

# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TOLMIN



OBČINSKA CELOSTNA  
PROMETNA STRATEGIJA  
OBČINE TOLMIN



2025

## Občinska celostna prometna strategija Občine Tolmin

### *Izdala in založila:*

Občina Tolmin, Ulica padlih borcev 2, 5220 Tolmin

### *Koordinatoriki:*

Katjuša Božič in Nika Gerbec,  
Oddelek za okolje in prostor, Občina Tolmin

### *Izdelovallec:*

Posoški razvojni center v sodelovanju s podjetjem LOCUS d. o. o.

### *Avtorji:*

Mateja Kutin, Tjaša Maurič in Miro Kristan (Posoški razvojni center)  
Tosja Vidmar in Maja Šinigoj (LOCUS d. o. o.)

### *Pri pripravi so sodelovali:*

člani ožje delovne skupine (predstavniki občinske uprave),  
člani širše delovne skupine (ključni deležniki) in širša javnost

### *Presojevalka kakovosti vsebine:*

Nela Halilović

### *Izdelava kart:*

Jakob Jugovic, LOCUS d. o. o.  
in Helikopterdesign

### *Lektoriranje:*

Polona Hadalin Baša

### *Fotografije:*

arhivi Posoškega razvojnega centra, Turizma Dolina Soče, Občine Tolmin,  
OŠ Dušana Muniha Most na Soči, Zavoda za kulturo, šport in mladino  
Občine Tolmin (Primož Florijančič, Jošt Gantar, Žiga Koren, Matjaž  
Marušič, Leonardo Olmi, Paolo Petrignani, Aleksander Truppel-Ilić),  
osebni arhiv Alena Červa

### *Oblikovanje in tisk:*

Helikopterdesign

**Naklada:** 100

Tolmin, 2025

Priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Tolmin je potekala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija



Posoški razvojni center

REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA



LOCUS









# KRATICE

DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
GURS	Geodetska uprava Republike Slovenije
JPP	Javni potniški promet
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
OŠ	Osnovna šola
PRC	Posoški razvojni center
RCM SP	Regijski center mobilnosti Severna Primorska
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Tolmin
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TDS	Javni zavod za turizem Dolina Soče

# VSEBINA

1. NAGOVOR ŽUPANA .....	9
2. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE .....	10
3. PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE .....	12
4. SKUPAJ NA POTI OD TEŽAV DO REŠITEV .....	16
5. V KAKŠNI OBČINI ŽIVIMO DANES .....	18
6. KAKŠNE OBČINE SI ŽELIMO .....	22
7. OD IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN PRIORITET DO UKREPOV .....	25
 I. steber mobilnosti: <b>CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE</b> .....	26
 II. steber mobilnosti: <b>HOJA</b> .....	30
 III. steber mobilnosti: <b>KOLESARJENJE</b> .....	37
 IV. steber mobilnosti: <b>JAVNI POTNIŠKI PROMET</b> .....	41
 V. steber mobilnosti: <b>MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET</b> .....	47
8. Sintezna karta trajnostne mobilnosti v občini Tolmin .....	54
9. Spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije .....	56
10. Viri in literatura .....	60

1.



# ŽUPANOV NAGOVOR

## Spoštovane občanke in občani, cenjeni obiskovalci občine Tolmin,

promet nas povezuje. Omogoča nam dostop do dela, šole, zdravstva, trgovin, rekreacije in kulture. Vpliva na kakovost življenja, okolje in prostor, v katerem živimo. V zadnjih desetletjih se je promet močno spremenil – povečalo se je število vozil, prometne poti so postale bolj obremenjene, obenem pa se srečujemo z izzivi, kot so prometna varnost, hrup, onesnaženost zraka in potrebe po boljšem povezovanju različnih oblik mobilnosti. Prav zaradi teh izzivov je jasno, da promet ne more več temeljiti le na širjenju cestne infrastrukture, temveč zahteva celostno načrtovanje, v središče katerega postavljamo človeka – vse uporabnike prostora, ne glede na to, ali hodijo, kolesarijo, uporabljajo javni prevoz ali osebna vozila.

Občina Tolmin se je zato odločila za pripravo **Občinske celostne prometne strategije (OCPS)**, strateškega dokumenta, ki bo dolgoročno usmerjal razvoj prometa na trajnosten, učinkovit in vključujoč način. Naš cilj je ustvariti prometni sistem, ki bo varen, dostopen, okolju prijazen in primeren za vse – otroke, starejše, osebe z oviranostmi, domačine in obiskovalce ...

Posebnost tega dokumenta je, da ni nastajal za pisalnimi mizami, temveč v sodelovanju z vami – občani, deležniki in strokovnjaki. V pripravo strategije smo vključili različne poglede, izkušnje in predloge, saj verjamemo, da lahko le s skupnim pristopom oblikujemo prometno prihodnost, ki bo odražala dejanske potrebe ter želje skupnosti.

Strategija podrobno analizira obstoječe stanje v občini Tolmin, prepoznava ključne izzive in priložnosti ter postavlja vizijo, strateške cilje in konkretne ukrepe. Razdeljena je na pet stebrov: celostno prometno načrtovanje, hojo, kolesarjenje, javni potniški promet ter motorni in mirujoči promet. Vsak steber obravnava pomemben vidik prometnega sistema in vključuje ciljno usmerjene ukrepe, ki jih bomo izvajali postopno, z jasnim



časovnim in finančnim načrtom. Strategija pa ne ostaja zgolj na papirju, saj vključuje tudi sistem spremljanja napredka in vrednotenja uspešnosti, kar nam bo omogočalo sprotno prilagajanje ter izboljšave.

Verjamem, da bo OCPS pomembno prispevala k višji kakovosti življenja v naši občini, večji prometni varnosti ter bolj zdravemu in povezanemu okolju. Skupaj lahko ustvarimo občino, kjer se bodo lahko vsi – ne glede na način mobilnosti – gibalno varno, udobno in brez ovir.

Zahvaljujem se vsem, ki ste sodelovali pri nastajanju strategije ali boste pomagali pri njenem uresničevanju. Vaša vključenost in sodelovanje sta ključnega pomena.

S spoštovanjem.

**Alen Červ,**  
župan Občine Tolmin

# 2.

## CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje prometa je sodoben način pristopa do obravnave mobilnosti. Obstoječe načrtovalske prakse nadgrajuje s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je krovni strateški dokument, ki občinam omogoča sistematično načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Njen namen je sprememba potovalnih navad v občinah in izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter alternativne oblike mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega osebnega motornega prometa.

S strateškim načrtovanjem prometa se izboljšujejo kakovost bivanja, zdravje in zadovoljstvo prebivalcev, okolje postaja privlačnejše in skupnost uspešnejša. Učinkovito zaporedje ukrepov pomaga uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

Občina Tolmin je prvo celostno prometno strategijo pripravila leta 2017 in z njo naslovila takrat aktualne prometne izzive. Od sprejetja dokumenta je bilo po oceni občine izvedenih 65 % ukrepov iz takratnega akcijskega načrta. Izvedenih je bilo več izboljšav, predvsem na področju izboljševanja pogojev za hojo in kolesarjenje. Prav pomanjkanje ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje, neustrezna ureditev mirujočega pro-

meta skupaj z neustreznim oziroma pomanjkljivim javnim potniškim prometom (JPP) predstavlja ključne težave za prehod na bolj trajnostne oblike mobilnosti.

Nova strategija temelji na preteklih izkušnjah. Kot ključno orodje pri oblikovanju trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema zastavlja celovite in dolgoročno vzdržne rešitve za prometno prihodnost občine, upoštevajoč potrebe vseh skupin prebivalcev. Z ukrepi si prizadeva zagotoviti ustrezne pogoje za vse načine mobilnosti, obenem pa spodbujati k spremembi potovalnih navad v bolj trajnostne. S celostnim pristopom omogoča dolgoročno načrtovanje in povezovanje prometne infrastrukture z drugimi razvojnimi politikami.

OCPS Občine Tolmin je pripravljena skladno z nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, ki jih je leta 2023 v prenovljeni različici izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Te prinašajo sodobne načine urejanja prometa, ki dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, čistejšemu zraku, boljšemu zdravju in večjemu zadovoljstvu vseh udeležencev ter stremijo k povečani kakovosti bivanja. Celostna prometna strategija se kot del celostnega prometnega načrtovanja odmika od tradicionalnega načrtovanja prometa in se osredotoča na sodobni pristop upravljanja mobilnosti.

## NAMEN IN CILJI OCPS

### STRATEŠKI DOKUMENT ZA NAČRTOVANJE PROMETA

- Spodbujanje trajnostne mobilnosti
- Sprememba potovalnih navad
- Izboljšanje pogojev za:

HOJO  
KOLESARJENJE  
JAVNI PREVOZ  
ALTERNATIVNE OBLIKE  
MOBILNOSTI



IZDELANA  
IN POTRJENA  
OCPS (7 LET)



MOŽNOST  
KANDIDIRANJA  
ZA JAVNA  
SREDSTVA

## Značilnosti celostnega prometnega načrtovanja

### TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

Infrastruktura je osrednji predmet obravnave

Projektno načrtovanje

Netransparentno odločanje

Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost

Osredotočenost na avtomobile

Investicijsko intenzivno načrtovanje

Zadovoljevanje prometnega povpraševanja

Osredotočenost na velike in drage projekte

Domena prometnih inženirjev

Izbor prometnih projektov brez strateških presoj

### CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev

Strateško in ciljno načrtovanje

Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti

Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja

Osredotočenost na človeka

Stroškovno učinkovito načrtovanje

Upravljanje prometnega povpraševanja

Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave

Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi

Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



# 3.



## PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Tolmin je spomladi leta 2024 pristopila k pripravi nove OCPS za sedemletno obdobje. Strategijo je na 25. redni seji sprejel Občinski svet Občine Tolmin.

Sredstva za sofinanciranje priprave strategije je občina pridobila na Javnem razpisu za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, 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«.

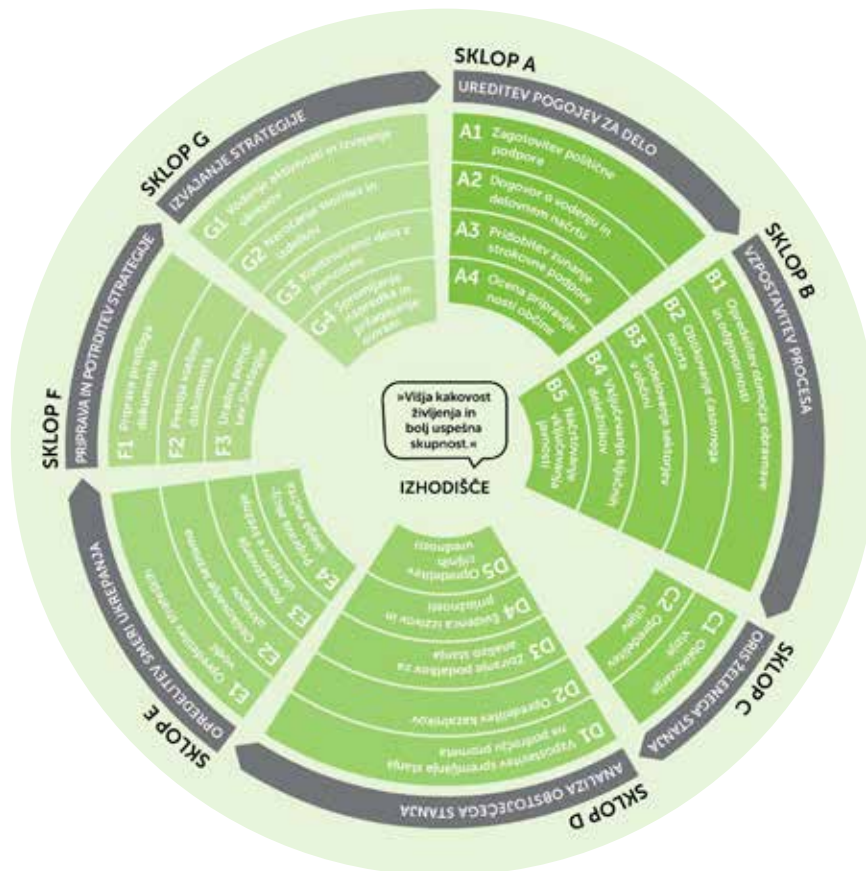
OCPS Občine Tolmin je bila izdelana skladno z nacionalnimi smernicami in metodologijo, ki vključuje sedem smiselno povezanih sklopov dejavnosti.

Na sliki desno so predstavljeni zaporedno, v praksi pa so potekali vzporedno oziroma so vključevali tudi povratne zanke.



## Proces priprave in uresničitve OCPS odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- integralen pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih občin;
- uravnotežen pristop, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.



#### Ureditev pogojev za delo

Sklop A (Ureditev pogojev za delo) je bil namenjen postavitvi temeljev za uspešno pripravo strategije in njenega izvajanja. Občina Tolmin je zagotovila politično podporo in določila odgovornost za vodenje procesa znotraj občinske uprave (koordinatorja in člane ožje delovne skupine, ki jo sestavljajo predstavniki občinske uprave). Pridobila je zunanjo strokovno podporo in izdelala prvo oceno pripravljenosti za izdelavo strategije. Nameni in cilji OCPS so bili predstavljeni občinskemu svetu, objavljeni na spletni strani občine in v izjavi za medije.



#### Vzpostavitev procesa obstoječega stanja

V Sklopu B (Vzpostavitev procesa) je bilo opredeljeno območje obravnave. Ker se poti in promet pogosto ne končujeta na mejah občine, je bilo vzpostavljeno sodelovanje s sosednjimi občinami. Nameni in cilji OCPS so bili predstavljeni občinski upravi. Vzpostavljena je bila širša delovna skupina, kamor so bili povabljeni predstavniki pomembnih lokalnih deležnikov: občinske uprave, Občinskega sveta Občine Tolmin, krajevnih skupnosti, redarstva, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Tolmin, Komunale Tolmin, Policijske postaje Tolmin, Zdravstvenega doma Tolmin, Društva upokojencev Tolmin, Medobčinskega društva slepih in slabovidnih Nova Gorica, Vrtca Ilke Devetak Bignami Tolmin, osnovnih in srednje šole, Glasbene šole Tolmin, mladinskih organizacij, gospodarstva v občini, aktivnih civilnih iniciativ, turističnega sektorja in Javnega zavoda Triglavski narodni park. Oblikovan je bil časovni načrt izvedbe in načrt vključevanja javnosti.

#### Oris zelenega stanja

V okviru Sklopa C (Oris zelenega stanja) je občina skupaj s širšo delovno skupino preverila obstoječo vizijo in jo prilagodila glede na spremenjene potrebe in vrednote. Predpisanim ciljem sta bila na osnovi dialoga z deležniki in posebnosti okolja dodana dva specifična cilja. Novo oblikovana vizija in cilji so bili predstavljeni na digitalni javni razpravi ter javni razstavi v okviru Evropskega tedna mobilnosti, kjer je javnost prispevala svoje poglede na vizijo in določila pomembnost ciljev.

Sledila je analiza stanja (Sklop D), v okviru katere so bile izvedene delavnice, intervjuji, javne razprave, ankete in ogledi terenov. Rezultati so prispevali k boljšemu razumevanju stanja, prometnih razmer in potovalnih navad. Izvedene so bile ankete za splošno javnost, za osnovnošolce (učence 3., 5. in 7. razredov OŠ Franceta Bevka Tolmin in OŠ Dušana Muniha Most na Soči) ter za zaposlene (v podjetju Hidria d.o.o. in Šolskem centru Tolmin, ki vključuje OŠ in Gimnazijo Tolmin). V tem obdobju je bilo izvedeno tudi kordonsko štetje v občinskem središču na treh števnih mestih (na glavni prometnici skozi mesto G2-102 pri avtobusni postaji, na Dijaški ulici, ki je od začetka poletja 2024 urejena enosmerno, in na šolski poti).

S ključnimi deležniki so bili opravljeni poglobljeni intervjuji. Potekalo je več delavnic in srečanj z delovnimi skupinami. V tem obdobju je bila pregledana obstoječa relevantna dokumentacija. Pomembno je bilo tudi vključevanje javnosti v proces. Na javnih razpravah so udeleženci opozorili na prometne izzive ter podali svoje predloge ukrepov. Konkretna pobude so lahko podali tudi na stojnici v času Evropskega tedna mobilnosti.

V Sklopu D so bili pridobljeni podatki o stanju prometa, prometnih ureditev in infrastrukture v občini ter mobilnostnih navadah in prometni varnosti. Identificirani so bili ključni izzivi in priložnosti, opredeljene prioritete, prve smernice in ciljne vrednosti kazalnikov.

Analizi stanja je sledila opredelitev smeri ukrepanja (Sklop E). Izhajajoč iz identificiranih izzivov, priložnosti, prioritet in ciljev so bila oblikovana strateška vodila. Sledila je prva presoja kakovosti dotlej pripravljenih gradiv in poročil s strani presojevalke, ki jo je dodelilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Izdano pozitivno mnenje je bilo pogoj za nadaljevanje priprave strategije. Na osnovi predhodnih analiz, vključevanja javnosti prek javnih razprav ter delavnic s širšo in ožjo delovno skupino je bil pripravljen nabor ukrepov. Po potrditvi končnega nabora je bil pripravljen akcijski načrt, usklajen v okviru ožje in širše delovne skupine ter z vodstvom občinske uprave.

V okviru Sklopa F (Priprava in potrditev strategije) je bilo pripravljeno končno besedilo dokumenta. Po uskladitvi strategije z ožjo in širšo delovno skupino ter vodstvom občine je dokument ponovno pregledala presojevalka. Pozitivna ocena končnega predloga dokumenta je bila pogoj, da jo je obravnaval in sprejel Občinski svet Občine Tolmin. Slednje je formalni zaključek priprave strategije in podlaga za njeno izvajanje v prihodnjih letih.

Izvajanje strategije (Sklop G) terja spremljanje napredka in vrednotenje izvajanja ukrepov s pomočjo kazalnikov, ki so bili vključeni v Načrt spremljanja kazalnikov. Merjenje napredka bo pokazalo, ali so bili zastavljeni ukrepi uspešni, prepoznani bodo izzivi in težave, pa tudi zgodbe o uspehu. Spremljanje procesa izvajanja bo omogočilo prilagajanje oviram. Vzporedno bo potekalo tudi obveščanje in ozaveščanje javnosti o napredku, ovirah in uspešnih zgodbah na poti k uresničevanju vizije napredne, dostopne, varne in skrbne skupnosti, kjer promet ni le način premikanja, ampak tudi orodje za doseganje boljše kakovosti življenja.

# 4.

## SKUPAJ NA POTI OD TEŽAV DO REŠITEV

Občinska celostna prometna strategija je dokument, ki skozi načrtovanje in ukrepe trajnostne mobilnosti pomembno vpliva na življenje prebivalcev ter obiskovalcev občine, zato je pomembno, da se v pripravo dejavno vključijo deležniki in vsa zainteresirana javnost.

Proces prebivalcem omogoča, da skupaj z ostalimi ključnimi akterji v družbi sodelujejo pri identifikaciji težav, načrtovanju rešitev in izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti v praksi, odločevalcem in pripravljavcem strategije pa omogoči pravočasno prepoznati, kako OCPS razumejo prebivalci ter kakšne so njihove potrebe in predlogi rešitev. OCPS, ki je zasnovana z upoštevanjem vrednot, potreb in prioritete prebivalcev, je bolj sprejemljiva za večji del skupnosti, ukrepi pa bolj podprti in verjetneje izvedljivi v praksi.

Strokovna in splošna javnost je v procesu priprave OCPS prispevala nujno potrebne informacije o lokalnih izzivih na področju mobilnosti, sodelovala je pri določanju priložnosti in prioritete za (bolj) trajnostno mobilnost v občini, oblikovanju vizije in strateških usmeritev, tehtanju različnih scenarijev ter oblikovanju rešitev, ki so ponudile podlago za oblikovanje ukrepov akcijskega načrta.

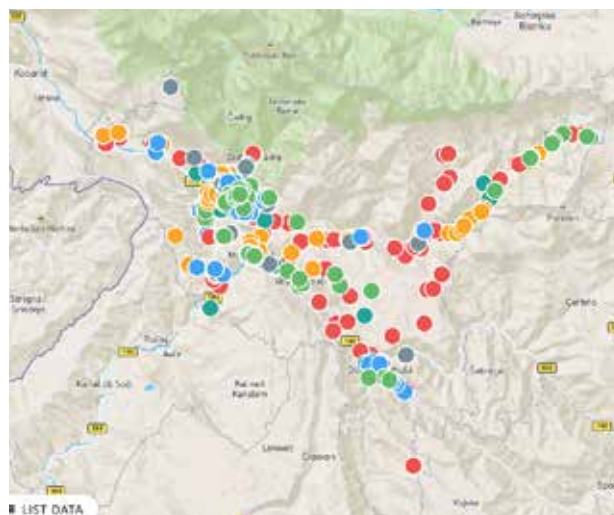
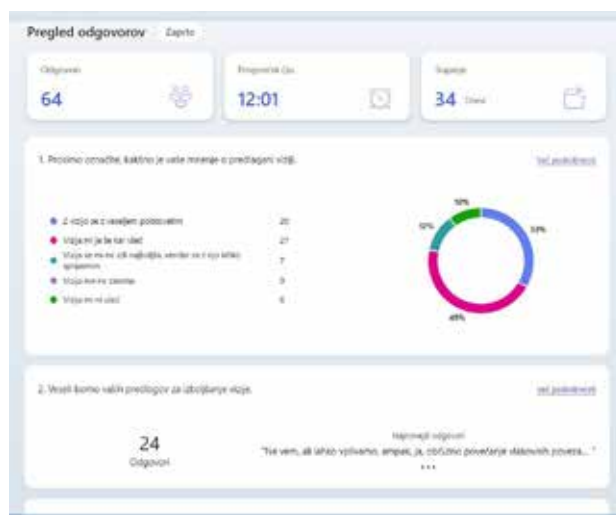


Za sodelovanje z javnostjo so bile uporabljene različne metode: javne razprave, dogodki v okviru Evropskega tedna mobilnosti, delavnice, anketiranje, poglobljeni intervjuji ter objave v tiskanih in spletnih medijih. Svoje komentarje, zaznane prometne izzive in predloge izboljšav prometnih ureditev so občani lahko podali tudi anonimno prek različnih spletnih orodij. Vključevanje javnosti v proces priprave OCPS ni pomembno le z vidika pridobivanja potrebnih informacij, torej z vidika same priprave dokumenta; občani skozi posvetovalne dogodke ne nazadnje krepijo tudi svojo ozaveščenost o trajnostni mobilnosti ter posledično spreminjajo svoje potovalne navade v smeri trajnosti. Prav ozaveščanje, spodbujanje in promocija igrajo pomembno vlogo pri upravljanju in načrtovanju mobilnosti ter prometa, vplivajo pa tudi na potovalne navade posameznika. Kljub dejstvu, da prav s tem lahko poskrbimo za prepoznavnost in boljšo izkoriščenost že obstoječih možnosti, so ti ukrepi pogosto zapostavljeni. V pričujočem dokumentu je ozaveščanju in promociji trajnostne mobilnosti v javnosti namenjenih več ukrepov.





*Javna razprava je bila namenjena izpostavitvi izzivov in zbiranju predlogov možnih ukrepov, kar je bila osnova za oblikovanje akcijskega načrta v nadaljevanju.*



*Vizija, ki je bila oblikovana s pomočjo širše delovne skupine, je bila prek spletnega orodja podana v razpravo splošni javnosti.*

*S pomočjo spletnega orodja je lahko javnost izpostavila problemske točke, ki jih v prostoru zaznavajo. Obenem so lahko podali predloge ukrepanja, ki so bili osnova za pripravo akcijskega načrta OCPS.*

# 5.

## V KAKŠNI OBČINI ŽIVIMO DANES



*Da bi bilo podeželje bolje povezano in prebivalci manj odvisni od osebnih vozil, je Občina Tolmin spomladi leta 2024 uvedla prevoze na zahtevo z e-kombijem.*

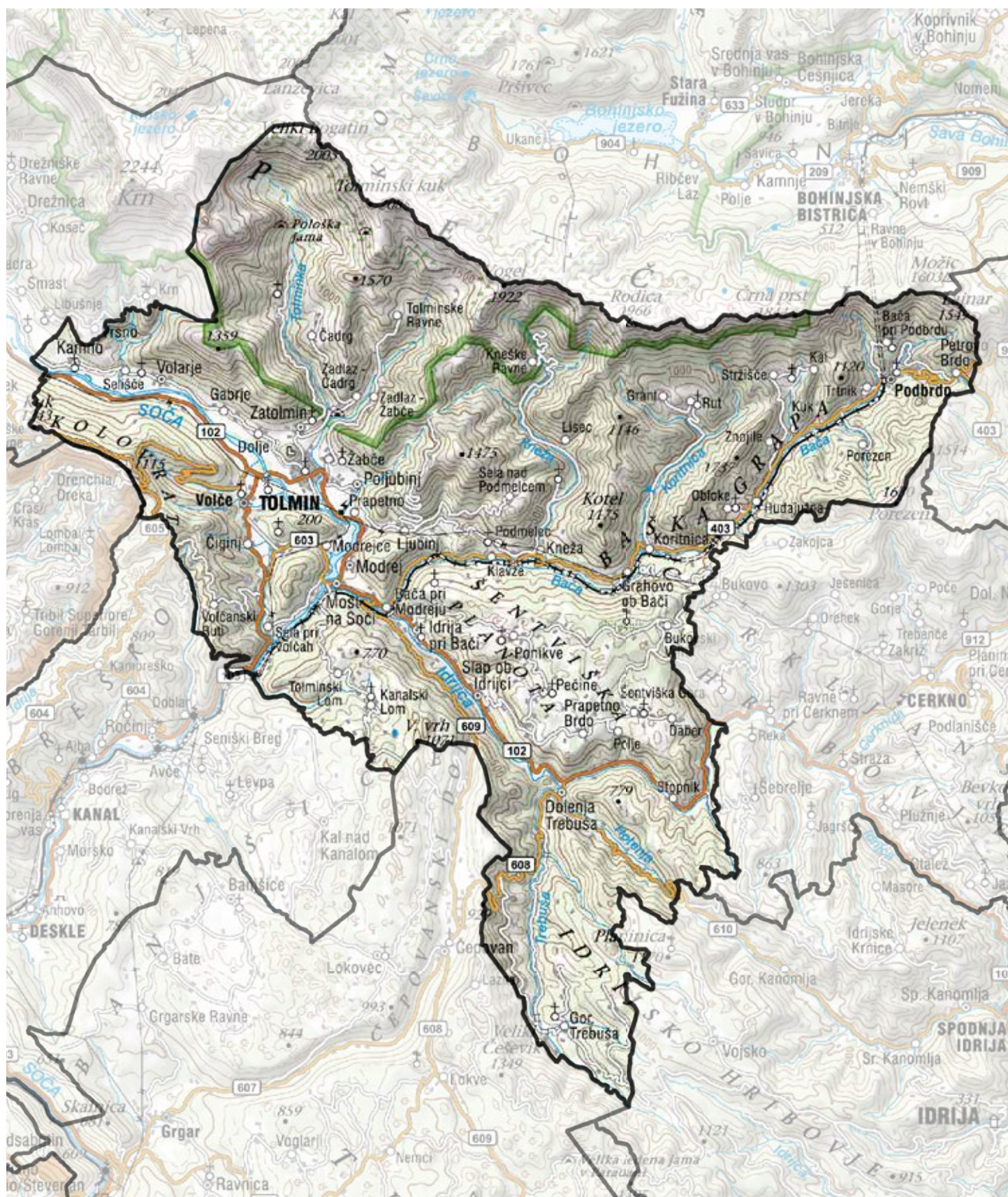
Občina Tolmin se nahaja v zahodni Sloveniji in je del goriške statistične regije. Meji na sosednjo Republiko Italijo ter občine Kobarid, Bohinj, Železniki, Cerkno, Idrija, Nova Gorica in Kanal ob Soči. Pokrajinsko zajema območje Šentviške planote, dolino spodnje Idrijce, Baško grapo, dolino Tolminke s tolminsko-bohinjskimi gorami, Tolminsko kotlino, tolminski del predalpskega hribovja ter severno obrobje Banjške planote in Trnovskega gozda.

S 382,3 km<sup>2</sup> ozemlja je tretja največja občina v Sloveniji. Na njenem ozemlju se nahaja 72 naselij in 23 krajevnih skupnosti. Po zadnjih razpoložljivih podatkih Statističnega urada Republike Slovenije ima 10.754 prebivalcev (stanje 1. 1. 2025), njihovo število pa iz leta v leto upada. Povprečna starost prebivalcev je 47,6 leta, kar je nad slovenskim povprečjem, indeks staranja pa je izrazito visok (206,3). Posledično je delež prebivalstva, starejšega od 65 let, precej nad državnim povprečjem (27,9 %). Starostna struktura je bila pomemben faktor pri določanju prioritet in smeri ukrepanja, predvsem v stebru hoja.

Razpršena poselitev pogojuje razvejano cestno omrežje, ki obsega 557 kilometrov glavnih, regionalnih in občinskih cest, ter vpliva na dostopnost do oskrbnih funkcij in navezanost na osebna vozila. Ne preseneča, da stopnja motorizacije v občini konstantno narašča (622 v letu 2023). Občina je z namenom boljše povezanosti podeželskih območij in zmanjšanja uporabe osebnih vozil že spomladi leta 2024 uvedla prevoze na zahtevo z e-kombijem, ki so v tem letu služili predvsem prevozu otrok s podeželja v Tolmin na popoldanske obšolske in interesne dejavnosti.

Upravno in zaposlitveno središče občine in Zgornjega Posočja je naselje Tolmin, ki leži na nadmorski višini 200 metrov. V njem je skoncentrirana večina storitev. Razdalje v mestu so kratke. V oddaljenosti do pet kilometrov Tolmin obkrožajo naselja Dolje, Poljubinj, Prapetno, Volče, Zatoľmin in Žabče. Navedeno predstavlja priložnost za razvoj hoje in kolesarjenja v središčnem delu občine.

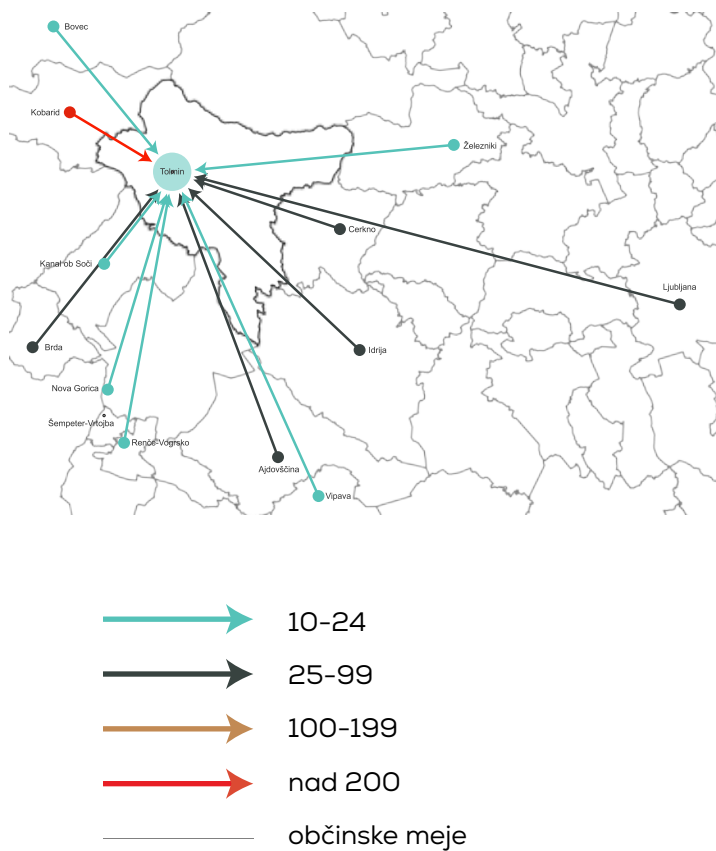




- |                  |                                   |                             |
|------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| glavna cesta     | železnica                         | naselje nad 500 prebivalcev |
| regionalna cesta | naselje od 201 do 500 prebivalcev | narodni park                |
| ostale ceste     | naselje do 200 prebivalcev        | meja občine Tolmin          |

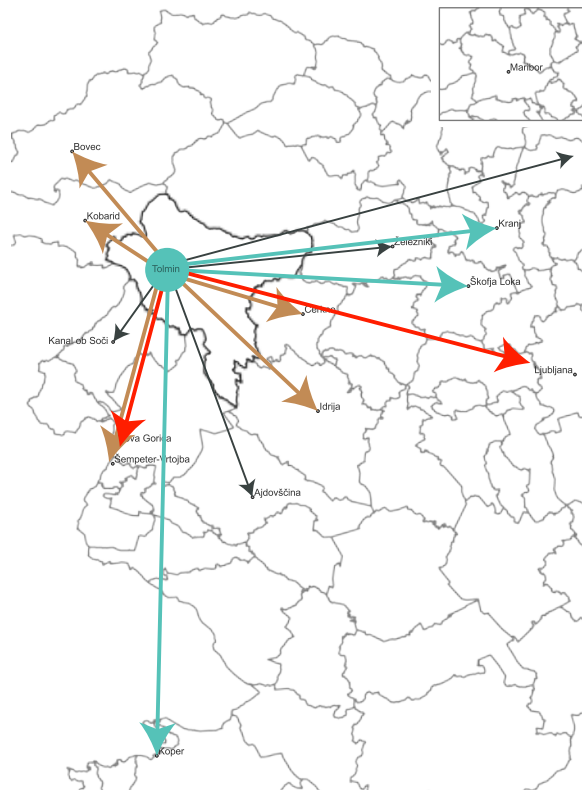


## Delovne migracije v občino Tolmin



*Podatki zajemajo migracije glede na sedež podjetja.*

## Delovne migracije iz občine Tolmin



Vir kartografske podlage: GURS, 2025

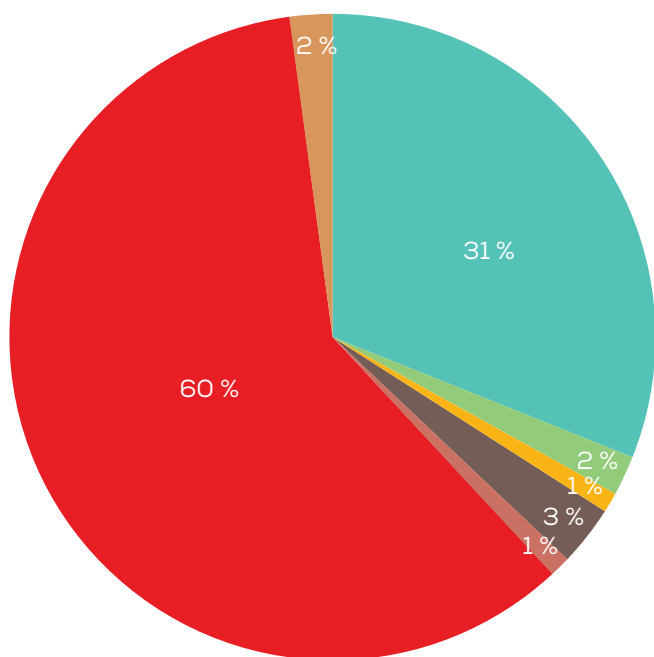
Vir podatka: SURS, 2025

Na prometne tokove vplivajo dnevne migracije in sezonski turistični tokovi. Visok delež delovno aktivnih prebivalcev je zaposlenih znotraj občine (58 %). Zaposlitveni center je Tolmin z bližnjo okolico, ki je obenem tudi zaposlitveno središče sosednjih občin: iz občine Kobarid se v Tolmin vozi 25 % delovno aktivnega prebivalstva, iz občine Bovec 7 %, iz občine Kanal ob Soči 6 % in iz občine Cerklje 5 %. Med zunanje zaposlitvene centre se uvrščata zlasti Nova Gorica, kamor se iz občine Tolmin vozi 8 % delovno aktivnega prebivalstva, in Ljubljana, kamor se vozi 9 % delovno aktivnega prebivalstva (podatki zajemajo migracije glede na sedež podjetja).

V turistični sliki Zgornjega Posočja občina Tolmin zavzema manj pomembno vlogo kot občini Bovec in Kobarid. Vseeno pa statistika beleži konstantno rast števila obiskovalcev. Preko občine vodita tudi ključni prometnici, ki Zgornje Posočje povezujeta z regionalnim središčem Novo Gorico in osrednjo Slovenijo (G2-102 in G2-103). V poletni sezoni 2024 je med junijem in septembrom občina Tolmin beležila 60.811 prihodov turistov, kar predstavlja 81 % vseh prihodov turistov v tem letu. S tem namenom je bil v nabor obveznih ciljev (navedeni so v nadaljevanju) dodan dodatni cilj, ki se navezuje na vpliv turizma na lokalno okolje in ekonomijo C9: Trajnostni turizem, ki podpira lokalno ekonomijo in okolje. Sezonske prometne obremenitve (pretočnost prometa) so občutne in prepoznane kot težava s trendom slabšanja (po mnenju 39 % anketiranih v sklopu ankete za splošno javnost).



## Deleži uporabe potovalnih načinov



Vir: Kordonsko štetje na treh števnih mestih v Tolminu, oktober 2024

## KLJUČNE UGOTOVITVE

- Razpršena poselitev zahteva razvejano cestno omrežje in vpliva na dostopnost do oskrbnih funkcij ter odvisnost od osebnih vozil.
- Delež uporabnikov osebnih avtomobilov je zelo visok, povprečna zasedenost avtomobilov je nizka.
- Storitev javnega potniškega prometa je nezadostna oziroma neustrezna, posledično je uporaba zelo nizka (izjema so poti v šolo).
- Delež aktivnih potovanj je nizek (izjema so poti v šolo).
- Urejenih in označenih kolesarskih poti je zelo malo.
- Kratke razdalje od središča občine do okoliških naselij so priložnost za spodbujanje hoje in kolesarjenja.
- Sezonske prometne obremenitve zaradi turizma so občutne in prepoznane kot težava s trendom slabšanja.

# 6.

## KAKŠNE OBČINE SI ŽELIMO



## VIZIJA

Vizija razvoja prometa in strateški cilji podajajo dolgoročni pogled na razvoj urejanja prometa v občini Tolmin. Odgovarjajo na vprašanje, v kakšni občini želimo živeti.

Vizija razvoja prometa v občini Tolmin je bila oblikovana na podlagi rezultatov delavnice s širšo delovno skupino, kjer je bila obstoječa vizija iz leta 2017 ocenjena kot preveč splošna. Nova vizija je bila podana v razpravo javnosti prek virtualne javne razprave, saj je bilo na ta način možno vključiti več deležnikov. Potrdilo jo je 90 % vključenih v razpravo, v nadaljevanju pa tudi vodstvo Občine Tolmin.

### STRATEŠKI CILJI

Vizijo razvoja prometa podpirajo cilji, ki natančneje opredelijo ambicije občine in zelenega stanja na področju prometa v prihodnosti. Smernice za pripravo OCPS določajo obvezne cilje, ki jih morajo pri pripravi dokumenta upoštevati vse občine, glede na specifične in potrebe okolja pa dopuščajo možnost dodajanja ciljev. V občini Tolmin je bila prepoznana potreba po izboljšanju dostopnosti in povezanosti podeželja, ki je izrazito podhranjeno s storitvami javnega potniškega prometa. Poleg tega na prometno obremenjenost območja močno vpliva tudi izrazit sezonski turizem. Obveznim ciljem sta bila zaradi navedenih specifik dodana dva dodatna, ki naslavljata to problematiko. Glede na stanje in potrebe v občini so bili cilji tekom javne razprave, razvrščeni po prioritetenem vrstnem redu. Za vsak cilj sta bila opredeljena kazalnik in ciljna vrednost.

»V OBČINI TOLMIN JE ŽIVLJENJE PRIJETNO, SAJ JE **KAKOVOST BIVANJA** NA ZELO VISOKI RAVNI. UREJEN SISTEM TRAJNOSTNE MOBILNOSTI OMOGOČA DOBRO **POVEZANOST URBANIH IN PODEŽELSKIH OBMOČIJ** TER ZAGOTAVLJA ENAKOVREDNO **DOSTOPNOST** VSEM OBČANOM IN OBISKOVALCEM. HRBTENICO MOBILNOSTI PREDSTAVLJA JAVNI PREVOZ, KI V KOMBINACIJI Z DOBRO **KOLESARSKO INFRASTRUKTURO** IN **POVRŠINAMI ZA PEŠCE** TVORI OKOLJU PRIJAZEN IN **VAREN PROMETNI SISTEM**, KI ZMANJŠUJE ODVISNOST OD RABE OSEBNIH VOZIL IN OKOLJSKI ODTIS.«



## CILJI, RAZVRŠČENI PO PRIORITETNEM VRSTNEM REDU:

C1

**Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti**

- Delež hoje se v občinskem središču zviša z 31 % na 38 %.
  - Delež javnega potniškega prometa se v občinskem središču zviša s 4 % na 6 %.
- 

C2

**Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost**

- Delež javnega potniškega prometa se v občinskem središču zviša s 4 % na 6 %.
- 

C3

**Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti**

- Delež hoje se v občinskem središču zviša z 31 % na 38 %.
  - Delež javnega potniškega prometa se v občinskem središču zviša s 4 % na 6 %.
- 

C4

**Dobro dostopna in povezana podeželska območja (dodatni cilj)**

- Število prepeljanih potnikov s prevozi na zahtevo (ciljnih vrednosti ne določamo; izhodiščna vrednost: 823).
- 

C5

**Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci**

- Delež hoje se v občinskem središču zviša z 31 % na 38 %.
- Delež kolesarjenja se v občinskem središču zviša z 2 % na 4 %.

C6

**Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa**

- Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom brez spremstva odraslih, se zviša s 30 % na 38 %.
  - Število prometnih nesreč s težkimi poškodbami in smrtnim izidom se zmanjša za 50 %.
- 

C7

**Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo**

- Delež javnega potniškega prometa se v občinskem središču zviša s 4 % na 6 %.
- 

C8

**Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa**

- Delež avtomobilov v središču občine se zniža s 60 % na 50 %.
  - Stopnja motorizacije se zniža s 622 na 580.
- 

C9

**Trajnostni turizem, ki podpira lokalno ekonomijo in okolje (dodatni cilj)**

- Delež javnega potniškega prometa se v občinskem središču zviša s 4 % na 6 %.
- 7 izvedenih aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja kot potovalnega načina.

*\* Izhodiščne vrednosti so bile zajete v letu 2024 (stopnja motorizacije v letu 2023), ciljna vrednost je določena za leto 2032.*

# 7.

## OD IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN PRIORITET DO UKREPOV



V nadaljevanju so po posameznih stebrih strategije prikazani dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete. Na podlagi analize stanja, izvedenih javnih razprav, delavnic, ankete za splošno javnost in intervjujev s ključnimi deležniki so bili zbrani dosežki, identificirani izzivi ter priložnosti. Sledila je določitev prioritet. Opredeljene so bile v okviru procesa vključevanja javnosti. Upoštevanje vseh dejavnikov med procesom priprave OCPS je pripeljalo do izbora ukrepov, ki so zapisani v akcijskem načrtu.

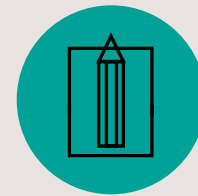
Ključna orodja za uresničevanje vizije in ciljev so strateška vodila, ki odražajo specifične prioritete in hkrati naslavljajo ključne izzive. Vsakemu vodilu so bile določene tako imenovane kvantificirane ambicije. Predstavljajo ciljne vrednosti, ki jih želi občina doseči, da bi uresničila zastavljeno vizijo.

Vsak od stebrov se zaključí z akcijskim načrtom za sedemletno obdobje, ki je bil pripravljen na osnovi končnega nabora ukrepov. Za vsak ukrep so predvideni nosilec (odgovoren za izvedbo), vir financiranja in finančni okvir ter zahtevnost izvedbe. V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki niso v pristojnosti občine, ampak države in drugih institucij. Izvedba teh ukrepov bo bistveno pripomogla k izboljšanju prometnih razmer v občini in širše v regiji, zato je z vidika celostne obravnave prometa smiselna njihova vključitev.

**V NAPREDNI, DOSTOPNI, VARNI  
IN SKRBNI SKUPNOSTI PROMET  
NI LE NAČIN PREMIKANJA,  
AMPAK TUDI ORODJE ZA  
DOSEGANJE BOLJŠE KAKOVOSTI  
ŽIVLJENJA.**

OCPS je živ dokument, kar pomeni, da se lahko v prihodnosti ukrepi in prioritete naloge prilagajajo glede na razpoložljive vire, odzive javnosti in morebitne spremembe zakonodaje. Proces prilagajanja bo mogoč zaradi rednega pregleda poteka izvajanja ukrepov ter doseganja zastavljenih kazalnikov in ciljev, na osnovi česar se bo po potrebi prilagodil časovni načrt izvedbe. Odločanje o večjih spremembah oziroma prilagoditvah ukrepov bo potekalo v soglasju z ožjo delovno skupino in obveščanjem javnosti.

# I.



## STEBER MOBILNOSTI: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno prometno načrtovanje je krovni steber občinske celostne prometne strategije. Za njeno uspešno izvajanje je ključno, da občina vzpostavi sistemsko podporo, ki zajema redno spremljanje napredka, vključevanje javnosti, promocijo trajnostne mobilnosti in krepitev sodelovanja na regionalni ravni. Horizontalni ukrepi so namenjeni ustvarjanju organizacijskih, kadrovskih, kulturnih in tehničnih pogojev, ki bodo dolgoročno omogočali učinkovito izvajanje strategije.

V celostno prometno načrtovanje je vključeno tudi načrtovanje dostopnosti do javnih ustanov in programov ter spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov.

### PREGLED STANJA IN PRILOŽNOSTI

Občina Tolmin je leta 2017 sprejela prvo celostno prometno strategijo, zavedajoč se pomena celostnega načrtovanja tega področja. S strateškim načrtovanjem celovitih prometnih ureditev, ki terjajo medsektorsko sodelovanje znotraj občine in s sosednjimi občinami, se izboljšujejo kakovost bivanja, zdravje in zadovoljstvo prebivalcev, okolje postaja privlačnejše, skupnost pa uspešnejša. Ocenjeno je, da je bilo 65 % ukrepov izvedenih. Na osnovi tega sedanja OCPS kot cilj postavlja izvedbo 80 % ukrepov do leta 2032. Občina bo to lahko zagotovila z uspešnim pridobivanjem državnih in evropskih sredstev.

Občina Tolmin je že vrsto let dejavna v času Evropskega tedna mobilnosti. Drugih ozaveščevalnih dejavnosti na temo prometa in trajnostne mobilnosti ne izvaja, kar predstavlja zamujeno priložnost za izboljšanje kulture v prometu in spremembo potovalnih navad. Priložnost se kaže v izvajanju izobraževalnih akcij za različne skupine občanov, vključevanju krajevnih skupnosti v projekte na področju prometa ter rednem dialogu s ciljnim skupinami na temo prometa in prometnih ureditev v občini. V javnomnenjski raziskavi je bila izražena visoka stopnja pripravljenosti javnosti za vključevanje v načrtovanje sprememb na področju prometa (77 % vprašanih meni, da bi bilo to nujno ali zelo potrebno).







**Z USTREZNIMI  
UKREPI SPODBUJAMO  
SPREMINJANJE  
POTOVALNIH NAVAD V BOLJ  
TRAJNOSTNE NAČINE.**

## PRIORITETE:

- Promocija in ozaveščanje javnosti o prednostih uporabe okolju prijaznih prometnih načinov, izvajanje izobraževalnih programov za izboljšanje prometne kulture.
- Povečanje sodelovanja s sosednjimi občinami za medobčinske rešitve (regijska celostna prometna strategija).
- Redni dialog z lokalnimi deležniki in javnostjo pri načrtovanju prometnih ukrepov.

## STRATEŠKO VODILO

Prebivalci občine Tolmin so ozaveščeni uporabniki trajnostne mobilnosti, kultura udeležencev v prometu se zvišuje, občina pa je dejavno vpeta tudi v celostno prometno načrtovanje na subregijski in regijski ravni.

## SVEŽNJI UKREPOV STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

OCPS vključuje ukrepe izvajanja strategije in spremljanja napredka. Poudarek je na vključevanju javnosti, promociji trajnostne mobilnosti in krepitvi sodelovanja na regionalni ravni. Steber vključuje načrtovanje dostopnosti in spodbujanje alternativnih oblik dela z namenom zmanjševanja prometnih obremenitev.

## Navezava svežnjev ukrepov na strateške cilje

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9
Sveženj ukrepov: <b>Izvajanje OCPS</b>	•								
Sveženj ukrepov: <b>Sodelovanje</b>	•			•			•	•	•
Sveženj ukrepov: <b>Načrtovanje dostopnosti</b>	•	•	•			•			
Sveženj ukrepov: <b>Ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti</b>	•	•	•	•	•		•	•	•

### IZVAJANJE OCPS

Sveženj predvideva vzpostavitev sistema za redno spremljanje kazalnikov izvajanja in učinkov strategije, ki bo služil kot osnova za poročanje in prilagajanje ukrepov glede na rezultate.

### SODELOVANJE

Za uspešno uresničevanje ciljev trajnostne mobilnosti je pomembno tudi sodelovanje s sosednjimi občinami in širše. Prometni izzivi pogosto presegajo občinske meje, zato je skupno načrtovanje, usklajevanje ukrepov in razvoj regijskih projektov nujen korak k vzpostavitvi celovitega, povezanega in učinkovitega prometnega sistema v regiji.

### NAČRTOVANJE DOSTOPNOSTI

Sveženj načrtuje preveritev obstoječega stanja dostopnosti do javnih ustanov in programov ter načrtovanje infrastrukture, ki bo omogočala dostopnost vsem (tudi osebam z oviranostmi). Poleg tega zajema tudi izdelavo oziroma spodbujanje priprave mobilnostnih načrtov za šole, zdravstvene ustanove, javno upravo in večje zaposlovalce v občini, ki bodo z ukrepi vplivali na spremembo potovalnih navad uporabnikov in zaposlenih.

### OZAVEŠČANJE IN PROMOCIJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Za uresničevanje ciljev trajnostne mobilnosti zgolj infrastrukturne rešitve ne zadostujejo – ključno vlogo ima tudi sprememba potovalnih navad, ki jo je mogoče doseči z dolgoročnim ozaveščanjem, spodbujanjem in dejavnim vključevanjem prebivalcev. Občina zato načrtuje niz ukrepov, s katerimi želi povečati prepoznavnost trajnostnih oblik mobilnosti, izboljšati informiranost občanov in ustvariti spodbudno okolje za spremembe vsakodnevnega vedenja.

Z različnimi kampanjami in dogodki se bo spodbujalo hojo, kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa. Za večjo privlačnost javnega prevoza so predvidene tudi spodbude, kot so boljša promocija linij ter podpora e-mobilnosti (spodbujanje rabe s postavitvijo polnilnic in promocijo trajnostne mobilnosti z nizkimi emisijami) in souporabi vozil (vzpostavitev pogojev za deljenje avtomobilov).

Pomemben poudarek ostaja na vključevanju javnosti v načrtovanje prometa, odprti komunikaciji in rednem obveščanju. Občina bo še naprej sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti. Sveženj predvideva tudi spodbujanje alternativnih oblik dela, kot so delo od doma, fleksibilni urniki in souporaba delovnih mest, s ciljem zmanjševanja prometnih obremenitev.



UKREPI	ODGOVORNOST NOSILEC	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	FINANČNI OKVIR ALI OCENA NALOŽBE (NIZKA, SREDNJA VISOKA)	ZAHTEVNOST
Sveženj ukrepov: <b>IZVAJANJE OCPS</b>					
<b>1.1</b> Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	občina	občinski proračun	kontinuirano	nizka	nizka
Sveženj ukrepov: <b>SODELOVANJE</b>					
<b>1.2</b> Aktivno medobčinsko povezovanje in sodelovanje v regiji	občina	občinski proračun	kontinuirano	nizka	nizka
Sveženj ukrepov: <b>NAČRTOVANJE DOSTOPNOSTI</b>					
<b>1.3</b> Načrtovanje infrastrukture, ki bo omogočala dostopnost do javnih ustanov in programov vsem, ter spodbujanje priprave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa	občina, javne ustanove, podjetja	občinski proračun, državna sredstva, podjetja	kontinuirano	10.000 EUR na leto	srednja
Sveženj ukrepov: <b>OZAVEŠČANJE IN PROMOCIJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI</b>					
<b>1.4</b> Izvedba ozaveščevalnih in promocijskih kampanj za spodbujanje hoje in kolesarjenja	občina, SPVCP, šole, TDS, PRC	zunanj viri, občinski proračun	kontinuirano	5.000 EUR na leto	nizka
<b>1.5</b> Spodbujanje in promocija uporabe JPP	PRC, TDS	zunanj viri, občinski proračun	kontinuirano	1.000 EUR na leto	nizka
<b>1.6</b> Spodbujanje souporabe vozil in e-mobilnosti	javne ustanove, podjetja	/	kontinuirano	nizka	nizka
<b>1.7</b> Vključevanje javnosti v načrtovanje	občina	občinski proračun	kontinuirano	nizka	nizka
<b>1.8</b> Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti in drugih promocijskih aktivnostih	občina	občinski proračun, državna sredstva	kontinuirano	7.000 EUR na leto	nizka
<b>1.9</b> Spodbujanje alternativnih oblik dela	država, občina	/	kontinuirano	/	nizka



# II.



## STEBER MOBILNOSTI: HOJA

HOJA JE NAJBOLJ  
NARAVEN, ZDRAV IN  
SOCIALNO PRAVIČEN  
NAČIN MOBILNOSTI.

Najbolj naravna oblika mobilnosti je hoja, ki jo pogosto razumemo kot fizično aktivnost, poudarjamo njen pomen za zdravje in počutje, socialno vključenost, za okolje in privlačnost prostora, celo za gospodarstvo. Manj pa se poudarja pomen hoje kot sestavnega dela prometa.

Hoja je prometni način, ki najmanj obremenjuje okolje in prostor – ne porablja energije, ne povzroča izpustov, za premikanje porabi malo prostora, infrastrukturno ni zelo zahtevna in ne potrebuje dodatnega prostora za parkiranje. Pomembna je tudi v povezavi z JPP in motornim prometom, saj se večina poti začne in konča peš.





## PREGLED STANJA IN PRILOŽNOSTI

Razmere za hojo v občini Tolmin niso optimalne. Občina je v preteklih letih izboljšala infrastrukturo za hojo, uredila določene odseke, izboljšala razmere za osebe z oviranostmi, urejala šolske poti in uvajala ukrepe umirjanja prometa z namenom zagotavljanja varnosti in povečanja privlačnosti hoje. Kljub temu infrastruktura ni razvita do te mere, da bi podpirala hojo kot obliko dnevne mobilnosti, ni povsod zvezna in prilagojena osebam z oviranostmi, ni urejenih povezav večjih krajev z okoliškimi naselji. Vsi pločniki niso prilagojeni vsem uporabnikom, so preozki, neustrezno nižani za uporabo vozičkov, ponekod so klančine za dostop z vozički s pločnika neustrezno tlakovane. Prilagoditve za slepe in slabovidne niso zvezne in jih marsikje ni. Poleg tega so nekateri prehodi za pešce nepregledni, posamezni odseki nevarni in/ali nezadostno osvetljeni, občutek nevarnosti pa še povečujejo prehitre vožnje avtomobilov.

Kot pozitiven primer velja izpostaviti spremenjen prometni režim na Dijaški ulici in v okolici Šolskega centra Tolmin ter urejeno šolsko pot. Slednja povezuje središče mesta s šolskim centrom na obrobju in jo uporablja veliko otrok. Na njej je bilo vzpostavljeno števno mesto v sklopu kordonskega štetja, zato je delež hoje med potovalnimi načini v skupnem seštevku precej visok (31 %). Urejena je tudi šolska ulica pri osnovni šoli na Mostu na Soči, kjer je v širši okolici tudi spremenjen prometni režim.

Izboljšave infrastrukture za hojo bi bile potrebne v mestu Tolmin, korak naprej bi bilo smiselno narediti tudi pri povezanosti Tolmina z okoliškimi vasi z urejenimi pešpotmi. Opazno je pomanjkanje ustreznih rešitev za pešce v vaseh na podeželju, kjer ni urejenih pločnikov ob osrednjih prometnicah skozi naselja, na primer na Mostu na Soči, Kamnem in v Volčah.

Poleg pešpoti, namenjenih dnevni mobilnosti, so v občini urejene tudi poti za rekreacijo.

## PRIORITETE:

- Ureditev varne, ustrezno označene in vzdrževane infrastrukture za pešce v Tolminu in v vaseh (pločniki, prehodi za pešce).
- Prilagoditev javnih površin za pešce osebam z različnimi oviranostmi.
- Zagotavljanje varne peš povezave okoliških vasi s Tolminom.
- Povezovalne brvi čez Sočo in Tolminko.
- Opremljanje javnih površin (pešcon, parkovnih in rekreacijskih površin) z urbano opremo in primernimi zasaditvami.
- Organizacija skupinskih peš prihodov v šolo in na delo (»pešbus«) za večjo varnost in spodbujanje druženja.
- Ureditev sklenjenih in ustrezno označenih varnih poti v šolo.
- Dostopnost javnih ustanov za ranljive skupine (načrt vodenja oseb z oviranostmi po mestu).
- Ureditev in vzdrževanje pešpoti za rekreacijo.

## STRATEŠKO VODILO

Hoja postane glavno sredstvo za premagovanje kratkih razdalj v naseljih ter med središči in bližnjo okolico, površine za pešce so varne in privlačne ter omogočajo dostopnost vsem.

## SVEŽNJI UKREPOV STEBRA HOJA

OCPS vključuje ukrepe, ki so usmerjeni v vzpostavitev varnega, prijetnega in dostopnega okolja za hojo za vse in za vse namene – tako za vsakodnevne potrebe kot za prosti čas. Občina se bo osredotočila na izboljšanje površin za pešce v naseljih, povezovalnih poti med njimi ter dostopnosti do šol, vrtcev in drugih javnih ustanov. Posebna pozornost bo namenjena strateškemu načrtovanju, ozelenitvi in opremljenosti prostora ter promociji hoje kot zdrave in trajnostne oblike mobilnosti.





*Da bi hoja postala glavno sredstvo za premagovanje kratkih razdalj v naseljih ter med središči in bližnjo okolico, je treba urediti varne in privlačne površine za pešce.*

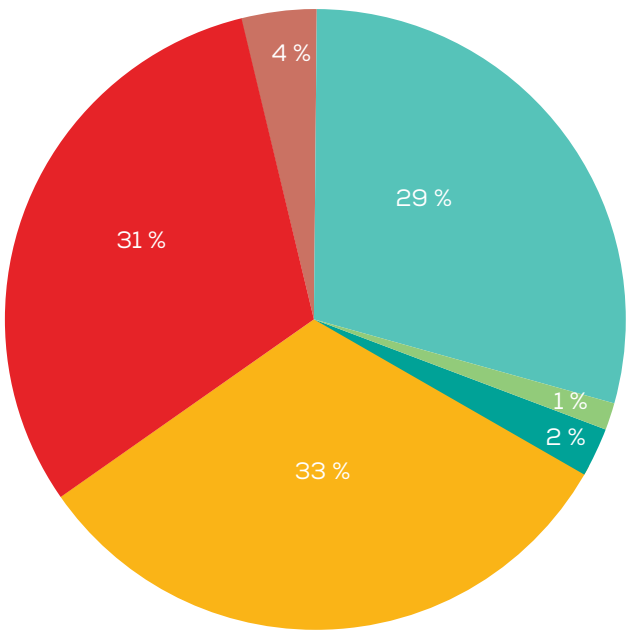


Naravne danosti območja nudijo priložnosti, da se urejanje in izboljševanje razmer na področju hoje nadaljuje. Tudi v večjih naseljih so razdalje kratke, kar bi ob ustrezni infrastrukturi povečalo delež hoje med prometnimi načini. Tolmin, kot zaposlitveno središče, nudi možnosti za povečanje deleža tistih, ki bi ta način mobilnosti izbrali za prihod na delo (anketa med zaposlovalci je pokazala, da 25 % zaposlenih živi manj kot 2 kilometra od lokacije delovnega mesta).

Analiza stanja je pokazala, da je javnost ozaveščena o pozitivnih vplivih hoje na zdravje in

kakovost življenja. Naklonjena je urejanju infrastrukture za pešce: urejanju šolskih poti, prilagoditvam površin osebam z oviranostmi, umirjanju prometa v naseljih in urejanju novih ustrezno opremljenih površin za pešce.

Občina se zaveda, da bo cilj povečanja deleža pešcev dosegla le tako, da bo zagotovila varno, povezano, urejeno in privlačno infrastrukturo za vse prebivalce. Zato vseskozi načrtuje izboljšanja in ureditve manjkajočih odsekov, tudi brvi, ki bi skrajšale pot (v teku je preverjanje izvedljivosti realnih možnosti za prečkanje Soče pri Modrejcah).



Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo

- Hoja - sam
- Kolo - sam
- Hoja - spremstvo
- Šolski avtobus/kombi
- Avtomobil
- Souporaba avtomobila

Vir: Anketa med osnovnošolci, junij 2024

### Navezava svežnjev ukrepov na strateške cilje

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9
Sveženj ukrepov: Urejene in varne površine za pešce	•	•	•	•	•	•		•	•
Sveženj ukrepov: Bolj privlačne površine za pešce	•	•	•		•	•			



## UREJENE IN VARNE POVRŠINE ZA PEŠCE

Sveženj ukrepov predvideva sistematično urejanje površin za pešce in odpravo nevarnih točk, s ciljem izboljšanja varnosti, udobja in dostopnosti pešcev tako znotraj naselij kot na povezovalnih poteh med njimi. Obstoječe poti bodo ustrezno preurejene oziroma nadgrajene z vidika varnosti in udobja, medtem ko bodo manjkajoči odseki urejeni na novo.

Poseben poudarek bo namenjen urejanju šolskih poti in dostopov do drugih javnih ustanov ter povezovalnih pešpoti med naselji, kjer hoja lahko smiselno dopolnjuje ali nadomešča druge oblike mobilnosti. Sveženj ukrepov vključuje tudi načrtovanje, vzdrževanje in urejanje rekreativnih poti v naravi ter njihovo povezovanje z naselji, predvideva preveritev možnosti izvedbe brvi čez reko Sočo ter postavitve informacijskih tabel in ustrezne prometne signalizacije.

Pri načrtovanju in urejanju peš površin bo poseben poudarek namenjen zagotavljanju dostopnosti za osebe z različnimi oblikami oviranosti. Z upoštevanjem načel univerzalne dostopnosti bo pešačenje kot oblika mobilnosti postalo varnejše, udobnejše in dostopno za vse prebivalce.

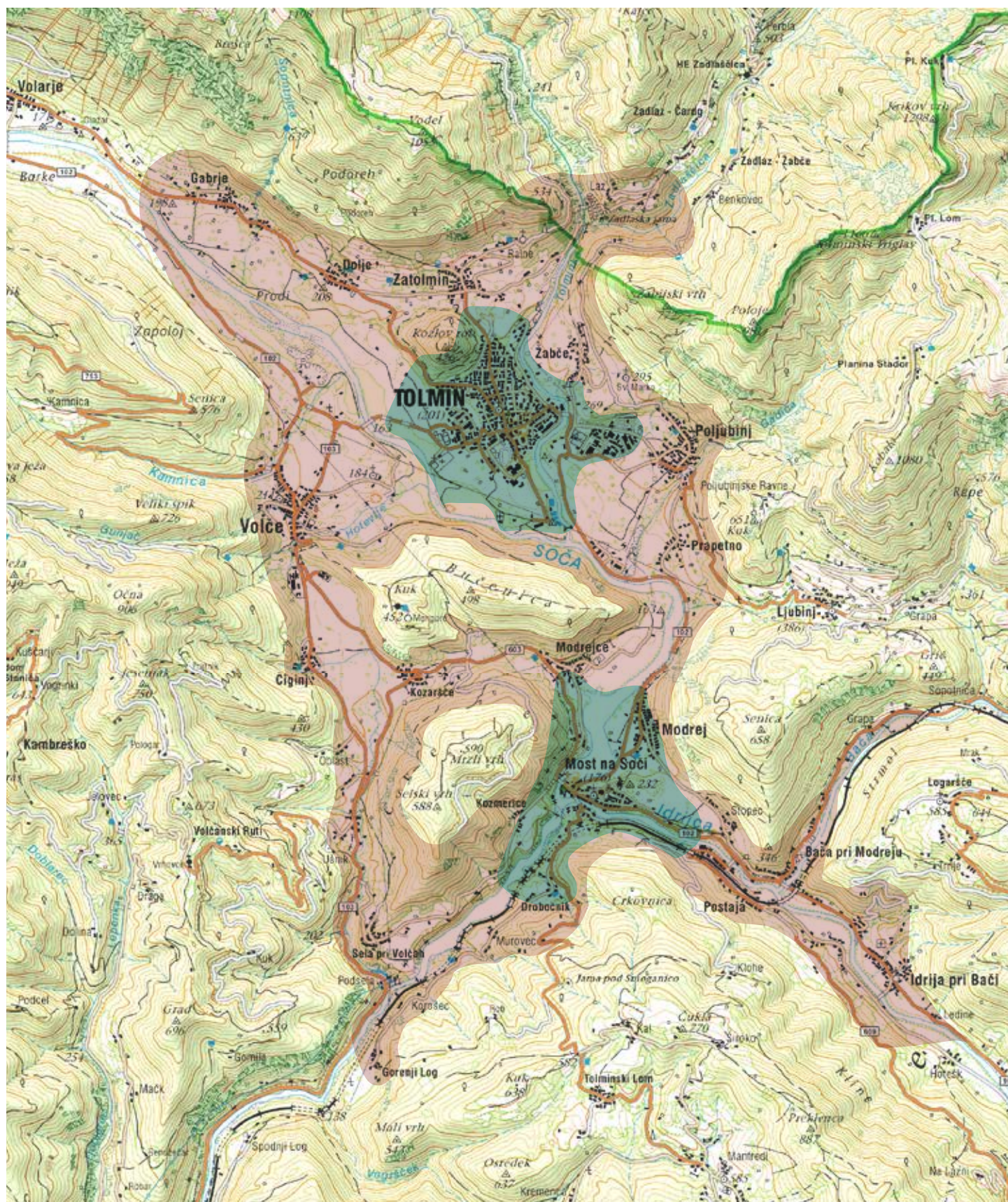
## BOLJ PRIVLAČNE POVRŠINE ZA PEŠCE

Sveženj ukrepov vključuje izboljšave za pešce, s posebnim poudarkom na potrebah ranljivih skupin. Cilj je povečati privlačnost, varnost in udobje pešpoti. Predvidena je namestitev urbane opreme, na primer klopi in pitnikov, ter zasaditev dreves oziroma grmovnic, zlasti znotraj naselij in na njihovih obrobjih. K večji varnosti in uporabni vrednosti površin za pešce bo prispevala tudi posodobitev javne razsvetljave.



UKREPI	ODGOVORNOST NOSILEC	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	FINANČNI OKVIR ALI OCENA NALOŽBE (NIZKA, SREDNJA VISOKA)	ZAHTEVNOST
Sveženj ukrepov: <b>UREJENE IN VARNE POVRŠINE ZA PEŠČE</b>					
<b>2.1 Urejanje površin za pešce v naseljih in odprava nevarnih odsekov</b>					
<b>2.1.1</b> Urejanje površin za pešce v Tolminu	občina	občinski proračun	kontinuirano	50.000 EUR na leto	srednja
<b>2.1.2</b> Urejanje površin za pešce na Mostu na Soči	občina	občinski proračun	kontinuirano		zahtevna
<b>2.1.3</b> Urejanje površin za pešce v urbanih delih in ob obremenjenih cestah v ostalih naseljih	občina	občinski proračun	kontinuirano		zahtevna
<b>2.2</b> Urejanje in vzdrževanje poti do izobraževalnih in drugih javnih ustanov	občina	občinski proračun	kontinuirano	5.000 EUR na leto	nizka
<b>2.3 Vzpostavitev in/ali nadgradnja povezovalnih poti med naselji</b>					
<b>2.3.1</b> Ureditev povezovalne poti Tolmin–Volče	občina	občinski proračun	2031	600.000 EUR	zahtevna
<b>2.3.2</b> Ureditev povezovalne poti Tolmin–Dolje	občina	občinski proračun	2028		zahtevna
<b>2.3.3</b> Ureditev povezovalne poti Tolmin–Poljubinj (poslovna cona)–Poljubinj	občina	občinski proračun	2030		srednja
<b>2.3.4</b> Ureditev povezovalne poti Most na Soči–ŽP Most na Soči–Idrija pri Bači	občina	občinski proračun	2031		srednja
<b>2.4</b> Upravljanje rekreativnih pešpoti	občina, TDS	občinski proračun	kontinuirano	srednja	nizka
Sveženj ukrepov: <b>BOLJ PRIVLAČNE POVRŠINE ZA PEŠČE</b>					
<b>2.5</b> Postavitev urbane opreme in ozelenitve znotraj naselij	občina, Komunala Tolmin	občinski proračun	kontinuirano	40.000 EUR	nizka
<b>2.6</b> Posodabljanje javne razsvetljave	občina	občinski proračun	kontinuirano	500.000 EUR leta 2025, kasneje 30.000 EUR na leto	nizka





Dostopnost iz središč krajev  
Tolmin in Most na Soči

- 15 minutna peš dostopnost
- 15 minutna dostopnost s kolesom



# III.

## STEBER MOBILNOSTI: KOLESARJENJE

Poleg hoje predstavlja kolesarjenje najbolj prvin-sko obliko trajnostne mobilnosti. Da bi bilo kole-sarjenje privlačno za dnevno mobilnost, je treba zagotoviti ustrezne pogoje: povezano in varno kolesarsko infrastrukturo. To terja znatne finanč-ne vloške, a le sodobno, povezano in varno kole-sarsko omrežje omogoča povečanje deleža poti, opravljenega s kolesom in zmanjša odvisnost od avtomobilov.

### PREGLED STANJA IN PRILOŽNOSTI

Kolesarjenje, predvsem rekreativno, je v porastu tudi v občini Tolmin, čeprav pogoji za to obliko mobilnosti niso dobri. Kolesarske infrastrukture na podeželju praktično ni, izjema je v letu 2023 dokončan 4,6 kilometra dolg odsek državne kole-sarske povezave D7 med Tolminom in Mostom na Soči, ki je v uporabi tako za dnevno mobilnost kot za rekreativno kolesarjenje. Na nekaterih mestih so urejene servisne postaje in parkirišča za kole-sa. Varnih kolesarskih poti za dnevno mobilnost je malo, posamezni urejeni in označeni odseki kole-sarskih pasov in pasov mešanega prometa v Tolminu med seboj niso sklenjeni. Sistem izposoje koles v občini ni na voljo. Pomanjkanje kolesarske infrastrukture in njeno slabo opremljenost po-trjujejo tudi rezultati ankete za splošno javnost. Kar 61 % vprašanih ocenjuje stanje infrastrukture kot slabo ali zelo slabo, 69 % pa kot tako ocenjuje tudi sklenjenost kolesarskih povezav.



KOLESARJENJE JE  
ENERGETSKO NAJBOLJ  
UČINKOVIT PROMETNI  
NAČIN.

Poselitveni vzorec v Tolminski kotlini omogoča vzpostavitev varnih kolesarskih povezav med ob-činskim središčem in okoliškimi vasm, ki so odda-ljene manj kot 5 kilometrov. Z ustrezno infrastrukturo bi tako omogočili kolesarjenje kot dnevno mobilnost okoliškim prebivalcem, obenem pa bi jo uporablja-li tudi za rekreativne in turistične namene. Občina namreč v zadnjih letih beleži velik porast turistične-ga kolesarjenja; njeno ozemlje prečijo trase daljinskih državnih povezav D7, G2 in G4, priljubljena etapna kolesarska pot Juliana Bike ... Med rekreativnimi ko-lesarji je vse bolj priljubljena tudi Bohinjska proga. Kapacitete za prevoz koles na vlakih ne zadoščajo potrebam. Povpraševanje po tovrstnih turističnih produktih narašča, infrastruktura pa temu razvoju ne sledi. Velika večina javnosti podpira nove ure-ditve kolesarskih površin in izboljšave na področju podpornih storitev za kolesarje (prevozi koles, ser-visi, kolesarjem prijazni ponudniki storitev, vodene ture ...). Zagotavljanje sinergij med razvojem kole-sarjenja kot turističnega produkta in kolesarjenja kot dnevne mobilnosti ima v občini velik potencial.

## Navezava svežnjev ukrepov na strateške cilje

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9
Sveženj ukrepov: <b>Vzpostavitev mreže kolesarskih povezav</b>	•	•	•	•	•	•		•	•
Sveženj ukrepov: <b>Ureditev pogojev za varno in prijetno kolesarjenje</b>	•	•	•	•	•	•	•		•

### VZPOSTAVITEV MREŽE UREJENIH KOLESARSKIH POVEZAV

Sveženj vključuje ukrepe za vzpostavitev povezanosti, varne in funkcionalne kolesarske infrastrukture. Predvideva urejanje na območju občinskega središča, razvoj osnovnih in povezovalnih kolesarskih povezav med naselji, vzpostavitev manjkajočih odsekov državnega kolesarskega omrežja ter pripravo načrta lokalnega kolesarskega omrežja, ki bo služil kot strokovna osnova za dolgoročno načrtovanje razvoja infrastrukture. Občina želi s celovito označitvijo obstoječih in novih kolesarskih poti povečati prepoznavnost omrežja, olajšati orientacijo ter izboljšati varnost in uporabniško izkušnjo kolesarjev.

Pri vseh prihodnjih posegih v prometno infrastrukturo – tako pri rednem vzdrževanju kot tudi pri rekonstrukcijah in novogradnjah – je treba sistematično načrtovati umeščanje kolesarske infrastrukture.



### UREDITEV POGOJEV ZA VARNO IN PRIJETNO KOLESARJENJE

Sveženj ukrepov predvideva sistematično prepoznavanje nevarnih točk za kolesarje ter njihovo odpravo z ustreznimi tehničnimi, infrastrukturnimi in prometno-ureditvenimi rešitvami. Poudarek je na zagotavljanju višje ravni varnosti, preglednosti in udobja za kolesarje. V ta namen je predvidena postavitve spremljevalne infrastrukture, kot so kolesarska stojala, klopi, pitniki, informacijske table in polnilnice za električna kolesa, ob obstoječih in načrtovanih kolesarskih povezavah. Na ključnih lokacijah se bo urejalo varna kolesarska parkirišča oziroma kolesarnice.







*Rekreativno kolesarjenje je vedno bolj priljubljeno.*



*Kapacitete vlakov na Bohinjski progi ne zadoščajo vedno potrebam prevoza koles.*

## PRIORITETE:

- Izgradnja/urejanje povezovalnih kolesarskih poti med Tolminom in okoliškimi vasi.
- Urejanje novih kolesarskih poti, ki podpirajo dnevno mobilnost na ključnih odsekih, na primer Most na Soči–Modrej.
- Oblikovanje mreže povezanih, varnih in dobro označenih kolesarskih poti v Tolminu (zaris pasov, talne in druge označbe ...), ki omogočajo varne povezave do ključnih zaposlovalcev, javnih ustanov in šolskega centra.
- Določitev in označitev omrežja kolesarskih poti v občini.
- Izgradnja odsekov državnega kolesarskega omrežja v občini.
- Postavitev urbane opreme za kolesarje (ustrezna stojala za kolesa) na ključnih točkah (trgovine, zdravstveni dom, javne ustanove ...).
- Ozaveščevalne kampanje za spodbujanje varne vožnje med kolesarji.

## STRATEŠKO VODILO

Varna in povezana kolesarska infrastruktura spodbuja vsakodnevno uporabo koles za prevoz na delo, v šolo in po opravkih.

## SVEŽNJI UKREPOV STEBRA KOLESARJENJE

Ukrepi, ki jih načrtuje Občina Tolmin na področju kolesarjenja, so usmerjeni v izboljšanje povezanosti, varnosti in privlačnosti kolesarskega omrežja v občini. Ključni poudarki so na urejanju lokalne in medkrajevne mreže kolesarskih poti, sistematični odpravi nevarnih točk ter vzpostavitvi podporne infrastrukture, kot so počivališča, kolesarska urbana oprema in polnilnice za e-kolesa. Poleg tega so načrtovane tudi promocijske aktivnosti, s čimer se spodbuja trajnostna in aktivna mobilnost.



UKREPI	ODGOVORNOST NOSILEC	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	FINANČNI OKVIR ALI OCENA NALOŽBE (NIZKA, SREDNJA VISOKA)	ZAHTEVNOST
<b>Sveženj ukrepov: VZPOSTAVITEV MREŽE UREJENIH KOLESARSKIH POVEZAV</b>					
<b>3.1 Ureditev vodenja kolesarjev na širšem območju mesta Tolmin</b>	občina	občinski proračun	2026	20.000 EUR	nizka
<b>3.2 Razvoj osnovne in povezovalne kolesarske infrastrukture v in med naselji</b>	občina	zunanjji viri, občinski proračun	2032, kontinuirano	srednja	srednja
<b>3.3 Priprava načrta lokalnega kolesarskega omrežja</b>	občina	občinski proračun	2028	8.000 EUR	srednja
<b>3.4 Vzpostavitev manjkajočih odsekov državnih kolesarskih povezav</b>					
<b>3.4.1 Gorenji Log–Kanal</b>	država, občina le podpora	državni proračun	2030	visoka	visoka
<b>3.4.2 Most na Soči–Postaja</b>	država, občina le podpora	državni proračun	2027	visoka	visoka
<b>3.4.3 Tolmin–Kobarid</b>	država, občina le podpora	državni proračun	2030	visoka	visoka
<b>3.5 Označitev kolesarskega omrežja</b>	država, občina	državni in občinski proračun	2027	10.000 EUR	nizka
<b>Sveženj ukrepov: UREDITEV POGOJEV ZA VARNO IN PRIJETNO KOLESARJENJE</b>					
<b>3.6 Sistematično urejanje in odprava nevarnih in kolesarjem neprilagojenih točk</b>	občina, država	občinski in državni proračun	kontinuirano	10.000 EUR na leto	srednja
<b>3.7 Podporna infrastruktura za varno in udobno kolesarjenje</b>	občina, država	občinski in državni proračun	kontinuirano	20.000 EUR	nizka

# IV.

## STEBER MOBILNOSTI: JAVNI POTNIŠKI PROMET



JPP je ključni stebler trajnostne mobilnosti, ki omogoča dostopnost, povezljivost in okolju prijaznejšo alternativo avtomobilom. V zadnjem obdobju so bili narejeni pomembni premiki na ravni celotne države z modernizacijo, izboljšavami v medkrajevnem avtobusnem in železniškem prometu.

LE SODOBEN, ZANESLJIV IN POVEZAN SISTEM JPP BO LAHKO KOT PRIVLAČNA ALTERNATIVA OSEBNEMU AVTOMOBILU PRISPEVAL K TRAJNOSTNI MOBILNOSTI.

### PREGLED STANJA IN PRILOŽNOSTI

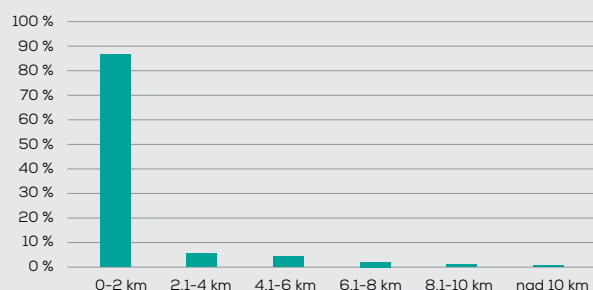
Splošna slika JPP v občini kaže, da storitev ne zadostuje potrebam sodobnega časa. Podeželska območja so slabo ali celo nepokrita s ponudbo JPP, za večje kraje in dolinska območja pa se težave kažejo v frekvenci avtobusnih linij. S težavami frekvenc, še bolj pa z dolgimi potovalnimi časi in zamudami se sooča tudi železniški potniški promet. Prebivalci JPP redko uporabljajo. Iz ankete za splošno javnost je razvidno, da se 56 % vprašanih ne vozi z avtobusi, 29 % ne z vlaki, nekajkrat letno se z avtobusi pelje 34 %, z vlaki pa 60 % vprašanih. Posledično je lastništvo avtomobila edina možnost mobilnosti, zlasti na podeželju.

Analiza frekvenc JPP kaže, da avtobusne linije na delovni dan povezujejo Tolmin s Kobaridom 15-krat, z Novo Gorico 13-krat in z Ljubljano 4-krat

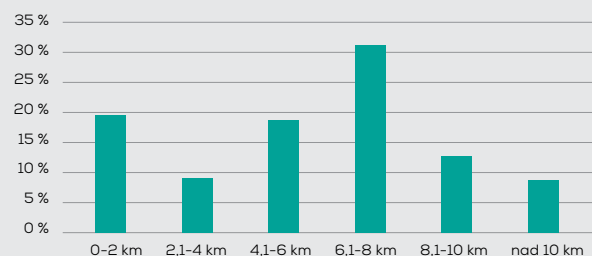
dnevno. Prostora za izboljšanje frekvenc voženj na teh linijah je še kar nekaj, zato je tudi število odhodov avtobusov na dan iz središča občine opredeljeno kot dodatni kazalnik OCPS v stebru JPP.

Nekatere od navedenih linij povezujejo tudi vasi od Tolmina po dolini Soče proti Kobaridu (Dolje, Gabrje, Volarje, Kamno) in vasi po dolini Idrijce proti Idriji (Modrej, Most na Soči, Postaja, Bača pri Modreju, Idrija pri Bači, Slap ob Idrijci, Dolenja Trebuša). Povezanost naselij, ki ležijo izven glavnih linij, ostaja težava. Težavo predstavlja tudi nepovezanost urnikov železniških in avtobusnih storitev ter pomanjkljive informacije o urnikih, zamudah oziroma časih prihodov/odhodov avtobusov oziroma vlakov (v realnem času).

### Oddaljenost doma od najbližje avtobusne postaje/postajališča (v km, n=231)



### Oddaljenost doma od najbližje železniške postaje (v km, n=229)







V poletnih mesecih se v občini že vrsto let izvajajo sezonski shuttle prevozi, ki povezujejo Tolmin z okoliškimi znamenitostmi. Z namenom umirjanja prometa v občutljivih območjih narave se prevozi izvajajo do Tolminskih korit in spominske cerkve Sv. duha v Javorci. V dolino Tolminke je vzpostavljen prometni režim, ki ne dovoljuje dostopa z osebnim vozilom (izjeme so imetniki dovolilnic). V poletni sezoni je občina z avtobusnimi linijami povezana tudi čezmejno, in sicer s Čedadom (preko Kobarida) in Trbižem (preko Kobarida in Bovca). Občina je z namenom boljše povezanosti podeželskih območij in zmanjšanja uporabe osebnih vozil že spomladi leta 2024 uvedla prevoze na zahtevo z e-kombijem, ki so v tem letu služili predvsem prevozu otrok s podežolja v Tolmin na popoldanske obšolske in interesne dejavnosti. Storitve se bo v prihodnjih letih vsebinsko širila. Število prepeljanih potnikov (izhodiščna vrednost je 823) predstavlja kazalnik cilja C4: Dobro dostopna in povezana podeželska območja.

Gostota avtobusnih postajališč v občini je zadostna, vendar njihova ureditev ni poenotena, opremljenost vseh ni ustrezna – tako glede urbane opreme kot tudi informacij o urnikih. Tudi osrednja avtobusna postaja v Tolminu ne ustreza sodobnim standardom in potnikom ne nudi pričakovanih storitev.

Ozemlje občine preči Bohinjska proga, ki bi ob ustrezni modernizaciji lahko igrala osrednjo vlogo pri razvoju prometnega sistema v občini. Predstavlja najkrajšo in najhitrejšo povezavo z Gorenjsko, preko Jesenic in Nove Gorice pa omogoča navezavo tudi na italijansko in avstrijsko železniško omrežje. Na relaciji med Bohinjsko Bistrico, Podbrdom, Mostom na Soči in Novo Gorico je vzpostavljena redna povezava z avtovlakom.

V občini Tolmin je 5 železniških postaj. Železniška postaja Most na Soči ima »osrednjo« vlogo in funkcijo vstopne točke za mesto Tolmin, od katerega je oddaljena 7 kilometrov in s katerim so vzpostavljene avtobusne povezave. Za območje železniške postaje je že bila pripravljena idejna zasnova, v projektiranju pa je tudi dejanski načrt za izvedbo, ki bo opredelil celovito prenovo infrastrukture.

Postaje in storitve JPP v pretežni meri niso prilagojene ranljivim skupinam. Postaje niso opremljene s taktilnimi oznakami, klančinami, osebe z oviranostmi težje dostopajo do informacij o urnikih, vlaki in avtobusi niso prilagojeni gibalno oviranim osebam.



Med javnostjo je prisotna visoka naklonjenost vzpostavitvi dodatnih linij medkrajevnega avtobusnega prometa in izboljšanju frekvenc voženj ter uvajanju prevozov na zahtevo oziroma organiziranim prevozom otrok na popoldanske dejavnosti. Prav tako je javnost naklonjena uporabi vlaka. Iz ankete za splošno javnost izhaja, da za pot proti Gorenjski vlak in avtovlak uporablja skoraj 30 % vprašanih. Na tem področju je zelo dejavna tudi iniciativa deležnikov iz lokalnega okolja. Občina Tolmin je vključena v Konzorcij za Bohinjsko progo, ki vključuje vse ključne deležnike ob progi in povezano zastopa skupne interese regije pri Slovenskih železnicah in državi.

Kot eden od pomembnih korakov na poti k izboljšavam je bila izdelana prometno-tehnološka študija Bohinjske proge, ki za celotno traso Jesenice–Sežana predpostavlja nadgradnjo infrastrukture na način, ki bo omogočal taktni vozni red, ki bo prilagojen povpraševanju v prihodnosti. V teku je že kar nekaj posodobitev, ki bodo progo in storitve približale potrebam sodobnega potnika (infrastruktura, vozni park, taktni vozni red).



## PRIORITETE:

- Optimizacija urnikov avtobusov in prilagoditve potrebam.
- Boljša povezanost in dostopnost podeželskih območij z JPP.
- (Pri)mestni JPP (Tolmin z okolico).
- Dvig frekvenc na relacijah proti Bovcu, Novi Gorici, Kopru in Ljubljani.
- Uskladitev urnikov avtobusov in vlaka (železniška postaja Most na Soči).
- Prilagoditev storitev ranljivim skupinam.
- Digitalizacija vozniških redov za boljšo preglednost in dostopnost informacij ter prilagoditev informiranja ranljivim skupinam.
- Ureditev avtobusne postaje Tolmin.
- Celovito urejanje avtobusnih postajališč.
- Razširitev storitve prevozov na zahtevo in promocija.

## STRATEŠKO VODILO

Uporabnikom prilagojene, medsebojno povezane in vsem dostopne storitve JPP omogočajo dobro povezanost podeželja s Tolminom ter središči v regiji in izven.

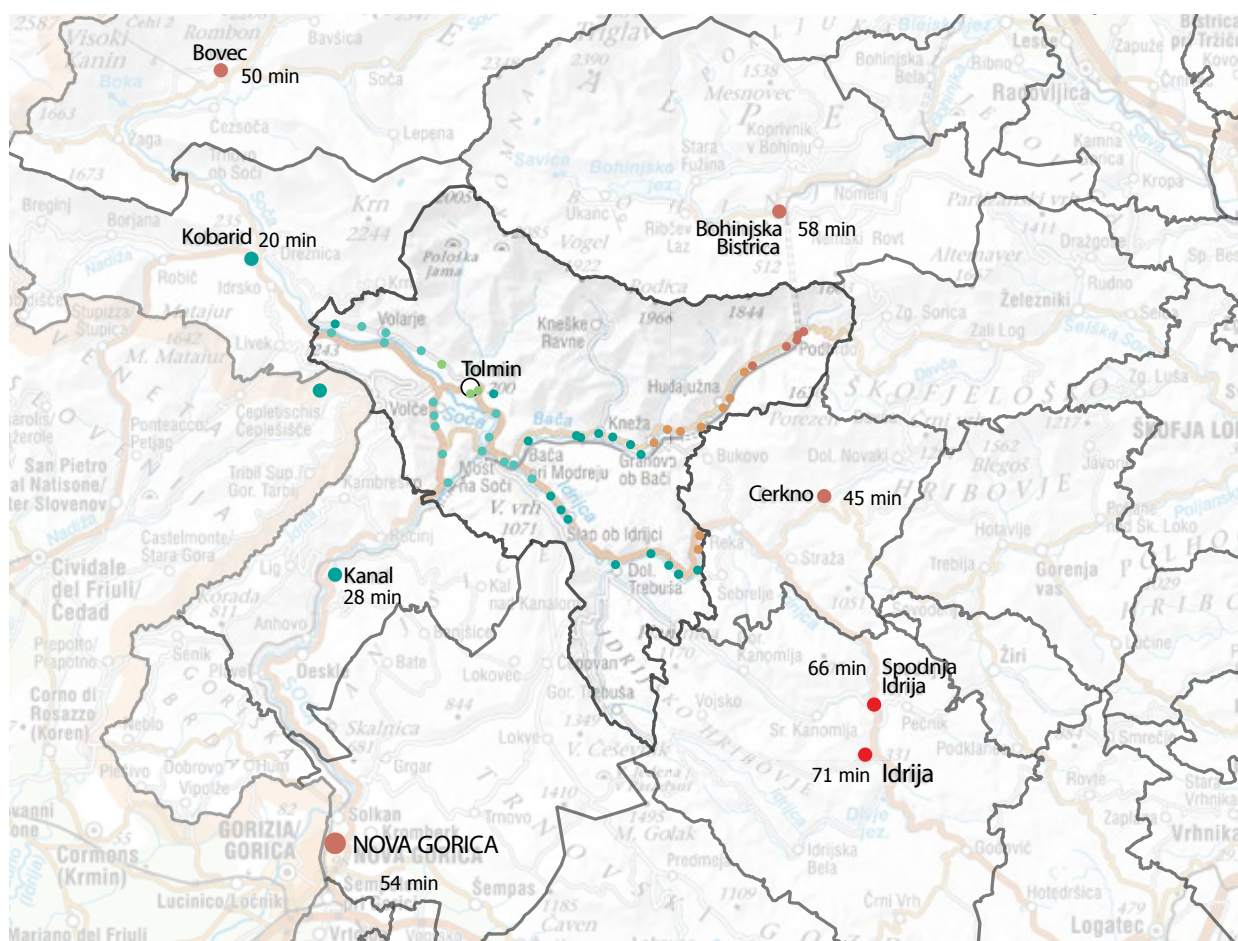
## SVEŽNJI UKREPOV STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET

Občina Tolmin je v strategijo vključila ukrepe, ki so usmerjeni v povečanje dostopnosti, uporabnosti in privlačnosti avtobusnih in železniških storitev za vse prebivalce, tudi ranljive skupine. Poudarek je na izboljšanju vozniških redov, povečanju frekvence prevozov, infrastrukturnih prilagoditvah postajališč ter promociji JPP. Dopolnjujejo jih sodobni pristopi, kot so prevozi na zahtevo, turistične linije in uvedba multimodalnih točk, ki olajšujejo prehajanje med različnimi načini prevoza.

## Navezava svežnjev ukrepov na strateške cilje

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9
Sveženj ukrepov: <b>Izboljšanje ponudbe JPP</b>	•	•	•	•			•	•	•
Sveženj ukrepov: <b>Opremljanje postaj(alijšč), ureditev multimodalnih točk in modernizacija železniške infrastrukture</b>	•	•	•	•			•	•	•

## Dostopnost postajališč JPP – Izhodišče je osrednja avtobusna postaja v Tolminu



- Avtobusna postaja Tolmin
- pod 5 min
- 5-15 min
- 15-30 min
- 30-45 min
- 45-60 min
- nad 60 min

Vir kartografske podlage: GURS, 2025  
Vir podatka: Nacionalni center za  
upravljanje prometa, 2025



## IZBOLJŠANJE PONUDBE JPP

Sveženj ukrepov je usmerjen v izboljšanje dostopnosti, prilagodljivosti in uporabnosti JPP za različne ciljne skupine. S tem bi povečali konkurenčnost JPP v primerjavi z osebnim motornim prometom, zlasti kjer obstoječe povezave ne ustrezajo dejanskim potrebam uporabnikov. Predvidena je testna uvedba primestne linije na širšem območju Tolmina, ki bo namenjena tako lokalnim uporabnikom kot turistom. Redno spremljanje potovalnih navad in preverjanje dejanskih potreb prebivalcev bo omogočilo prilagajanje voznih redov in optimizacijo obstoječih linij; upoštevano bo tudi usklajevanje voznih redov pri prestopih med avtobusnimi in železniškimi prevozi.

Z namenom zagotavljanja pokritosti storitev JPP na območjih z bolj razpršeno poselitvijo in izven stalnih linij se razvija storitev prevozov na zahtevo.

Sveženj vključuje tudi preveritev možnosti vzpostavitve (javnega) rečnega prometa po jezeru na Mostu na Soči, ki bi v poletnih mesecih povezoval ključne točke ob njem.

## OPREMLJANJE POSTAJ(ALIŠČ), UREDITEV MULTIMODALNIH TOČK IN MODERNIZACIJA ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Sveženj ukrepov predvideva vzpostavitev kakovostne, povezane in uporabniku prijazne infrastrukture za JPP, ki bo prispevala k večji uporabi te oblike mobilnosti ter učinkovitejšemu prehajanju med različnimi načini prevoza. Poseben poudarek je namenjen izboljšanju urejenosti, opremljenosti in dostopnosti avtobusnih postajališč, ki bodo ustrezno označena in opremljena z informacijami o voznih redih. Poleg tega se bodo izvedli postopki registracije doslej neuradnih postajališč, na primer na Kamnem, kar bo omogočilo njihovo vključitev v formalne prometne sheme in načrtovanje linij.

Pomemben del svežnja predstavlja celovita modernizacija Bohinjske proge, ki se bo izvajala v sodelovanju z upravljavci državne infrastrukture. Ukrepi bodo usmerjeni v izboljšanje varnosti, dostopnosti in udobja železniškega prometa ter pre-



novo oziroma nadgradnjo železniških postajališč na območju občine. S tem se bodo ustvarili boljši pogoji za uporabo železnice tako za lokalno prebivalstvo kot tudi za turistične namene.

Na najbolj frekventnih lokacijah bodo vzpostavljene multimodalne točke, ki bodo omogočale enostavne prestopne med različnimi oblikami prevoza – JPP, kolesarjenjem in osebnim prevozom (sistemi P + R). Multimodalne točke bodo vključevale ustrezno opremljena postajališča, infrastrukturo za kolesarje in parkirne površine, uporabnikom pa bodo zagotovljene informacije glede možnosti mobilnosti na območju in širše. Multimodalni točki se bosta urejali na železniški postaji Most na Soči in v Tolminu (centralna avtobusna postaja in na južnem obrobju mesta Na Logu).



UKREPI	ODGOVORNOST NOSILEC	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	FINANČNI OKVIR ALI OCENA NALOŽBE (NIZKA, SREDNJA, VISOKA)	ZAHTEVNOST
Sveženj ukrepov: <b>IZBOLJŠANJE PONUDBE JPP</b>					
<b>4.1 Testna uvedba pristestne linije</b> (širše območje Tolmina)	občina, TDS, PRC	zunanji viri, občinski proračun	2032	100.000 EUR	visoka
<b>4.2 Redno preverjanje potreb potnikov</b>	občina, DUJPP, PRC	/	kontinuirano	/	nizka
<b>4.3 Razvoj storitve prevozov na zahtevo za zagotavljanje pokritosti podeželja z JPP</b>	občina, država	občinski in državni proračun	kontinuirano	srednja	srednja
<b>4.4. Preveritev možnosti vzpostavitve (javnega) rečnega prometa do ključnih točk</b>	občina	občinski proračun	2027	nizka	nizka
Sveženj ukrepov: <b>OPREMLJANJE POSTAJ(ALIŠČ), UREDITEV MULTIMODALNIH TOČK IN MODERNIZACIJA ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE</b>					
<b>4.5 Urejenost in opremljenost avtobusnih postajališč</b>					
<b>4.5.1</b> Ureditev avtobusnih postajališč (npr. označitev, objava voznih redov)	občina, krajevne skupnosti	občinski proračun	kontinuirano	2.000 EUR na leto	nizka
<b>4.5.2</b> Registracija avtobusnih postajališč (npr. Kamno)	občina	občinski proračun	2029	10.000 EUR	nizka
<b>4.6 Ureditev multimodalnih točk in postajališč na najbolj frekventnih mestih</b>					
<b>4.6.1</b> Ureditev multimodalne točke Železniška postaja Most na Soči	država	državni proračun	2032	visoka	visoka
<b>4.6.2</b> Ureditev multimodalnih točk Tolmin (centralna avtobusna postaja in Na Logu)	občina, ponudnik	občinski proračun, ponudnik	2032	visoka	visoka
<b>4.7 Celovita modernizacija Bohinjske proge z ureditvijo postajališč</b>	država, občina	državni proračun	2032	visoka	visoka

# V.

## STEBER MOBILNOSTI: MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

Razgiban relief občine Tolmin, razpršena poselitev in nekonkurenčen JPP vodijo v veliko odvisnost od osebnih vozil.

### PREGLED STANJA IN PRILOŽNOSTI

Omrežje cest je zelo razvejano in obsega 557 kilometrov glavnih, regionalnih in občinskih cest, kar terja veliko sredstev za njihovo vzdrževanje. Na nekaterih delih je slabo vzdrževano, na primer v Baški grapi, delno tudi zaradi naravnih pogojev (plazovit teren, padanje kamenja na cestišče, spodjedanje brežin ...) Navezanost na osebni avtomobil kaže tudi stopnja motorizacije, ki v občini Tolmin znaša 622 vozil na 1.000 prebivalcev (podatek za leto 2023), kar je več od slovenskega povprečja (579 vozil na 1.000 prebivalcev). Stopnja motorizacije v primerjalnem desetletnem obdobju 2014–2023 narašča. Povprečna starost avtomobilov se veča in je nad slovenskim povprečjem; za leto 2023 je 12,9 leta.

Naraščajo tudi prometne obremenitve na števnih mestih na glavnih vpadnicah v občino (primerjava podatkov povprečnega letnega dnevnega prometa med leti 2019 in 2023 za števna mesta Peršeti, Slap ob Idrijci, Stopnik in Kozaršče), na nekaterih pa upada (Volče, Prapetno, Bača pri Modreju). Na prometne obremenitve vpliva turizem, ki ima izrazito sezonski značaj. Leta 2024 dokončana obvoznica okoli Tolmina je precej razbremenila mestno središče, še zlasti je to opazno pri tovornem prometu.

Con, ki bi bile zaprte za motorni promet, v naseljih ni. Poskusno je bila v nekaj poletnih sezonah uvedena zapora starega mestnega jedra Tolmina. V poletni sezoni je že vrsto let omejen promet z osebnimi vozili v dolino Tolminke (del Triglavskega narodnega parka, dostop do turistično pomembne spominske cerkve Sv. duha v Javorci), kamor obiskovalci lahko dostopajo z organiziranimi prevozi s kombijem.



VODILO OCPS JE ZMANJŠANJE  
ODVISNOSTI OD AVTOMOBILA  
Z UVAJANJEM TRAJNOSTNIH  
NAČINOV MOBILNOSTI IN  
IZBOLJŠANJE PROMETNE VARNOSTI  
Z UMIRJANJEM PROMETA.



*Grbine so namenjene prisilnemu zmanjševanju hitrosti in povečanju varnosti predvsem pešcev in kolesarjev. Spadajo med ostrejšje ukrepe za umirjanje prometa, ki voznika fizično prisilijo, da zmanjša hitrost vožnje.*







## PRIORITETE:

- Urejanje problematike mirujočega prometa v mestnem središču Tolmina in stanovanjskih soseskah, izgradnja parkirnih hiš.
- Ukrepi za umirjanje prometa v ostalih naseljih.
- Vzpostavitev sistemov dovolilnic za parkiranje in rezerviranih con za prebivalce ter zaposlene/obiskovalce ustanov, kjer je problematika parkiranja bolj izrazita (center za socialno delo, zdravstveni dom, šolski center ...).
- Ureditev sistemov parkiranja na obrobju Tolmina in Mosta na Soči ter nekaterih vasi za potrebe obiskovalcev, vzpostavitev povezovalnih shuttle linij s središčem.
- Ureditev prometnih režimov na določenih odsekih, na primer Brajda, Brunov drevored ...
- Spodbujanje souporabe vozil.
- Vzpostavitev režima parkiranja za tovorna vozila v Tolminu.

## STRATEŠKO VODILO

Odvisnost od osebnih vozil se zmanjšuje zaradi uvajanja trajnostnih načinov mobilnosti in izboljšanja prometne varnosti z umirjanjem prometa v naseljih.

## SVEŽNJI UKREPOV STEBRA MOTorni IN MIRUJOČI PROMET

OCPS vključuje ukrepe, ki so usmerjeni v izboljšanje pretočnosti, varnosti in učinkovitosti cestnega sistema ter v zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na kakovost bivanja. Vključujejo načrtovanje in gradnjo obvoznih cest, premostitvenih objektov ter posodobitev državne in lokalne cestne infrastrukture, s poudarkom na 4. razvojni osi. Pomemben del predstavlja umirjanje prometa v urbanih in občutljivih območjih, celostno upravljanje mirujočega prometa ter vzpostavitev sodobnega in uravnoveženega parkirnega sistema. Dopolnjujejo jih ukrepi za spodbujanje alternativnih oblik mobilnosti, kot sta souporaba vozil in e-mobilnost.





## UKREPI ZA UMIRJANJE PROMETA

Sveženj predvideva nabor ukrepov, s katerimi se bo razbremenilo naselja in območja, izboljšalo prometno varnost, zmanjšalo emisije ter hrup, s tem pa izboljšalo kakovost bivanja. Ukrepi so usmerjeni v zmanjševanje hitrosti motornih vozil in omejitev prometa, omejevanje tranzitnega tovornega prometa, omejeno dostopnost in varstvo okolja.

Posebna pozornost bo namenjena umirjanju prometa v bližini šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov in športnih objektov (fizični ukrepi umirjanja, umirjanje z ustrezno signalizacijo, sprememba režimov). V urbanih območjih je predvidena uvedba con umirjanja prometa, kjer bo motorni promet podrejen potrebam pešcev in kolesarjev, javni prostor pa urejen skladno z načeli celostnega urejanja.

Poleg urbanih območij sveženj predvideva tudi uvajanje con umirjanja prometa v bolj občutljivih naravnih okoljih z namenom zmanjšanja obremenitev tega prostora.





## Navezava svežnjev ukrepov na strateške cilje

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9
Sveženj ukrepov: <b>Ukrepi za umirjanje prometa</b>	•					•		•	•
Sveženj ukrepov: <b>Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja ter izboljšanje varnosti</b>	•		•	•		•	•	•	
Sveženj ukrepov: <b>Ukrepi mirujočega prometa</b>	•		•				•		•

### NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA TER IZBOLJŠANJE VARNOSTI

Za zagotovitev učinkovite in varne mobilnosti za izboljšanje povezanosti in pretočnosti sveženj predvideva posodobitev ter razvoj cestnega omrežja. Predvidena je nadgradnja prometne infrastrukture na eni ključnih regijskih prometnih povezav, ki ima strateški pomen za gospodarstvo in dostopnost območja. Sveženj vključuje tudi izboljšanje lokalnih cest in javnih poti, kjer so zlasti pomembni ukrepi za odpravo prometno nevarnih točk (izboljšanje preglednosti, namestitve ustrezne prometne signalizacije, urejanje talnih označb, manjše infrastrukturne posege, ki izboljšujejo splošno prometno varnost ...).

Celosten pristop k nadgradnji in vzdrževanju cestnega omrežja bo prispeval k boljši povezanosti znotraj območja in navzven, večji prometni varnosti ter k boljši dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine.

### UKREPI MIRUJOČEGA PROMETA

Analiza stanja je pokazala potrebo po parkiriščih in celoviti ureditvi mirujočega prometa, ki bi prinesla boljšo izkoriščenost obstoječih površin, zmanjšala pritisk na središča naselij ter vzpostavila pravila za vse uporabnike.

Sveženj predvideva opredelitev, vzpostavitev in digitalizacijo celovitega sistema upravljanja parkiranja za mesto Tolmin, območja večje zgoščitve poselitve in območja pomembnejših turističnih točk/območij: opredelitev con, uvedba dovolilnic, opredelitev možnosti kratkotrajnega parkiranja, spodbude (dolgoročnega) parkiranja na obrobju mesta, ki bodo razbremenile središče naselja ... Celoviti sistem se mora prilagoditi različnim potrebam – od mestnega jedra, stanovanjskih sosesk, večjih institucij in ustanov do turistično bolj obremenjenih območij.

Na ravni celotne občine sveženj predvideva upravljanje in razvoj parkirnih površin z upoštevanjem lokalnih potreb in ciljev prometne politike. Poleg tega bo izvedena tudi preveritev možnosti izgradnje parkirne hiše v Tolminu kot dolgoročne rešitve za povečanje kapacitet v mestu, kar bo podprto s prostorsko, prometno in finančno analizo.



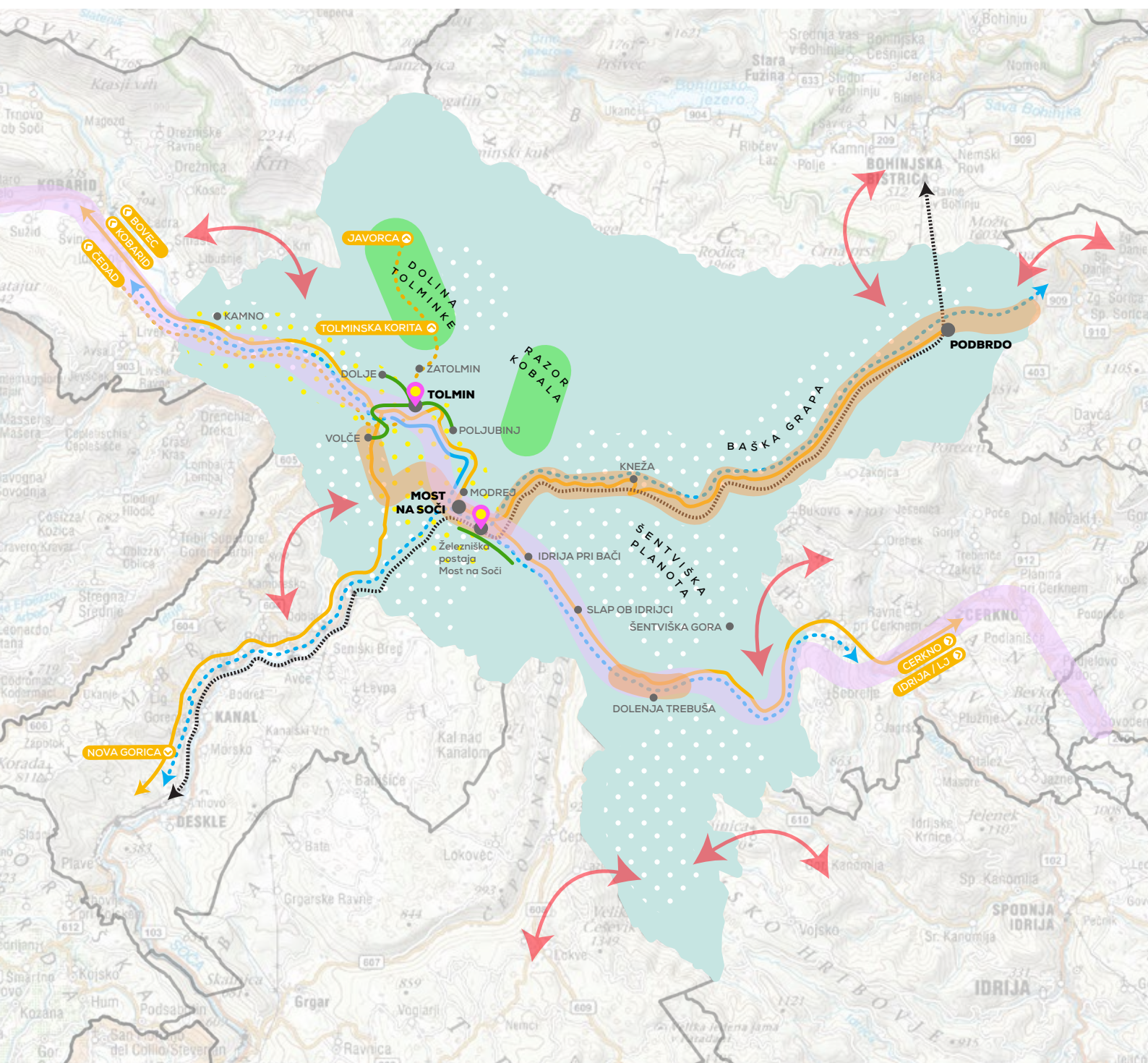
UKREPI	ODGOVORNOST NOSILEC	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	FINANČNI OKVIR ALI OCENA NALOŽBE (NIZKA, SREDNJA, VISOKA)	ZAHTEVNOST
Sveženj ukrepov: <b>UKREPI ZA UMIRJANJE PROMETA</b>					
<b>5.1 Sprememba prometnih ureditev in umirjanje motornega prometa v naseljih ter v okolici javnih in izobraževalnih ustanov</b>	občina	občinski proračun	kontinuirano	srednja	srednja
<b>5.1.1</b> Prenova ulic s ciljem umirjanja prometa (okrog Šolskega centra Tolmin in Športnega parka Brajda)	občina	občinski proračun	2025, 2026	srednja	srednja
<b>5.2 Uvedba con umirjanja prometa v urbanih območjih skladno z načeli celostnega urejanja javnega prostora</b>					
<b>5.2.1</b> Ureditev območja starega mestnega jedra Tolmina	občina	občinski proračun	2032	visoka	visoka
<b>5.2.2</b> Ureditev glavne prometnice skozi Tolmin	občina	občinski proračun	2032	visoka	srednja
<b>5.2.3</b> Ureditev urbanih delov ostalih naselij	občina	občinski proračun	2032	srednja	srednja
<b>5.3 Uvedba con umirjanja prometa v občutljivih območjih narave</b>	občina, TDS	občinski proračun	2028	srednja	srednja
<b>5.4 Preverjanje in načrtovanje prometnih rešitev za razbremenitev naselij ob državnih in občinskih cestah z večjimi prometnimi obremenitvami</b>	občina	občinski proračun	kontinuirano	visoka	visoka
Sveženj ukrepov: <b>NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA TER IZBOLJŠANJE VARNOSTI</b>					
<b>5.5 Posodobitev in razvoj cestne infrastrukture na državnih cestah</b>	država	državni proračun	kontinuirano	visoka	visoka
<b>5.6 Izboljšanje lokalne cestne infrastrukture in javnih poti</b>	občina	občinski proračun	2032	1.000.000 EUR	srednja
Sveženj ukrepov: <b>UKREPI MIRUJOČEGA PROMETA</b>					
<b>5.7 Opredelitev in vzpostavitev celovitega parkirnega sistema</b>	občina	občinski proračun	2028	25.000 EUR	srednja
<b>5.8 Celostno upravljanje in razvoj parkirnih kapacitet v občini</b>	občina	občinski proračun	kontinuirano	5.000 EUR na leto	srednja
<b>5.9 Preveritev izvedljivosti izgradnje parkirne hiše v Tolminu</b>	občina	občinski proračun	2028	12.000 EUR	visoka





# 8.

## SINTEZNA KARTA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI TOLMIN



## LEGENDA

	urejanje povezovalnih poti za hojo in kolesarjenje
	daljinske kolesarske povezave
	načrtovane daljinske kolesarske povezave
	ključne avtobusne povezave
	sezonske avtobusne povezave
	območje primestne avtobusne linije
	železniška proga
	prevozi na klic
	multimodalna točka
	četrta razvojna os
	cone umirjanja prometa v naravnem okolju
	posodobitve cestne infrastrukture
	meddobčinsko urejanje prometa

## VIZIJA

»V OBČINI TOLMIN JE ŽIVLJENJE PRIJETNO, SAJ JE **KAKOVOST BIVANJA** NA ZELO VISOKI RAVNI. UREJEN SISTEM TRAJNOSTNE MOBILNOSTI OMOGOČA DOBRO **POVEZANOST URBANIH IN PODEŽELSKIH OBMOČIJ** TER ZAGOTAVLJA ENAKOVREDNO **DOSTOPNOST** VSEM OBČANOM IN OBISKOVALCEM. HRBTENICO MOBILNOSTI PREDSTAVLJA JAVNI PREVOZ, KI V KOMBINACIJI Z DOBRO **KOLESARSKO INFRASTRUKTURO** IN **POVRŠINAMI ZA PEŠCE** TVORI OKOLJU PRIJAZEN IN **VAREN PROMETNI SISTEM**, KI ZMANJŠUJE ODVISNOST OD RABE OSEBNIH VOZIL IN OKOLJSKI ODTIS.«

# 9.

## SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA STRATEGIJE

Spremljanje in vrednotenje sta pomembni sestavini izvajanja OCPS. Spremljanje izvajanja opredeljenih ukrepov po eni strani omogoča vpogled v napredek procesa, preverjanje doseženih rezultatov in merjenje učinkov, po drugi strani pa tudi pravočasno prepoznavanje potreb po prilagoditvah ukrepov za doseg zastavljenih ciljev, usklajevanje z razpoložljivimi viri ter ohranjanje preglednosti izvajanja z odgovornostjo do javnosti in države.

Za ocenjevanje učinkovitosti ukrepov in doseganja ciljev OCPS je bil opredeljen nabor kazalnikov, ki pokrivajo vse ključne vidike mobilnosti v občini. Vključujejo objektivne, enostavno merljive podatke na področju prometa in prometne varnosti, so standardizirani in časovno primerljivi. Podrobno so predstavljeni v Načrtu spremljanja kazalnikov, ki opisuje tudi metodologijo zajema podatkov, načine in frekvence merjenja ter odgovornost za izvedbo spremljanja kazalnikov. Spremljanje kazalnikov omogoča redno, sistematično in merljivo spremljanje napredka.



## Kazalniki OCPS in ciljne vrednosti za leto 2032



### Steber mobilnosti: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2024)	CILJNA VREDNOST (leto 2032)
<b>Delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta</b>	obvezni kazalnik	Občina Tolmin	tretje, peto in sedmo leto po sprejetju OCPS	65 %	80 %
<b>Dolžine poti na delo</b> - delež zaposlenih, ki živi v določeni oddaljenosti od delovnega mesta	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	do 2 km: 25 %, 2–5 km: 14 %, 5–10 km: 9 %, 10–30 km: 38 %, več kot 30 km: 14 %	ne določamo ciljnih vrednosti
<b>Število prometnih nesreč s težkimi poškodbami in smrtnim izidom</b>	neobvezni kazalnik	statistika	po potrebi	12 (leto 2023)	–50 %



### Steber mobilnosti: HOJA

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2024)	CILJNA VREDNOST (leto 2032)
<b>Delež hoje med prometnimi načini v Tolminu</b>	obvezni kazalnik	kordonsko štetje prometa	letno	31 %	38 %
<b>Delež hoje pri poteh v šolo</b>	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	31 %	35 %
<b>Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih (hoja)</b>	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	29 %	35 %
<b>Delež hoje pri poteh na delo</b>	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	13 %	15 %
<b>Število izvedenih aktivnosti za spodbujanje hoje za dnevno mobilnost</b>	obvezni kazalnik	izvajanje akcijskega načrta	tretje, peto in sedmo leto po sprejetju OCPS	–	14

## Kazalniki OCPS in ciljne vrednosti za leto 2032



### Steber mobilnosti: KOLESARJENJE

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2024)	CILJNA VREDNOST (leto 2032)
<b>Delež kolesarjenja med prometnimi načini v Tolminu</b>	obvezni kazalnik	kordonsko štetje prometa	letno	2 %	4 %
<b>Delež kolesarjenja pri poteh v šolo</b>	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	1 %	3 %
<b>Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih (kolo)</b>	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	1 %	3 %
<b>Delež kolesarjenja pri poteh na delo</b>	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	4 %	6 %
<b>Število izvedenih aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja kot potovalnega načina</b>	obvezni kazalnik	izvajanje AN	tretje, peto in sedmo leto po sprejetju OCPS	–	7



### Steber mobilnosti: JAVNI POTNIŠKI PROMET

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2024)	CILJNA VREDNOST (leto 2032)
<b>Delež uporabe JPP med prometnimi načini v Tolminu</b>	obvezni kazalnik	kordonsko štetje prometa	letno	4 %	6 %
<b>Delež uporabe JPP pri poteh v šolo (avtobus, šolski kombi)</b>	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	33 %	ne določamo ciljne vrednosti
<b>Delež uporabe JPP pri poteh na delo</b>	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	0,60 %	2 %
<b>Število odhodov avtobusov na dan iz središča občine (delovni dan)</b>	neobvezni kazalnik	vozni red	po potrebi	Smer: Nova Gorica: 13, Ljubljana: 4, Kobarid: 15	ne določamo ciljne vrednosti
<b>Število odhodov vlakov na dan iz Mosta na Soči</b>	neobvezni kazalnik	vozni red	po potrebi	Število odhodov na delovni dan: 17	ne določamo ciljne vrednosti
<b>Število prepeljanih potnikov s prevozi na zahtevo</b>	neobvezni kazalnik	vozni red	po potrebi	823	ne določamo ciljne vrednosti

## Kazalniki OCPS in ciljne vrednosti za leto 2032



Steber mobilnosti: MOTORNI PROMET					
KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2024)	CILJNA VREDNOST (leto 2032)
<b>Delež uporabe osebnih vozil med prometnimi načini v Tolminu</b>	obvezni kazalnik	kordonsko štetje prometa	letno	60 %	50 %
<b>Delež uporabe osebnih vozil pri poteh v šolo</b>	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	35 %	30 %
<b>Delež uporabe osebnega vozila pri poteh na delo</b>	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	83 %	77 %
<b>Stopnja motorizacije</b>	neobvezni kazalnik	statistika	po potrebi	622 (leto 2023)	580
<b>Povprečna zasedenost avtomobila</b>	Neobvezni kazalnik	štetje prometa	po potrebi	1,35	1,45

Občina je nosilka izvajanja OCPS in hkrati odgovorna za spremljanje njenega napredka. Enotne kazalnike učinka izvajanja OCPS bo ministrstvu poročala vsako leto, enotni kazalnik izvedbe OCPS (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta) pa v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS. Poročilo bo moralo vsebovati tudi realizirane vrednosti izvedenih ukrepov. Dodatne kazalnike, ki niso predmet vsakoletnega spremljanja in poročanja

ministrstvu, se bo preverjalo ob prenovi občinske celostne prometne strategije oziroma prej, po presoji občine.

Da bo OCPS res dosegla svoj namen in bo Občina Tolmin z njo stopala po poti k varni in vključujoči trajnostni mobilnosti za vse, bo ključnega pomena tudi redno in sistematično obveščanje javnosti o stanju ter poteku izvajanja ukrepov.



# 10.

## KLJUČNI VIRI IN LITERATURA

Gradiva in prakse (online). Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. (citirano 2025). Dostopno na naslovu: [www.sptm.si](http://www.sptm.si)

Maurič, T. et al. Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp. Tolmin, Posoški razvojni center, 2022.

Minimalni standardi za izdelavo občinske celostne prometne strategije za občine med 6.000 in 16.000 prebivalcev (online). Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. 2024. (citirano 2024 in 2025). Dostopno na naslovu: [www.sptm.si/gradiva/smernice](http://www.sptm.si/gradiva/smernice)

Plevnik, A. et al. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izdaja. Ljubljana. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. 2023. (citirano: 2024 in 2025). Dostopno na naslovu: [www.sptm.si/gradiva/smernice](http://www.sptm.si/gradiva/smernice)

Plevnik, A. et al. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Ljubljana. Ministrstvo za infrastrukturo, 2022.

Podgornik, T. et al. Celostna prometna strategija Občine Tolmin. Tolmin. Občina Tolmin, 2017.

Statistični podatki (online). Statistični urad RS. (citirano: 2024 in 2025). Dostopno na naslovu: [www.stat.si/statweb](http://www.stat.si/statweb)

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (online). Pravno-informacijski sistem Republike Slovenije. (citirano: 2024 in 2025). Dostopno na naslovu: [pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607](http://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607)





CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:502/504(497.4Tolmin)

OBČINSKA celostna prometna strategija Občine Tolmin / [avtorji Mateja Kutin ...  
[et al.] ; izdelava kart Jakob Jugovic, Locus in Helikopterdesign ; fotografije arhivi  
Posoškega razvojnega centra ... et al.]. - Tolmin : Občina, 2025

ISBN 978-961-92262-6-1  
COBISS.SI-ID 250444035





**OBČINSKA CELOSTNA  
PROMETNA STRATEGIJA  
OBČINE TOLMIN**

**2025**



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija