju Bovca sta dobro dokumentirani, kar regijo uvršča med primerna območja za rekreativno kolesarjenje.

Podnebje v dolini Soče je razmeroma blago in omogoča kolesarjenje večino leta. Povprečne dnevne temperature se gibljejo med 1 °C pozimi in 22 °C poleti, največ padavin (okrog 150 mm) pa pade v pomladnih in poletnih mesecih, medtem ko so zime hladne in občasno snežene. Zaradi ugodnih geografskih in klimatskih pogojev ima Bovec odlične možnosti za razvoj kolesarske mobilnosti. Kolesarjenje je hitro, dostopno in primerno za vsakodnevne potrebe, še posebej z uporabo električnih koles. Strategija OCPS občine Bovec lahko ta potencial v prihodnje nadgradi z razvojem kolesarske infrastrukture (sistem izposoje e-koles, polnilne postaje, označbe ipd.), promocijskimi dejavnostmi in sodelovanjem z lokalnimi turističnimi ponudniki. Kolesarjenje v občini predstavlja okolju prijazno in cenovno dostopno obliko prevoza, primerno tako za lokalne prebivalce kot tudi za turiste.

Z razvojem električne mobilnosti (e-kolesa) lahko postane kolesarjenje realna alternativa za vsakodnevno mobilnost prebivalcev, Bovec z okolico je namreč že privlačna destinacija za rekreativne in turistične kolesarje. Na ta način se bo krepila lokalna mobilnost, gospodarstvo in kakovost življenja prebivalcev v občini Bovec.

Kolesarjenje je v občini Bovec prepoznano kot pomemben steber trajnostne mobilnosti, kar potrjujejo tudi rezultati izvedene ankete. Med glavnimi izzivi anketirani prebivalci kot najpomembnejše izpostavljajo zagotavljanje varnosti in ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike. Veliko vprašanih je navedlo, da poti, krajše od 2 km, že danes opravijo s kolesom, nekateri pa bi kolesarili pogosteje, če bi bile poti bolje urejene (npr. širše, ločene kolesarske steze), in vožnja zato varnejša. Anketiranci so izrazili nezadovoljstvo z obstoječimi kolesarskimi povezavami in menijo, da je nujno izboljšati pogoje za kolesarje. Ob tem je bila posebej poudarjena potreba po večji ozaveščenosti in promociji kolesarjenja ter po vključevanju občanov v procese odločanja.

Pri obvladovanju sezonskih pritiskov in turističnih pričakovanj se kot nujni ukrepi kažejo ozaveščanje vseh kolesarjev o kulturi in varnosti v prometu, redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih poti, njihova obnova ter gradnja novih povezav – npr. vzdolž obvoznice in v Čezsoči – tudi kot ločenih tras od glavnih prometnic. Ključni sta tudi vzpostavitev varnih parkirišč za kolesa in e-kolesa ter razvoj sistema izposoje koles in e-koles. Glavni izziv občine Bovec ostajajo manjkajoče in nesklenjene kolesarske povezave, ki uporabnike pogosto odvrčajo od kolesarjenja kot potovalnega načina zaradi pomanjkljive varnosti in udobja (npr. državna kolesarska povezava: Bovec – Čezsoča – Log Čezsoški – Srpenica – Trnovo ob Soči (v izvajanju), Bovec – Log pod Mangartom – Predel (poteka po glavni državni cesti), Bovec – Trenta – Vršič – Kranjska Gora (poteka po glavni državni cesti), Žaga – Učja (povezava na Italijo Tarcento/Čenta ali Rezija oziroma povezava preko planine Božca v Kobarid)). V tem smislu je pomembno aktivno sodelovanje občine Bovec z DRSI s ciljem smiselnega umeščanja, priprave, usklajevanja in izvajanja omenjenih



Slika 20: Ureditve za trajnostno mobilnost na območju Dvor – Brdo – Kot – središče Bovca. Foto: Arhiv Občine Bovec.

kolesarskih povezav. Ukrepi OCPS so zato usmerjeni v vzpostavitev varnih kolesarskih povezav znotraj občine in v regiji, ureditev površin za kolesarje v Bovcu in vaseh, zagotavljanje novih parkirišč in kolesarnic za varno shranjevanje koles ter postaj za e-kolesa in servisnih točk, tako za potrebe vsakodnevne mobilnosti prebivalcev, kot tudi za namen rekreativnega in turističnega kolesarjenja do turističnih točk.

Usmeritve upravljalca TNP za področje načrtovanja infrastrukture za kolesarjenje: > v tretjem varstvenem območju, tj. robnem območju narodnega parka, se spodbuja izgradnja celovite mreže kolesarskih poti, ki bo povezovala območja znotraj narodnega parka (kjer je to mogoče) in turistična središča parkovnih lokalnih skupnosti z narodnim parkom. Kolesarsko omrežje v narodnem parku naj se navezuje na glavne,

regionalne in daljinske kolesarske povezave. Glede na prostorske možnosti in razpoložljivo cestno infrastrukturo se za kolesarske poti prednostno izkoristijo obstoječe prometnice, ki z motornim prometom niso obremenjene ali pa so obremenitve manjše. Nove kolesarske poti se gradijo tam, kjer teh možnosti ni oziroma se zgradijo krajše prevezave, ki omogočajo vzpostavitev krožnega sistema.

V okviru izdelane Celostne prometne strategije (CPS 2018) je bila Občina Bovec uspešna pri uveljavljanju nekaterih sprememb na področju kolesarjenja, kot npr. z izgradnjo kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in povečanjem privlačnosti nekaterih kolesarskih poti (z urbano opremo in označevanjem). Izvedla se je tudi kolesarska povezava iz Bovca do Čezsoče z vso potrebno spremljajočo infrastrukturo

(sofinanciranje prek Dogovora za razvoj regij, evropska kohezijska sredstva). Občina bo tudi v prihodnje težila k razširitvi in dopolnitvi omrežja pešpoti ter vzpostavitvi peš cone z morebitnim zaprtjem in ureditvijo ožjega središča Bovca.

Razmere v občini kažejo, da:

- > je 12 % anketiranih zaposlenih od doma do dela oddaljenih od 2 do 5 km, kar je primerna razdalja za kolesarjenje, na delo jih kolesari 2 %, potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi je 1 %;
- > anketirani osnovnošolci ne prihajajo v šolo s kolesom, čeprav si jih 33 % anketiranih to želi;
- > je glede na kordonsko štetje delež kolesarjev znaša 3,0 %;
- > rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo, da se večina anketirancev strinja oz. popolnoma strinja, da je potrebno izboljšati pogoje za kolesarje (89 %); poti do 2 km s kolesom že opravlja 36 % anketirancev, glede na rezultate ankete bi lahko delež kolesarjev povečali za 10 % v primeru, da se uredijo poti in zagotovi večja varnost.

Ključni izzivi

- > pomanjkljiva kolesarska infrastruktura v občini Bovec, za dnevno mobilnost in rekreacijo ter turizem (npr. kolesarske povezave med naselji Bovec – Čezsoča – Log Čezsoški – Srpenica – Trnovo ob Soči, Bovec – Trenta – Vršič – Kranjska Gora, Žaga – Učja via Tarcento/Rezija ali planina Božca-Kobarid, Bovec – Log pod Mangartom – Predel – Trbiž);
- > slabo urejene in nevzdrževane poti in površine za kolesarje (npr. Bovec – Plužna – Virje);
- > ni koles v javni lasti in sistema za izposajo občinskih koles (npr. Bovec, Čezsoča, Kal Koritnica, Virje, Log Čezsoški), polnilnic za e-kolesa (npr. Bovec, Čezsoča, Trenta, Log pod Mangartom), pomanjkanje parkirnih stojal za kolesa in servisnih točk za kolesa.

Priložnosti

- > promocija kolesarjenja za povečanje deleža kolesarjev,
- > z urejanjem kolesarskih povezav (medkrajevnih in medobčinskih), ki so varne, udobne in označene, se spodbuja uporaba tega potovalnega načina,
- > z vzpostavitvijo ustrezne kolesarske infrastrukture (nakup koles v javni lasti za namen izposoje, stojala za kolesa, izposoja koles, polnilnice za e-kolesa, servisne točke ipd.) se spodbuja kolesarjenje kot zdrav življenjski slog.
- > aktivna vloga občine Bovec pri urejanju, umeščanju in izgradnji ter opremljenosti kolesarske infrastrukture (sodelovanje z DRSI).

Prioriteta

Zagotovitev varnih, urejenih in udobnih kolesarskih poti z namenom izboljšanja pogojev za kolesarjenje in promocijo njegovih koristi za zdrav življenjski slog.

Povezava s cilji OCPS

Varno in udobno kolesarjenje v središču občine, med naselji ter proti sosednjim občinam omogoča prebivalcem aktivnejši življenjski slog, boljše zdravje in višjo kakovost življenja. Obenem prispeva k čistejšemu okolju, nižjim stroškom mobilnosti ter izboljšani dostopnosti, kar spodbuja trajnostne potovalne navade, dolgoročne spremembe v vedenju uporabnikov in bolj trajnostne oblike turizma.



Slika 21: Kolesarjenje z razgledom na bovško kotlino. Foto: David Štulc Zornik.

Strateška vodila

Spremembe, ki jih želimo doseči v stebru Kolesarjenje, povzemajo strateška vodila. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij, kjer je upoštevan razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji.

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središču in med naselji v občini ter v sosedne občine.	Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje z bolj varnimi in udobnimi ter enotno načrtovanimi in sklenjenimi kolesarskimi povezavami za povečanje deleža kolesarjev v občini in v sosednje občine, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo kolesarjenja.	Povečati delež kolesarjev pri poteh na delo za 2 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 2 %. Povečati delež kolesarjev pri poteh v šolo za 1 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %. (Vir: Anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo).

d. Javni potniški promet

Trenutno stanje javnega potniškega prometa (JPP) v občini Bovec ni optimalno. Avtobusne povezave so redke (npr. na relaciji Bovec – Ljubljana), urniki pa niso vedno prilagojeni dejanskim potrebam prebivalcev in obiskovalcev (npr. Bovec – Kranjska Gora – Bled). Frekvenca voženj je nezadostna, številna avtobusna postajališča so slabo označena ter pogosto brez osnovne opreme, kot so nadstreški, razsvetljava in sedeži. Občina nima učinkovitih in konkurenčnih povezav z bližnjimi središči, kar še posebej vpliva na mobilnost starejših, mladih in vseh, ki nimajo lastnega prevoza.

Razpršena poselitev, značilna za območje občine Bovec, dodatno otežuje zagotavljanje rednega in učinkovitega JPP. Povezave s sosednjimi občinami, kot so Tolmin, Kobarid, Kranjska Gora in sosednjimi italijanskimi občinami Trbiž, Tarcento/Čenta in Rezija, so ključne za funkcionalno povezanost regije, a trenutno premalo razvite in neusklajene. Pomanjkljiva integracija z železniškim prometom v dolini (Most na Soči, Jesenice, Nova Gorica) dodatno omejuje dostopnost širšega sistema javnega prevoza. Pogosta težava so tudi dolgi potovalni časi, zaradi katerih JPP ni konkurenčen v primerjavi z osebnimi vozili, kar vodi v njegovo nizko uporabo in povečano odvisnost prebivalcev od avtomobila.

Rezultati ankete o prometu v občini potrjujejo pomanjkljivost medobčinskih povezav in kažejo, da se večina anketirancev strinja, da je izboljšanje JPP nujno. Med pomembnimi izzivi so premalo frekventne linije, ki niso usklajene z delovnimi urniki uporabnikov in ne omogočajo dovolj fleksibilne uporabe. Anketiranci so izpostavili tudi potrebo po večji promociji javnega prevoza ter krepitvi alternativnih oblik mobilnosti, kot sta sopotništvo in prevozi na klic.

Pomembni ukrepi vključujejo vzpostavitev novih avtobusnih postajališč, prenovo in

ureditev obstoječih ter zagotovitev varnih dostopnih poti do njih. Za lajšanje sezonskih obremenitev naj se okrepi ponudba fleksibilnih sistemov, kot so shuttle prevozi s kombiji (npr. e-kombi TNP) in prevozi na klic, z manjšimi električnimi vozili ali minibusi, ki bi povezovali odročnejša naselja z Bovcem in regijskimi vozlišči. Poseben potencial ima nadgradnja sezonskega turističnega prevoza po modelu Hop ON / Hop OFF, ki bi lahko omogočil krožne prevoze in dostope do glavnih znamenitosti v občini.

OCPS občine Bovec zato poudarja pomen razvoja integriranega, večmodalnega prometnega sistema. Ta vključuje kombinacijo kolesarjenja in JPP, spodbujanje uporabe električnih vozil, ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter vzpostavitev sodobnih informacijskih sistemov (digitalne table, mobilne aplikacije, zemljevidi). Velik poudarek bo v prihodnje namenjen spodbujanju digitalne podpore, ki bo omogočala usmerjanje obiskovalcev in turistov, posredovanje podatkov v realnem času ter spremljanje prometa.

Z izboljšano ponudbo, optimizacijo javnega potniškega prometa (npr. organizacija prevozov s kombiji) ter promocijo te oblike mobilnosti lahko občina Bovec z okolico učinkovito naslovi vsakodnevne potrebe lokalnega prebivalstva in hkrati sezonske obremenitve, ki jih prinaša turizem. Na ta način se spodbuja trajnosten način premikanja po občini in do turističnih točk, ob tem pa se zmanjšuje prometna obremenitev ter krepi privlačnost destinacije.

Usmeritve upravljalca TNP za področje načrtovanja infrastrukture za JPP:
> ohranjajo naj se obstoječe linije javnega prevoza (tudi s subvencijami); spodbuja naj se uvedbo novih linij, prednostno na območjih s povečanim turističnim obiskom (sezonsko) in na območjih, kjer so zaradi



Slika 22: Linijski prevozi otrok z e-kombijem TNP. Foto: Milan Štulc, arhiv Občine Bovec.

demografske sestave potrebe po javnem prevozu večje (starejša populacija, večje število delovno aktivnih prebivalcev, učencev, dijakov ...). Uvajajo naj se alternativne oblike prevoza (prevozi z manjšimi vozili, javni prevoz na poziv, P+R, načrtovanje voznih redov naj se prilagodi različnim interesnim skupinam ...;
> pospešuje naj se izvajanje že izdelanih programov in načrtovanih ukrepov za umirjanje prometa z uvajanjem oziroma dopolnitvijo javnih prevozov (npr. hop on-hop off, sezonske avtobusne linije, večja frekvenca voženj, »shuttle« prevozi, prevozi na klic), alternativnih, naravi prijaznejših načinov mobilnosti, urejanje večjih parkirišč na vstopih v narodni park z oblikovanjem ponudbe alternativnih oblik prometa, zapiranje stranskih alpskih dolin;

V okviru izdelane Celostne prometne strategije (CPS 2018) se je Občina Bovec zavzemala za optimizacijo medkrajevnega JPP in integracijo s sistemom mestnega JPP, vključitev sistema enotne vozovnice (kolesa, mestni JPP, parkiranje in druge javne storitve) ter izgradnjo avtobusnih postajališč z vso spremljajočo infrastrukturo v mestu Bovec. Občina je uspešno vzpostavila javni prevoz po sistemu »na klic«.

Končni cilj občine Bovec je izboljšati dostopnost do vseh naselij v občini in do ključnih točk – krajevnega središča, naravnih znamenitosti, turističnih točk, nastanitvenih kapacitet ter izobraževalnih ustanov – na trajnosten način, brez nujne uporabe osebnega avtomobila.

Razmere v občini kažejo, da:

- > javnega potniškega prometa za pot na delo zaposleni ne uporabljajo, delež tistih, ki za pot na delo premagujejo razdaljo večjo od 5 km, je 71 % zaposlenih, potencial za povečanje deleža uporabe javnega prevoza med zaposlenimi je kar 71 %;
- > 37 % anketiranih osnovnošolcev se pripelje v šolo s šolskim avtobusom ali kombijem;
- > podatki kordonskega štetja kažejo, da je 1,6 % potnikov potovalo z avtobusom.

Priložnosti

- > promocija za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa;
- > promocija brezplačnih prevozov za starejše in alternativnih mobilnostnih storitev za vse uporabnike;
- > izboljšati ponudbo javnega potniškega prometa;
- > optimizacija sistema Hop ON / Hop OFF;
- > s primerno urejenimi postajališči in dostopi do postajališč spodbuditi uporabo tega potovalnega načina.

Ključni izzivi

- > nizka frekvenca voženj javnega potniškega prometa med naselij, turističnimi točkami in v regiji (npr. Bovec – Vršič – Kranjska Gora, Bovec – Tolmin - Idrija – Ljubljana);
- > nizek delež uporabe javnega potniškega prometa, ki je neprilagojen potrebam uporabnikov in sezonskosti (npr. Mala korita, Zgornja Žaga);
- > slabo urejena in opremljena postajališča (predvsem izven mesta Bovec);
- > omejene finančne in kadrovske zmogljivosti za širitev JPP;
- > slabe povezave z železniško in avtocestno infrastrukturo, sploh za potrebe turizma (npr. vzpostavitev večmodalnega vozlišča za Bohinjsko progo z integracijo avtobusnih povezav v smeri Bovca ter povezav z železniškim in avtocestnim vozliščem na Trbižu).

Prioriteta

Izboljšanje ponudbe JPP, zagotovitev primerno urejenih avtobusnih postajališč ter promocija te oblike mobilnosti.

Povezava s cilji OCPS

Večja uporaba javnega potniškega prometa je neposredno odvisna od dobre povezanosti nasej in primerne pogostosti voženj. Učinkovit in privlačen JPP prispeva k nižjim stroškom mobilnosti ter posledično zmanjšuje delež prevozne revščine. S tem se izboljšuje splošna dostopnost do storitev, spodbuja se večja aktivnost prebivalcev, povečuje prometna varnost in kakovost bivanja, hkrati pa se dolgoročno vpliva tudi na spreminjanje potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti. Povezan in sodobno zasnovan JPP, ki vključuje možnost prevoza koles, ima velik potencial tudi v turistične namene. Ključnega pomena je povezovanje parkirišč P+R, turističnih točk, središča občine in posameznih naselij znotraj občine. Enako pomembna je dobra dostopnost in privlačnost JPP tudi v smeri sosednjih občin, kar omogoča trajnostno mobilnost tako prebivalcem kot obiskovalcem regije.



Slika 23: Uporabniki javnega prevoza. Foto: Milan Štulc, arhiv Občine Bovec.

Strateška vodila

Spremembe, ki jih želimo doseči v stebru Kolesarjenje, povzemajo strateška vodila. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij, kjer je upoštevan razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji.

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles in kajakov) tudi v turistične namene (povezava med P+R, turističnimi točkami in središčem občine ter vseh naselij v občini).	Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev ter boljše povezovanje s podeželjem na način, ki zagotavlja redne in dovolj pogoste povezave med urejenimi postajališči s potovalnim časom, ki je konkurenčen osebnemu avtomobilu, z možnostjo kombiniranja in povezovanja različnih oblik mobilnosti (večmodalnost), za povečanje deleža uporabnikov JPP v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo.	Povečati število odhodov avtobusov Hop ON / Hop OFF v občini za 5 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2025 je: Hop ON / Hop OFF: 3 linije – 1. 7. do 31. 8. 25 (B1–B3), postaja Bovec: B1 – 7 x odhod/prihod; B2 – 4 x odhod/prihod, B3 – 8 x odhod/prihod.
Cilj 4: Privlačen in dostopen JPP znotraj občine in v sosednje občine.		Povečati število potnikov na avtobusih Hop ON / Hop OFF v občini za 3 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024/mesec (julij) je 587 oseb.

e. Motorni promet

Mobilnost v severnoprimerški regiji, kamor spada tudi občina Bovec, temelji predvsem na osebnem avtomobilu. Stopnja motorizacije v občini je nad slovenskim povprečjem, kar potrjujejo tudi podatki o potovalnih navadah prebivalcev: kar 83 % ljudi pri vsakodnevnih poteh na delo uporablja osebni avtomobil kot vozniki, dodatnih 4 % pa kot sopotniki (Splošna anketa o stanju v prometu za občino Bovec).

Prometno obremenjenost dodatno povečujejo turisti in dnevni obiskovalci, saj večina še vedno prihaja z osebnim avtomobilom. V poletnih mesecih to povzroča prometne konice in zastoje, zlasti na območjih naravnih znamenitosti, ki so hkrati tudi najbolj občutljiva naravovarstvena območja. Najbolj obremenjene ceste vključujejo dolino Lepene, prelaz Vršič ter mangartsko in predelsko cesto. Čeprav so te obremenitve izrazito sezonske in lokalizirane, pomembno vplivajo na kakovost bivanja, varnost in okolje.

Prebivalci za večino vsakodnevnih poti, pa tudi za potovanja v sosednje občine, uporabljajo osebni avtomobil. Kljub temu 54 % vprašanih meni, da bi bilo smiselno omejiti dostop avtomobilov v središče Bovca. Mnenja so bolj razdeljena glede gradnje novih cest, širjenja parkirišč in omejevanja hitrosti, večina pa nasprotuje zmanjšanju obstoječih parkirnih mest. Poseben izziv predstavljajo prometne in parkirne obremenitve v turistični sezoni, zato so za njihovo obvladovanje nujni ukrepi učinkovitega upravljanja motornega prometa, spodbujanja uporabe alternativnih pogonov ter krepitve trajnostnih oblik mobilnosti.

Med predlaganimi rešitvami izstopajo: postavitve novih radarjev in predstavitev obstoječih na vstopne točke v naselje, razmislek o enosmernem prometu skozi središče Bovca v času visoke sezone, uvedba električnih kombijev med središčem in manjšimi P+R točkami (tudi do ključnih

turističnih točk), popolna ali delna zapora središča Bovca za motorni promet v poletnih mesecih ter dodatni ukrepi za umirjanje hitrosti (sankcije, prometne ovire). Med predlogi so bili tudi uvedba ekološke pristojbine za onesnaževanje zaradi izpustov motornih vozil, zlasti za turistične agencije in podjetja, ter prepoved vožnje avtodomov v središče Bovca. Potrebno je tudi aktivno sodelovanje z DRSI za omejitev tranzitnega in tovrnega prometa (vozila s prikolicami) skozi nekatera naselja (npr. Log pod Mangartom).

Parkirna politika zahteva optimizacijo parkirnega režima, predvsem izven turistične sezone, in časovno omejitev dostav v mestnem jedru. Ključna ukrepa sta izgradnja večmodalnih vozlišč (P+R) na obrobju naselja in pri izletniških izhodiščih ter organiziran prevoz do centra mesta in glavnih turističnih točk. Prav tako je treba zagotoviti parkirišča za motorje ter ločena parkirišča za avtodome.

Občina Bovec se zaveda pomena teh ukrepov in si prizadeva povečati prometno varnost, zmanjšati odvisnost od avtomobila ter spodbuditi uporabo okolju prijaznejših prevoznih sredstev. Poseben potencial imajo delo na daljavo, ki zmanjšuje potrebe po dnevni migracijah, mreža polnilnic za električna vozila in spodbujanje prevoza na alternativne pogone (e-busi, e-kombiji, e-kolesa ipd.). Pomembno vlogo ima tudi ozaveščanje prebivalcev in turistov o okoljskih vplivih prometa ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti že od zgodnjega otroštva.

Javnost je jasno izpostavila potrebo po preusmerjanju tranzitnega sezonskega prometa z mestnih ulic na obvoznico, saj je oblikovanje krajevnega središča po meri ljudi povezano z zmanjšanjem hrupa, večjo varnostjo in izboljšano kakovostjo bivanja. Med pomembnimi izzivi ostajajo tudi pomanjkanje ustrezne prometne

infrastrukture ter odsotnost večmodalnih vozlišč, kjer bi obiskovalci lahko prestopili na javni prevoz ali druga trajnostna sredstva mobilnosti.

Usmeritve upravljalca TNP za področje načrtovanja infrastrukture za motorni in mirujoči promet:

- > nove ceste ali odseki cest višjega reda naj se načeloma v narodnem parku (še posebej v osrednjem območju) ne načrtujejo, prednostno naj se izvedejo rekonstrukcije in vzdrževalna dela na obstoječi cestni mreži. Povsod tam, kjer je stanje cest z vidika zagotavljanja varnosti in prevoznosti slabo, naj imajo prednost pri rekonstrukciji (obnovi) ceste, ki so pomembne za lokalno prebivalstvo. Pri tem naj se upoštevajo prepletenost posameznih vrst prometa (uvajanje intermodalnosti), npr. navezovanje kolesarskih stez na postajališča JPP in parkirne površine za motorna vozila, povezovanje omrežja pešpoti s kolesarskim omrežjem, sočasna izgradnja kolesarskih stez in pločnikov, pešpoti ob obnovi ali rekonstrukciji obstoječih cest, in značilnosti narodnega parka;
- > umeščanje in urejanje novih prometnih povezav (kjer so utemeljeno potrebne) oziroma rekonstrukcija in vzdrževanje obstoječih ne smejo vplivati na ugodno stanje živalskih in rastlinskih vrst, njihovih habitatov, habitatnih tipov oziroma naravnih vrednot na območju narodnega parka;
- > parkirišča se prednostno urejajo na vstopih v narodni park, znotraj poselitvenih območij, vključno z ureditvijo enotnega označevalnega sistema. Večja parkirišča se načrtujejo zunaj meja narodnega parka (v neposredni bližini lokalnih središč) – na teh prometnih vozliščih se uredijo ter ponudijo različne oblike prometnih sredstev in prevoza v narodnem parku;
- > v večjih naseljih narodnega parka in njegovem vplivnem območju se spodbuja ureditev mreže polnilnih postaj za vozila na električni in hibridni pogon;
- > načrtuje naj se umirjanje prometa s prepovedjo ali z omejevanjem individualnega avtomobilskega prometa (primera dobre prakse sta cesta v Zadnjico in ob ustreznejšem nadzoru tudi mangartska cesta)

in predvsem hrupnega prometa z motornimi kolesi ter z uvajanjem uporabe okolju prijaznih oblik prometa – preusmeritev izletniških obiskovalcev na alternativne možnosti (hoja, kolesarjenje, javni promet: dolinski avtobusi, prevozi na poziv; uvajanje vozil s pogonom na alternativne vire energije oziroma prevoznih sredstev z majhnim vplivom na okolje);

- > tranzitni tovarni promet naj se ne izvaja na regionalnih (npr. omejitve na predelski cesti) in lokalnih cestah v narodnem parku.

Glede na ukrepe v Celostni prometni strategiji (CPS 2018) je občina Bovec pristopila k pripravi študije optimizacije parkirne politike, leta 2024 je občina sprejela Odlok o prometnem režimu na območju občine Bovec, ki se sproti dopolnjuje, s spremembami za prilagoditev prometnega omrežja ciljem trajnostne mobilnosti, tudi v smislu načrtovanja manjših parkirišč P+R (P+Bus, P+Bike, P+Walk) ob sočasni uvedbi ukrepov za umirjanje prometa. Sprotno posodabljanje Odloka se bo tudi v prihodnje izvajalo glede na ugotovitve in ukrepe v okviru OCPS 2025.

Kljub trenutni prevladi osebnega avtomobila v občini je zaznati interes prebivalcev za alternativne oblike mobilnosti. Zato bo v prihodnje ključno povečati ozaveščenost, razviti nove storitve in posodobiti infrastrukturo, da se omogoči postopni prehod k bolj trajnostnim prometnim rešitvam in izboljša kakovost bivanja v Bovcu.

Ključni izzivi

- > visok delež motornega in tranzitnega prometa,
- > preobremenjenost naselij s tranzitnim in tovarnim prometom (npr. Log pod Mangartom, središče Bovca),
- > manj ustrezna prometna varnost in pomanjkljivi ukrepi za umirjanje prometa (npr. Log pod Mangartom, središče Bovca),
- > neučinkovita parkirna politika s pomanjkljivim nadzorom (npr. kamp prikolice, avtodomi in motorji).

Priložnosti

- > promocija drugih potovalnih načinov in posledično zmanjšanje deleža uporabe motornega prometa,
- > posodabljanje parkirne politike,
- > omejevanje hitrosti na kritičnih območjih,
- > uvedba ekološke takse za Bovec v času turistične sezone,
- > izgradnja manjših večmodalnih vozlišč in P+R parkirišč izven naselja,
- > digitalizacija.

Prioriteta

Zmanjšanje deleža motornega prometa in umiritev hitrosti za večjo varnost z ustvarjanjem manj ugodnih pogojev za motorni promet.

Povezava s cilji OCPS

Z vzpostavitvijo ustrezne podporne infrastrukture za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet ter s sistematičnim ozaveščanjem o pomenu trajnostne mobilnosti se lahko delež avtomobilskega prometa bistveno zmanjša. To neposredno prispeva k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti in večji telesni aktivnosti prebivalstva. Zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov hkrati vodi v nižjo stopnjo motorizacije v občini in znižuje stroške mobilnosti za gospodinjstva. Ob zmanjšanju motornega prometa se izboljšuje kakovost zraka, kar pozitivno vpliva na zdravje ljudi, zmanjšuje se okoljske obremenitve in prispeva k višji kakovosti bivanja. Razbremenitev krajevnih središč, vaških jeder in turističnih točk vodi k zmanjšanju lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa, kar je ključno za blažitev podnebnih sprememb in ohranjanje občutljivega naravnega okolja. Vse našteto ustvarja pogoje za dolgoročne spremembe potovalnih navad v smeri trajnostne, varne in vključujoče mobilnosti za vse skupine prebivalcev.

Strateška vodila

Spremembe, ki jih želimo doseči v stebru Motorni promet, povzemajo strateška vodila. Vsako vodilo je opremljeno s kvantifikacijo ambicij, kjer je upoštevan razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji.

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremenitev središča, vaških jeder in turističnih točk motornega prometa).	Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ob zmanjšanju velike količine in hitrosti prometa v krajih, z ustvarjanjem manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet skozi naselja. Umirjanje prometa in promocija trajnostne mobilnosti.	Zmanjšati delež avtomobilskega prometa za 3 % med izvajanjem OCPS in tovornega prometa za 1 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je za avtomobilski promet 67,8 %, za tovorni promet 5,9 %. (Vir: kordonsko štetje).
Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.		Manj kršitev prekoračitve max. dovoljene hitrosti (- 0,1 %) na istem merilnem mestu. (Vir: merilci št. prometa in hitrosti – Via count II).

9

Akcijsko-finančni načrt

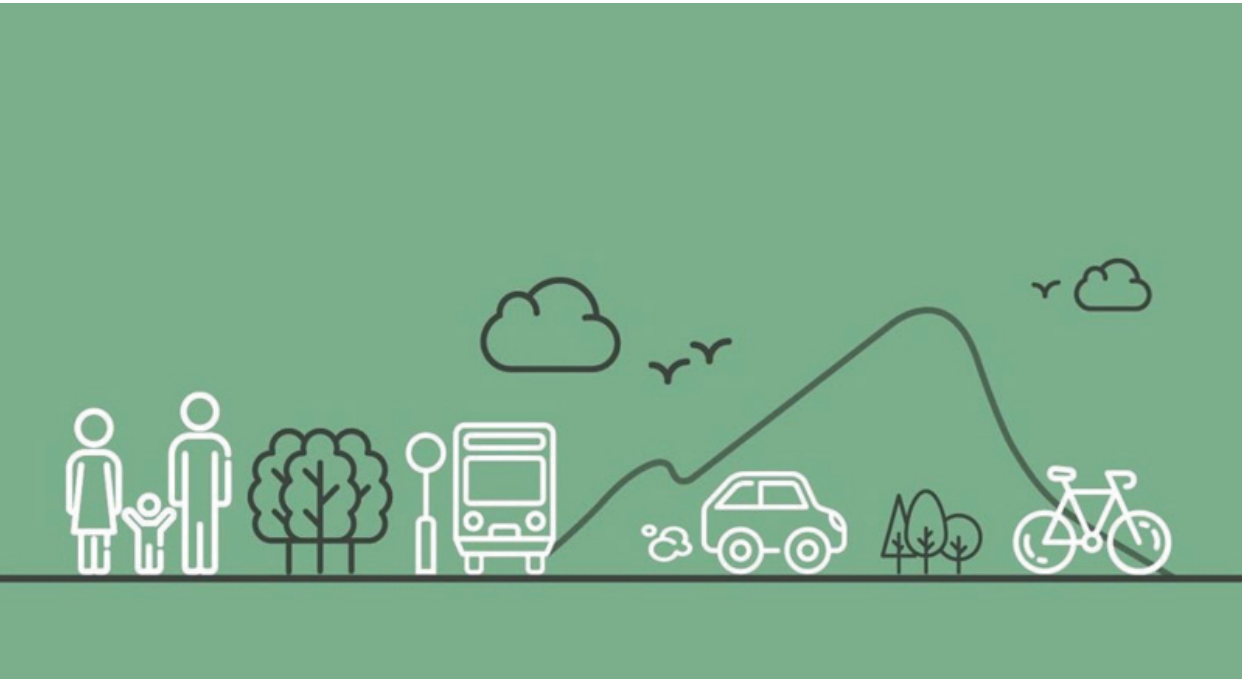
- a. Celostno prometno načrtovanje
- b. Hoja
- c. Kolesarjenje
- d. Javni potniški promet
- e. Motorni promet

V akcijsko-finančnem načrtu so opredeljene naloge, nosilci, roki, viri in tveganja. Vire financiranja ukrepov zagotovi Občina Bovec, Republika Slovenija, Triglavski narodni park in Evropska unija. Predvideno sofinanciranje je označeno med opombami v tabelah pri posameznih ukrepih.

Akcijsko-finančni načrt je izkupiček predhodnih korakov izdelave OCPS občine Bovec, ki jih je vodila strokovna ekipa za pripravo OCPS, dejavno so bili v proces vključeni tudi predstavniki občine, ključni deležniki ter splošna javnost.

Iz opredeljenih strateških vodil so oblikovani ukrepi za celostno prometno načrtovanje, ki so razdeljeni po stebrih in medsebojno oblikovani v svežnje, saj so tako sinergično povezani in medsebojno okrepljeni, zato lahko dosežejo večje število ciljev hkrati.

Akcijsko-finančni načrt zajema aktivnosti s katerimi bo Občina Bovec v obdobju sedmih let (od 2025 do 2032) naslavljala vse potovalne načine in je osnova za učinkovito izvajanje Strategije.



Slika 24: Shema trajnostnega urejanja prometa. Foto: Arco d.o.o. Nova Gorica.

a. Celostno prometno načrtovanje - 1. steber

Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova OCPS

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) občine Bovec velik pomen pripisuje vključevanju javnosti v vse faze načrtovanja. Izdelan je bil Načrt spremljanja kazalnikov OCPS občine Bovec, ki opredeljuje način spremljanja kazalnikov izvedbe in učinka ter poročanje ministrstvu. Redno spremljanje kazalnikov OCPS bo zagotovilo pomembne podatke in usmeritve za posodobitev OCPS, poleg tega omogoča učinkovito učenje iz izkušenj in prepoznavanje tako ukrepov, ki se v občini obnesejo, kot tistih, ki se ne. Načrtovano je sprejetje, zagon revizije in posodobitev OCPS ter vsakoletna priprava uravnoveženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine.

Sveženj 2: Usposabljanje občinske uprave

Izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti je redna aktivnost in eden izmed osnovnih pogojev za uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti.

Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja

Spremljanje novih pristopov in praks, upoštevanje sodobnih principov trajnostne mobilnosti tudi na drugih področjih, vključevanje ukrepov OCPS v prostorske akte ter tesno povezovanje in sodelovanje z občinami v regiji in državo so ključni dejavniki trajnostnega razvoja ter izboljšani kakovosti bivanja.

Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) občine Bovec velik pomen pripisuje vključevanju javnosti in povečanju varnosti za vse udeležence v prometu za boljše sprejemanje izvedenih ukrepov, za domačine in turiste. Za uspešno izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti bo Občina Bovec aktivno izvajala promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije ter se vključevala v EU projekte na temo trajnostne mobilnosti. Prostorski in prometni razvoj bo potekal sočasno in integrirano, dejavnosti se bodo umeščale smiselno in premišljeno, za večjo kakovost bivanja vseh ljudi.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo,
MOPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo,
MZI – Ministrstvo za infrastrukturo,
OB – Občina Bovec,
OPN – občinski prostorski načrt,
PRC – Posoško razvojni center.

Celostno prometno načrtovanje - 1. steber						
	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
CPN	Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova CPS					
	1.1.1 * Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE/ MZI.	brez	majhna	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* zahtevano po pogodbi
	1.1.2 Koordinacija izvajanja OCPS.	1.000 € / na leto *	srednja	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	
	1.1.3 *Sprejetje, zagon revizije in posodobitve OCPS, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, jpp uporabnikov in voznikov).	7.000 € / na leto za monitoring	srednja	OB, zunanji izvajalci	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
	1.1.4 Priprava uravnoveženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost.	brez	srednja	OB	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
Sveženj 2: Usposabljanje občinske uprave						
	1.2.1 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti.	1.000 € / na leto	majhna	OB	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja						
	1.3.1 * Integracija OCPS in prostorskih aktov z OCPS, z organizacijo občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti in uskladitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja in upoštevanjem smiselnega in premišljenega prostorskega umeščanja dejavnosti (ob sprejemanju OPN).	30.000 € za 7 let *	srednja	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	*v okviru rednih sprememb prostorskih aktov *možnost sofinanciranja ministrstva.
	1.3.2 * Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v okviru načrtovanja drugih sektorjev v OB.	brez	majhna	OB	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	* v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
	1.3.3 * Aktivno sodelovanje z državo (MZI, MOPE; DRSI idr.), s sosednjimi občinami in drugimi deležniki v regiji pri načrtovanju prometne infrastrukture povezav za urejanje prometa in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti ter pripravi regijskih CPS.	3.000 € / na leto *	srednja	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	*sofinanciranje ministrstva in ostalih občin v regiji.
Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti						
	1.4.1 *Vzpostavljanje sistemov za vključevanje javnosti z namenom promocije in ozaveščanja pomena trajnostne mobilnosti s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami za vse stebre mobilnosti in vse starostne skupine (tudi za izboljšanje varnosti v prometu in boljše sprejemanje izvedenih ukrepov, za domačine in turiste) (npr. Evropski teden mobilnosti, Dan brez avtomobila idr.).	7.000 € / na leto *	srednja	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov *ukrep zapisan tudi v stebru Hoja, Kolesarjenje, JPP, Motorni promet.
	1.4.2 Sodelovanje pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja.	1.000 € / na leto	srednja	OB, PRC	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	

b. Hoja - 2. steber

Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo

Osnova za izboljšanje infrastrukture za hojo bo gradnja novih peš poti, dograditev manjkajočih odsekov peš poti, peš con (center v Bovcu) in poti izven glavnih cest, s prenovo in gradnjo manjkajočih pločnikov znotraj naselij in med naselji, odpravljanje nevarnih mest (npr. soški prodniki na Trgu golobarskih žrtev) in redno vzdrževanje peš površin za zagotavljanje varnih pešpoti za vse udeležence v prometu, tudi varnih šolskih poti. Stremi se k vzdrževanju in prenovi obstoječe infrastrukture za hojo, ureditev varnih prehodov za pešce in javne razsvetljave površin za pešce ter zagotovitvi sklenjene mreže peš povezav, ki je ustrezno označena in dostopna za vse. Eden izmed zastavljenih prioritetnih ukrepov je izgradnja pločnika na relaciji Boka – Log Čezsoški, pot do kampa Adrenalinček, Vodenca, pot Residence Soča – Korita, peš poti mimo hotela Kanin proti centru Bovca, pločnik vzdolž obvoznice Bovec, pločnik med hotelom Mangart – Mahle, peš povezava spodnji in zgornji Log pod Mangartom, peš pot Bovec – Plužna - Virje, vse z namenom umestitve ustreznih površin za peš promet. Znotraj naselij naj se peš površine urejajo po principu, ki je vzpostavljen na območju Bovec center – Dvor. Pričakuje se, da bodo ukrepi ustvarili dobre pogoje za izvajanje preostalih ukrepov trajnostne mobilnosti, ustvarili sinergijo in omogočili izpolnjevanje več ciljev OCPS hkrati.

Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje

Promocijske in izobraževalne aktivnosti bodo potekale redno za vse ciljne skupine prebivalstva. Za otroke v vrtcih in šolah ter posledično njihove starše bodo potekale aktivnosti v sklopu akcij kot so peš-bus, bici-vlak, za ostale ciljne skupine pa so načrtovane dejavnosti z argumenti zdravstvenih koristi hoje.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo,
OB – Občina Bovec,
OŠ – osnovna šola,
RS – Republika Slovenija.
** Stroški ne zajemajo objektov v upravljanju RS.

Hoja – 2. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
HOJA	Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo					
	2.1.1 * Infrastruktura za pešce: Študije z gradnjo novih peš poti (tudi med naselji) in peš površin za druženje (morebitno zaprtje središča v Bovcu oz. uvedba enosmernega prometa) ter peš poti ločenih od glavnih cest (npr. pot do kampa Adrenalinček, Vodenca, pot Residence Soča – Korita, peš poti mimo hotela Kanin proti centru, pločnik vzdolž obvoznice Bovec, pločnik med hotelom Mangart – Mahle idr.) v Bovcu.	20.000 € / na leto **	visoka	OB, RS	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva ** študije, projektna dokumentacija in/ali urejanje zemljiških razmerij, vrednost izvedbe bo znana v prihodnje
	2.1.2 * Študije s prenovo obstoječe infrastrukture za hojo in gradnjo manjkajočih pločnikov znotraj naselij in med naselji, še posebej do glavnih ciljev potovanj, z ureditvami in opremo obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, varni prehodi za pešce, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi, prilagoditve za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju) (npr. odsek Boka – Log Čezsoški).	15.000 € / na leto **	visoka	OB, DRSI oz. RS	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	* možnost sofinanciranja ministrstva ** študije, projektna dokumentacija in/ali urejanje zemljiških razmerij, vrednost izvedbe bo znana v prihodnje
	2.1.3 Celovita preureditev ulic in cest: Študija in odprava nevarnih mest za pešce (npr. soški prodniki na Trgu golobarskih žrtev ...).	2.000 € / na leto	srednja	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	
	2.1.4 * Infrastruktura za pešce: Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce za ureditev varnejših peš površin (tudi varne poti v šolo), z odstranitvijo ovir s površin za pešce in ureditvijo prometne opozorilna signalizacije (sploh za ranljive skupine udeležencev v prometu), javne razsvetljave (tudi v središču Bovca na območju cone 30 km/h) in označevanja (krajevno in časovno) ob peš poteh z obvezno izvedbo ustreznih taktilnih in talnih oznak, z ukrepi zagotavljanja dostopnosti za vse.	10.000 € / na leto *	srednja	OB, zunanji izvajalci	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	* vključuje tudi zimsko službo
	2.1.5 * Izdelava študije ‘Načrt dostopnosti’ za občino Bovec.	20.000 € za 7 let *	srednja	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje						
	2.2.1 *Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle in otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	*	majhna	OB, OŠ in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Kolesarjenje in JPP. * ovrednoten v stebru CPN (1.4.1).

c. Kolesarjenje - 3. steber

Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

Temelj za razvoj omrežja kolesarskih povezav bo izdelava in posodobitev zasnove omrežja kolesarskih povezav v Bovcu z zaledjem. K izboljšanju infrastrukture za kolesarje bo prispevala zagotovitev sklenjene mreže kolesarskih poti, tako z gradnjo novih odsekov, kot dograditvijo manjkajočih odsekov (npr. kolesarske povezave Bovec – Čezsoča – Log Čezsoški - Srpenica – Trnovo ob Soči, Bovec – Trenta, Učja – Žaga, Bovec – Log pod Mangartom – Predel – Trbiž, Trenta – Vršič do Kranjske Gore), sistematičnim odpravljanjem nevarnih odsekov, rednim vzdrževanjem lokacij za kolesarje in ureditvijo javne razsvetljave ter ustrezne prometno opozorilne table (npr. Kolesarji na cesti proti Trenti in Kal Koritnici) in usmerjevalna signalizacija. Eden izmed zastavljenih ukrepov je tudi izgradnja kolesarske povezave med spodnjim in zgornjim Logom pod Mangartom ter regijska povezava: Bovec – Čezsoča – Jablanca – most Kršovec – Soča Trenta (proti Lepeni ali/ in Vasi na Skali), most Kršovec – Kal Koritnica – Kukč – Ravni laz (do Bovca ali Loga pod Mangartom).

Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje

Predvidena je uvedba sistema izposoje koles ter ureditev polnilnice za e-kolesa. Poleg tega se bodo pri ključnih poteh v Bovcu uredila parkirišča za kolesa vključno s servisnimi točkami.

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja

S ciljem kolesarjenje približati čim več ciljnim skupinam bodo potekale promocijske in izobraževalne aktivnosti za vse generacije, organizirane bodo akcije za dnevno kolesarjenje na delo.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo,
OB – Občina Bovec,
OPN – občinski prostorski načrt,
PRC – Posoško razvojni center,
RS – Republika Slovenija.
** Stroški ne zajemajo objektov v upravljanju RS.

Kolesarjenje – 3. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
KOLO	Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
	3.1.1 Izdelava registra načrta kolesarskega omrežja v občini z zaledjem ter razširitev omrežja in dograditev manjkajočih kolesarskih povezav skladno z načrtom.	30.000 € za 7 let	visoka	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	
	3.1.2 *Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje (npr. Bovec – Čezsoča), z ureditvijo potrebne horizontalne in vertikalne signalizacije (npr. opozorilne table proti Trenti in Kal Koritnici idr.), usmerjevalnih tabel in javno razsvetljava ob kolesarskih poteh.	5.000 € / na leto **	visoka	OB v sodelovanju z DRSI oz. RS	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	* vključuje tudi zimsko službo
	3.1.3 *Gradnja novih, dograditve manjkajočih odsekov ali rekonstrukcija obstoječih kolesarskih površin in poti skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste ter tudi samostojnih, varnih (do OŠ), ločenih od glavnih cest, tudi medkrajevnih in medobčinskih, daljinskih (npr. Bovec - Čezsoča - Log Čezsoški - Srpenica – Trnovo ob Soči, Bovec – Log pod Mangartom - Predel, Bovec – Trenta – Vršič – Kranjska Gora, Učja – Žaga, Bovec - Plužna – Virje idr.).	vrednost izvedbe bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja **	visoka	OB v sodelovanju z DRSI oz. RS	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje						
	3.2.1 *Infrastruktura za kolesarje: Uvedba sistema izposoje koles (tudi e-kolesa), (npr. Bovec, Čezsoča, Kal Koritnica, Virje, Log Čezsoški, pri glavnih javnih institucijah; za potrebe prebivalcev in turistov).	70.000 € za 7 let *	srednja	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	3.2.2 *Ureditev polnilnic za električna kolesa. (npr. Bovec, Čezsoča, Trenta, Log pod Mangartom; za potrebe prebivalcev in turistov).	20.000 € za 7 let *	srednja	OB, zunanji izvajalci	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	3.2.3 *Infrastruktura za kolesarje: Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih poteh, vključno s servisnimi točkami (za potrebe prebivalcev /OŠ/ in turistov).	20.000 € za 7 let *	srednja	OB, zunanji izvajalci	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja						
	3.3.1 * Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle (kolesarjenje na delo) in otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	*	majhna	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Hoja in JPP. *ovrednoten v stebru CPN (1.4.1).

d. Javni potniški promet - 4. steber

Sveženj 1: Preučitev možnosti
izboljšav (frekvence, učinkovitost)
JPP

Pri razvoju javnega potniškega prometa v občini Bovec je nujno spodbuditi in preučiti možnosti za vzpostavitev uporabnikom prijaznega sistema. Načrtovana je krepitev (regijskega) aktivnega sodelovanja z DUJPP (Družba za upravljanje javnega potniškega prometa) in Regijskim centrom mobilnosti Severne Primorske, pri oblikovanju predlogov za izboljšanje delovanja JPP z optimizacijo linij medkrajevnega avtobusnega prometa, podajanje pobud za izboljšanje delovanja in povečanje pogostosti linij avtobusnega prometa (tudi Hop ON / Hop OFF) ter usklajevanje z dejanskimi potrebami. Pomembno je tudi izvajanje in optimizacija šolskega prevoza, s prilagoditvijo potrebam.

Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP

Z namenom povečanja uporabe javnega potniškega prometa je predvideno zagotavljanje boljših pogojev za njegovo uporabo, s sodelovanjem pri informatizaciji za posodabljanje objav voznih redov z optimizacijo in morebitno širitvijo Hop ON / Hop OFF prevoza, digitalizacijo in vzpostavitev večmodalnosti (npr. pri letališču) z vso potrebno infrastrukturo, s spodbujanjem in razvojem storitve ‘prevoza na klic’, za bolj trajnostno mobilnost.

Sveženj 3: Promocijske in
izobraževalne aktivnosti o ponudbi
in koristih JPP

Informiranje prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi javnega potniškega prometa (tudi Hop On / Hop OFF) ter spodbujanje in promocija javnega potniškega prometa, alternativnih mobilnostnih storitev, kombiniranega načina potovanj in brezplačnih prevozov za starejše lahko pomembno prispevata k širjenju uporabe tovrstnih potovalnih načinov. Hkrati je pomembno aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami. Ključne so promocijske in izobraževalne dejavnosti za odrasle in otroke z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo,
DUJPP - Družba za upravljanje javnega potniškega prometa,
OB – Občina Bovec,
PRC – Posoško razvojni center,
TDS – Turizem Dolina Soče,
TNP – Triglavski narodni park.
** Stroški ne zajemajo objektov v upravljanju RS.

Javni potniški promet – 4. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
JPP	Sveženj 1: Preučitev možnosti izboljšav (frekvenca, učinkovitost) JPP					
	4.1.1 Okrepitev regijskega sodelovanja z DUJPP in Regijskim centrom mobilnosti Severna Primorska (PRC) za vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju predlogov izboljšav, za pripravo strategij oziroma študij izboljšav delovanja JPP in optimizacije linij medkrajevnega avtobusnega prometa (potek, vozni red, višje frekvence, poenostavitev uporabe), s pobudo o povečanju pogostosti linij avtobusnega prometa med tednom in med vikendi ter prazniki, z usklajevanjem z dejanskimi potrebami.(npr. hitre avtobusne linije Bovec – Vršič - Kranjska Gora, Bovec – Tolmin - Idrija – Ljubljana, z manjšimi vozili).	3.000 € / na leto	srednja	OB, DUJPP	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	4.1.2 Sodelovanje občine z DUJPP za optimizacijo šolskega prevoza (integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP), s prilagoditvijo potrebam.	1.000 € / na leto	srednja	OB, DUJPP	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP						
	4.2.1 Optimizacija in morebitna širitev ‘Hop ON / hop OFF’ prevoza ali podobno (tudi za namen povezav obrobnihi naselji z Bovcem).	50.000 € / na leto	visoka	OB, TNP, PRC, TDS	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	4.2.2 Sodelovanje pri informatizaciji JPP, tudi s ‘Hop ON / Hop OFF’, v okviru aplikacije, ki omogoča integracijo občinskih / sezonskih prevozov v nacionalno platformo in vključevanje v turistično kartico Julijske Alpe / Dolina Soče.	5.000 € * za 7 let	srednja	OB, TNP, TDS	do leta 2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
	4.2.3 *Ureditev namenskih površin za JPP: Izdelava dokumentacije in ureditev avtobusnih postajališč (npr. Kal-Koritnica, Kršovec, Zaotoki ...)	30.000 € za 7 let **	srednja	OB, DRSI	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva ali prenos projektiranja in izvedbe na DRSI
	4.2.4 *Aktivna podpora pri načrtovanju novih večmodalnih vozlišč z vso potrebno postajno infrastrukturo (avtobus, kolo idr.) ter zagotavljanje dostopnosti do vozlišča. (npr. pri Letališču).	20.000 € * za 7 let	visoka	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	* skupaj z ukrepom zapisanim v stebru Motorni promet (5.3.4)
	4.2.5 *Spodbujanje in razvoj storitve ‘prevoza na klic’.	30.000 € / na leto *	srednja	OB, TNP	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP						
	4.3.1 Spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi služba, lokalno sopotništvo, mobilnostno svetovanje, vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v izposajo in podpora inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov.	1.000 € / na leto	srednja	OB, TNP, javne ustanove in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.3.2 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (npr. Prostofer, vozilo za oskrbo starejših).	20.000 € / na leto	srednja	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.3.3 *Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle in otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	*	majhna	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	*ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Hoja in JPP. * ovrednoten v stebru CPN (1.4.1).
	4.3.4 Aktivno ozaveščanje turistov o možnosti obiska destinacije brez uporabe osebnega motornega prometa.	1.000 € / na leto	srednja	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	

e. Motorni promet - 5. steber

Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

Z željo ustvarjanja prostora za trajnostne oblike mobilnosti bo urejanje motornega prometa usmerjeno v omejevanje uporabe osebnega motornega prometa za ustvarjanje boljših pogojev za pešce, kolesarje in zmanjšanje tranzitnega in tovarnega prometa skozi naselja. Ključno je redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture in rekonstrukcija cest oz. sanacija dotrajanih vozišč, z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti in elementi umirjanja hitrosti za zagotavljanje čim boljše varnosti za vse udeležence v prometu.

Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa z ukrepi za zmanjševanje ogljičnega odtisa

Skladno z željo po umirjanju in omejitvi motornega prometa je predvidena vzpostavitev administrativnih in fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. postavitev tabel za omejitev tranzitnega prometa tovornih vozil s prikolicami v Logu pod mangartom). Predvideno je dosledno izvajanje nadzora kršitev na problematičnih mestih, tudi v sodelovanju s sosednjimi občinami (npr. Kranjska Gora), TNP in državo. Z željo rešitve s prometom preobremenjenega kraja v središču Bovca se predvideva izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij brez prometa in območij omejitve hitrosti v občini, z upoštevanjem sezonskih prometnih obremenitev (npr. uvedba vinjete za ekološko takso), z načrtovanjem in vzpostavitvijo prilagojenega prometnega režima, vključno s cestnimi zaporami in časovnimi omejitvami za individualni motorni promet. Spodbuja se prehod na alternativna goriva in postavitev e-polnilnic za uporabo okolju prijaznejših vozil (npr. vršiška cesta, mangartska cesta,

alpske doline Vrata, Zadnja Trenta, Zadnjica, Lepena ...), s ciljem zmanjšati vplive prometa in hrup.

Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa

Upravljanje mirujočega prometa je že opredeljeno v Načrtu parkirne politike Bovca. Predvidena je posodobitev ter prilagoditev parkirne politike, z doslednim izvajanjem nadzora kršitev parkirnega režima. Načrtovana je vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa z vzdrževanjem obstoječih prometnih in parkirnih površin za kvalitetni javni prostor, kjer naj se vzporedno skrbi tudi za vzpostavljanje novih oziroma ohranjanje zelenihh površin in zasaditev. Pomembna je tudi študija zasnove območij za parkiranje motorjev ter zasnova za vzpostavitev večmodalnega vozlišča s P+R (npr. pri Letališču Bovec).

Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu

Prebivalce se bo aktivno obveščalo in spodbujalo k uporabi in sprejemanju izvedenih ukrepov. S ciljem izboljšanja varnosti v prometu bodo organizirane promocijske in izobraževalne akcije, prilagojene različnim skupinam uporabnikov.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

OB – Občina Bovec
** Stroški ne zajemajo objektov v upravljanju RS.

Motorni promet – 5. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
MOTO-RNI PROMET	Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
	5.1.1 *Redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture in rekonstrukcija cest oz. sanacija dotrajanih vozišč, z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti.	250.000 € / na leto *	srednja	OB, Komunala Tolmin	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* vključuje tudi zimsko službo
Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa z ukrepi za zmanjševanje ogljičnega odtisa						
	5.2.1 *Celovita preureditev ulic in cest: Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa, tudi fizičnih ukrepov (npr. dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna in prometna ter opozorilna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, ožanje vozišča, prometni režim, radarji – npr. Soča, Trenta) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča kraja, na območju naselij in vasi, s preventivni ukrepi in doslednim izvajanjem nadzora kršitev na problematičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo ter državo – npr. odsek med središčem proti Mali vasi).	40.000 € / na leto **	visoka	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	5.2.2 *Spodbujanje prehoda na alternativna goriva (postavitve e-polnilnic, občinska e-vozila idr.).	10.000 € za 7 let *	srednja	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	5.2.3 Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij brez prometa (tranzitnega), umirjenega prometa (dolina Soče) in omejitev hitrosti v občini, z upoštevanjem sezonskih prometnih obremenitev (npr. uvedba vinjete za ekološko takso, gozdne ceste, zapornica Trenta – Vršič – Kranjska Gora).	10.000 € za 7 let	srednja	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	
Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa						
	5.3.1 Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkiranja.	brez	majhna	zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	5.3.2 *Posodobitev načrta celostne parkirne politike z izvajanjem in upravljanjem (z vzdrževanjem), za celovito urejanje parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti – parkirni standardi, tudi za gibalno ovirane, npr. vzdolž reke Soče), ter prilagoditev parkirne politike (sezonskost, časovna in prostorska conacija, dinamične tarife glede na sezono idr.).	20.000 € za 7 let	srednja	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	* skupaj z ukrepom zapisanim v stebru CPN (1.3.1)
	5.3.3 *Študija za ureditev manjših večmodalnih vozlišč s P+R parkirišči na obrobju kraja za zmanjšanje pritiska motornega prometa (npr. P+R pri Letališču, Industrijska cona Bovec, območja ob Soči, Boka), tudi za namen krajših postankov.	**	visoka	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	* ovrednoteno v ukrepu zapisanim v stebru JPP (4.2.4)

	5.3.4 Aktivna podpora za vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa (npr. usmerjevalne table za parkirišča).	1.000 € / na leto	srednja	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	
	5.3.5 Redno vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin (tudi video nadzor, javna razsvetljava idr., npr. območje Velika Korita).	20.000 € / na leto	srednja	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	5.3.6 Študija za zasnovno območja za parkiranje motorjev, tudi v sklopu P+R, z nadzorom.	20.000 € za 7 let	srednja	OB, zunanji izvajalec	do leta 2032	
Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu						
	5.4.1 *Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu.	*	majhna	OB, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Hoja in JPP. * ovrednoten v stebru CPN (1.4.1)

10 Viri

Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica
Anketa o poteh učencev v osnovno šolo v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica
Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.
Evropska komisija, 2011. Bela knjiga 2011, Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Bruselj, 2011.
Evropska komisija, 2009, 2013, 2015, 2016 in 2021. EU energy and transport in figures – Statistical pocketbook.
Evropska komisija, 2013. Urban Mobility Package.
Intervjuji s ključnimi deležniki v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.
Inštitut za politike prostora, 2016. Trajnostna mobilnost v praksi.
Javna agencija RS za varnost prometa, 2014. Primeri dobrih praks s področja varnega kolesarjenja v Evropi.
Javne informacije Slovenije, ARSO – met, 2024.
Kakovost zraka v Sloveniji v letu 2023, Agencija RS za okolje, Ljubljana 2024.
Kordonsko štetje prometa v občini Bovec, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.
Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021).
Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).
Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Sektor za urejanje prostora na lokalni ravni, 2013. Splošne smernice s področja razvoja poselitve.
MNVP, UIRS, LUZ, 2024. Participativno urejanje odprtega javnega prostora s poudarkom na manjših krajih.
MNVP, 2023. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.
MOP 2021. Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav. Občina Bovec. Odlok o OPN Občine Bovec (Uradni list RS, št. 119/08 in 43/14).
MOPE, 2023. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana.
MZI, Služba z trajnostno mobilnost in prometno politiko, 2018. Splošne smernice za področje trajnostne mobilnosti.
MZI, 2022. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti – Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij. Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana.
Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 109/23 z dne 27. 10. 23).

Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23 z dne 12. 7. 2023).
RS, 2006. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo).
RS, 2016. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni program). Stroški mobilnosti, EU-STAT, 2022.
UIRS, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, 2024. Prevozna revščina v Republiki Sloveniji.
UIRS, 2022. Prostorska analiza dostopnosti javnega potniškega prometa v Sloveniji.
Vlada RS, 2015. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (Strategija).

Spletni viri

Osnovna šola Bovec, URL: <https://solabovec.si>
Podatkovni portal SI-STAT, Statistični urad Republike Slovenije. URL: <https://pxweb.stst.si>.
Posoški razvojni center. URL: <https://www.prc.si>
Prometne nesreče 2014–2023. Agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Podatkovni vir. URL: <https://avp.rs.si>.
Spletna platforma NIJZ. URL: <https://nijz.si>.
Spletna platforma Nomago. URL: <https://nogago.si/vozovnice/vozni-red>.
SPTM, Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. URL: <https://sptm.si>.
Spletna stran Dolina Soče. URL: <https://www.soca-valley.com/sl/dolina-soce/trajnostna-mobilnost/#Bovec>
Spletna stran MOL. URL: <https://www.ljubljana.si/sI/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/mirujoci-promet/>.
Spletna stran Odprti javni potniški promet. URL: <https://ojpp.si>.
Spletna stran Občine Bovec. URL: <https://obcina.bovec.si>.
Spletna stran TIC Bovec. URL: <https://www.soca-valley.com/sl/dolina-soce/tici/#TIC-Bovec>.
Spletna stran zavoda Zlata mreža za mobilnost starejših. URL: <https://prostofer.si/>.

Viri slik

Slika 1: Dolina Soče. Foto: Jošt Gantar.

Slika 2: Dolina Soče. Foto: Jošt Gantar.

Slika 3: Trg golobarskih žrtev, Bovec. Foto: David Štulc Zornik.

Slika 4: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije. Vir:

Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2021.

Slika 5: Trg golobarskih žrtev, Bovec. Foto: Jošt Gantar.

Slika 6: Občina Bovec iz zraka. Foto: Damjan Leban (vir: [https://sl.m.wikipedia.org/wiki/](https://sl.m.wikipedia.org/wiki/Slika:Bovec_aerial_view.jpg)

Slika:Bovec_aerial_view.jpg).

Slika 7: OPN – Namenska raba (vir: Občinski prostorski načrt Občine Bovec (Uradni list RS, št. 119/08 in 43/14)).

Slika 8: Trg golobarskih žrtev, Bovec. Foto: Saša Suhadolnik (vir: <https://www.finance.si/subvencije/bovec-do-evropskega-denarja-za-spodbujanje-tradicionalnih-obrti/a/8855252>).

Slika 9: Bovška kotlina. Foto: David Štulc Zornik.

Slike 10, 11, 12: Javna razprava in delavnica, 17. 10. 2024. Foto: Arco d.o.o. Nova Gorica.

Slika 13: Primer ozaveščanja prvošolcev o varnosti v prometu. Foto: Milan Štulc, arhiv Občine Bovec.

Slika 14: Primer urejanja varnih kolesarskih povezav v občini Bovec. Foto: Milan Štulc, arhiv Občine Bovec.

Slika 15: Občinski kombi Hop ON / Hop OFF prevozi. Foto: Arhiv Občine Bovec.

Slika 16: Primer odsotnosti varnih peš in kolesarskih poti. Foto: Arhiv Občine Bovec.

Slika 17: Čezmejno celostno prometno načrtovanje in intermodalne storitve potniškega prometa. Foto: Jošt Gantar (vir: <https://www.prc.si/projekti/crossmoby>).

Slika 18: Kolesarjenje po bovški kotlini. Foto: Arhiv občine Bovec.

Slika 19: Dostop do trdnjave Kluže. Foto: Žiga Koren, arhiv Turizem Dolina Soče.

Slika 20: Ureditve za trajnostno mobilnost na območju Dvor – Brdo – Kot – središče Bovca. Foto: Arhiv Občine Bovec.

Slika 21: Kolesarjenje z razgledom na bovško kotlino. Foto: David Štulc Zornik.

Slika 22: Linijski prevozi otrok z e-kombijem TNP. Foto: Milan Štulc, arhiv Občine Bovec.

Slika 23: Uporabniki javnega prevoza. Foto: Milan Štulc, arhiv Občine Bovec.

Slika 24: Shema trajnostnega urejanja prometa. Foto: Arco d.o.o. Nova Gorica.

