

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta
*za gradbeništvo
in geodezijo*



MARTINA KUŠČER

**PREDLOG NOVE PROMETNE POVEZAVE MED
TOLMINOM IN NASELJI V NJEGOVI OKOLICI**

MAGISTRSKO DELO

**MAGISTRSKI ŠTUDIJSKI PROGRAM DRUGE STOPNJE
GEODEZIJA IN GEOINFORMATIKA**

Ljubljana, 2018

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta za
*gradbeništvo in
geodezijo*



Jamova cesta 2
1000 Ljubljana, Slovenija
telefon (01) 47 68 500 faks
(01) 42 50 681
fgg@fgg.uni-lj.si

**MAGISTRSKI ŠTUDIJSKI
PROGRAM DRUGE
STOPNJE GEODEZIJA IN
GEOINFORMATIKA**

Kandidat/-ka:

MARTINA KUŠČER

**PREDLOG NOVE PROMETNE POVEZAVE MED
TOLMINOM IN NASELJI V NJEGOVI OKOLICI**

**PROPOSAL FOR THE NEW ROAD CONNECTING
TOLMIN CITY AND THE SURROUNDING
VILLAGES**

Mentor/-ica:

doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek

Predsednik komisije:

Somentor/-ica:

asist. dr. Tilen Urbančič

Član komisije:

STRAN ZA POPRAVKE, ERRATA

Stran z napako

Vrstica z napako

Namesto

Naj bo

»Stran je namenoma prazna.«

BIBLIOGRAFSKO – DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK

UDK: 711.7:338.484(497.4)(043.3)
Avtorica: Martina Kuščer, dipl. inž. geod. (UN)
Mentorica: doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek, univ. dipl. inž. arh.
Somentor: asist. dr. Tilen Urbančič, univ. dipl. inž. geod.
Naslov: Predlog nove prometne povezave med Tolminom in naselji v njegovi okolici
Tip dokumenta: Magistrsko delo
Obseg in oprema: 95 str., 12 pregl., 4 graf., 30 sl., 14 pril.
Ključne besede: Občina Tolmin, Poljubinj, Žabče, turistično območje, prometna dostopnost, povezljivost, nova prometna povezava

Izvilleček

V magistrskem delu smo analizirali območje, vzhodno od mesta Tolmin, natančneje med naseljema Poljubinj in Žabče, na katerem smo načrtovali novo oz. rekonstrukcijo obstoječe prometne infrastrukture. S predlogom nove prometne ureditve želimo izboljšati medsebojne povezave med obravnavanimi naselji, povečati dostopnost do občinskega središča ter zagotoviti izvajanje predvidenih novih turističnih dejavnosti. Za potrebe umeščanja prometne infrastrukture smo izdelali analize širšega in ožjega območja. Na podlagi analitičnih ugotovitev smo oblikovali cilje nove prometne ureditve na obravnavanem območju ter nato izdelali več variantnih potekov predvidenih prometnih povezav. Najustreznejšo varianto smo izbrali na podlagi predhodno določenih kriterijev vrednotenja: dolžina ceste, maksimalen naklon ceste, potek predlaganega odseka po obstoječih poteh, veljavna namenska raba in število zahtevnejših gradbenih posegov. Kombinacija odsekov, ki je bila najbolj ovrednotena, sestavlja izbrano varianto trase ceste, katero smo še podrobneje programsko obdelali. Uskladili smo nekatere geometrijske elemente in dodali dva kraka ceste. Končna idejna zasnova prometne povezave predstavlja optimalno prometno urejenost v smislu zagotavljanja potreb prebivalcev in obiskovalcev obravnavanega območja.

BIBLIOGRAPHIC – DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT

UDC: 711.7:338.484(497.4)(043.3)
Autor: Martina Kuščer, B.Sc.
Supervisor: Assist. Prof. Alma Zavodnik Lamovšek, Ph.D.
Co-advisor: Assist. Tilen Urbančič, B.Sc.
Title: Proposal for the new road connecting Tolmin city and the surrounding villages
Document type: Master Thesis
Notes: 95 p., 12 tab., 4 graph., 30 fig., 14 ann.
Key words: Municipality of Tolmin, Poljubinj, Žabče, tourist area, traffic accessibility, connectivity, new road infrastructure

Abstract

In this master thesis we analysed the area east of Tolmin city, located between the villages Poljubinj and Žabče, where we planned a new road infrastructure or reconstruction of the existing roads. By defining new road connections we want to provide better connectivity of the discussed villages, improve access to the municipality centre and ensure the implementation of new planned tourist activities. For the purpose of planning new road infrastructure we analysed the wider and narrower area of planning. The goals for designing a new road were set based on the analyses. Then we constructed several possible courses of the new road. The best option of the road was chosen based on predefined evaluation criteria: road length, maximum road slope, correspondence of the planned road with the existing ones, valid land use and number of demanding construction works. The combination of road sections with the highest evaluation comprises the optimal road route. The final route was then programmatically detailed by editing some geometrical elements and adding two sections of the road. The final proposal for the new road presents the optimal traffic regulation, meeting the requirements of local people and visitors of the area.

ZAHVALA

Za strokovno usmerjanje in spremljanje pri izdelavi magistrskega dela se zahvaljujem mentorici doc. dr. Almi Zavodnik Lamovšek in somentorju asist. dr. Tilnu Urbančiču, Občini Tolmin pa za posredovanje podatkov ter sodelovanje.

Hvala prijateljem, ki so mi skozi študijska leta stali ob strani, zaradi njih bodo ta ostala nepozabna.

Zahvaljujem se tudi celotni družini in Kristjanu za podporo in spodbudne besede tekom celotnega izobraževanja.

»Stran je namenoma prazna.«

KAZALO VSEBINE

STRAN ZA POPRAVKE, ERRATA	I
BIBLIOGRAFSKO – DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK	III
BIBLIOGRAPHIC – DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT	IV
ZAHVALA	V
KAZALO VSEBINE	VII
KAZALO PREGLEDNIC	IX
KAZALO GRAFIKONOV	X
KAZALO SLIK	XI
1 UVOD	1
1.1 NAMEN IN CILJI NALOGE	2
1.2 METODA DELA	3
2 TEORETIČNA IZHODIŠČA	5
2.1 PROMETNA DOSTOPNOST IN POVEZANOST	5
2.1.1 Pojem prometne dostopnosti	5
2.1.2 Pomen prometne dostopnosti in povezanosti naselij za prebivalce	6
2.1.3 Pomen prometne dostopnosti in povezanosti naselij za turiste.....	7
2.2 NAČRTOVANJE DOSTOPNIH JAVNIH CEST	8
2.2.1 Opredelitev statusa javnih cest	8
2.2.2 Kategorizacija javnih cest.....	8
2.2.3 Cilji načrtovanja cestne infrastrukture.....	10
2.2.4 Karakteristike dostopnih cest	13
3 PREDSTAVITEV OBRAVNAVANEGA OBMOČJA	16
3.1 PREDSTAVITEV ŠIRŠEGA OBMOČJA	16
3.1.1 Lega	16
3.1.2 Relief	18
3.1.3 Podnebje in vegetacija.....	18
3.1.4 Storitvene dejavnosti.....	18
3.1.5 Poseljenost	19
3.1.6 Naravne vrednote	21
3.1.7 Kulturna dediščina	27
3.1.8 Turizem.....	28
3.1.9 Vizualna analiza.....	33
3.1.10 Namenska raba prostora.....	34
3.1.11 Gospodarska javna infrastruktura	34

3.2	PREDSTAVITEV OŽJEGA OBMOČJA	41
3.2.1	Relief	41
3.2.2	Demografska analiza obravnavanih naselij	45
3.2.3	Tipološka analiza naselij Poljubinj in Žabče	47
3.2.4	Morfološka analiza naselij Poljubinj in Žabče	48
3.2.5	Analiza namembnosti objektov v naseljih Poljubinj in Žabče	52
3.2.6	Analiza in predstavitev wellness centra Tolmin	52
3.2.7	Analiza problemov in potencialov za prostorski razvoj.....	56
3.3	PROMETNA ANALIZA.....	60
3.3.1	Analiza trenutnega stanja prometne infrastrukture na obravnavanem območju....	63
3.3.2	Potrebne zmogljivosti načrtovane prometne infrastrukture	64
4	NAČRTOVANJE NOVE TRASE CESTE	66
4.1	3D MODEL OBSTOJEČEGA STANJA	66
4.2	CILJI UMEŠČANJA TRASE CESTE	67
4.3	VARIANTNE REŠITVE IDEJNE ZASNOVE	71
4.3.1	Prva varianta – »Varianta obstoječih poti«	71
4.3.2	Druga varianta – »Varianta novih možnosti«	71
4.4	VREDNOTENJE PREDLAGANIH VARIANT TRASE CESTE PO ODSEKIH	77
4.5	IZBRANA TRASA CESTE.....	85
5	ZAKLJUČEK	89
VIRI		92

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1:	Povezava prometne funkcije s kategorijami cest	10
Preglednica 2:	Karakteristike prečnih profilov ob obremenitvah, večjih od 500 vozil na dan (Pravilnik o projektiranju cest, 2005).	14
Preglednica 3:	Karakteristike prečnih profilov ob obremenitvah, manjših od 500 vozil na dan (Pravilnik o projektiranju cest, 2005)	14
Preglednica 4:	Vrste terena glede na topografske značilnosti (Pravilnik o projektiranju cest, 2005).	14
Preglednica 5:	Projektirane hitrosti dostopnih cest (Pravilnik o projektiranju cest, 2005).	15
Preglednica 6:	Podatki o gostoti prebivalstva naselij v okolici mesta Tolmin (SI-STAT, GURS, 2017).	20
Preglednica 7:	Zavarovana območja narave v okolici mesta Tolmin (Klar, 2010)..	21
Preglednica 8:	Kategorije namembnosti objektov v naseljih Poljubinj in Žabče.	52
Preglednica 9:	Kriteriji vredn. in ocenjevanja odsekov ceste v predlaganih variantah.	77
Preglednica 10:	Karakteristike posameznih delov odsekov tras ceste glede na zastavljene kriterije.	78
Preglednica 11:	Število zbranih točk posameznega dela odseka.	79
Preglednica 12:	Primerljive kombinacije delov odseka A in delov odseka B z zbranim številom točk.	79

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1: Gibanje števila prebivalcev v mestu Tolmin od leta 1991 do leta 2017 (SI-STAT, 2017)	45
Grafikon 2: Trend gibanja števila gospodinjstev v mestu Tolmin od leta 1991 do 2015 (SI-STAT, 2017)	45
Grafikon 3: Gibanje števila prebivalcev v naseljih Poljubinj in Žabče od leta 1991 do leta 2017 (SI-STAT, 2017)	46
Grafikon 4: Trend gibanja števila gospodinjstev v naseljih Poljubinj in Žabče od leta 1991 do leta 2015 (SI-STAT, 2017).	46

KAZALO SLIK

Slika 1:	Lega Občine Tolmin (GURS).	16
Slika 2:	Lega obravnavanega območja v občini Tolmin (GURS).	16
Slika 3:	Prikaz razgibanosti reliefa v Občini Tolmin (GURS, 2018).	17
Slika 4:	Prikaz lege in števila prebivalcev po naseljih v okolici mesta Tolmin (SI-STAT (2017), GURS).	20
Slika 5:	Prikaz zavarovanih območij naravnih vrednot (ARSO, GURS).	23
Slika 6:	Prikaz varovalnih gozdov, ekološko pomembnih območij in območij NATURA 2000 (ZGS (2015), ARSO, GURS).	25
Slika 7:	Prikaz poplavnih in erozijskih območij (ARSO, GURS).	29
Slika 8:	Prikaz kulturne dediščine (RKD (2009), GURS).	31
Slika 9:	Vizualna analiza (GURS).	35
Slika 10:	Prikaz podrobne namenske rabe prostora (OPN Tolmin (2012), GURS).	37
Slika 11:	Prikaz gospodarske javne infrastrukture (OPN Tolmin (2012), GURS).	39
Slika 12:	Prikaz lege mesta Tolmin in okoliških naselij (GURS, OPN Tolmin (2012)).	41
Slika 13:	Prerez terena v smeri SZ-JV – Prerez 1.	42
Slika 14:	Prerez terena v smeri JZ-SV – Prerez 2.	42
Slika 15:	Prerez terena v smeri JZ-SV – Prerez 3.	42
Slika 16:	Prikaz reliefa (GURS).	43
Slika 17:	Prikaz tipologije naselij Poljubinj in Žabče (GURS, 2017).	47
Slika 18:	Morfološka analiza naselij Poljubinj in Žabče (GURS).	49
Slika 19:	Analiza namembnosti objektov v naseljih Poljubinj in Žabče (GURS).	53
Slika 20:	Analiza problemov in potencialov (GURS).	57
Slika 21:	Prometna analiza (GURS).	61
Slika 22:	Predvidene dimenzije prečnega profila ceste.	65
Slika 23:	3D model obstoječega stanja na obravnavanem območju (ARSO, GURS).	66
Slika 24:	3D model obstoječega stanja s prikazom območij OPPN (OPN Tolmin (2012), ARSO, GURS).	67
Slika 25:	Cilji umeščanja prometne povezave (GURS).	69
Slika 26:	Prikaz prve variante trase ceste (GURS, OPN Tolmin (2012)).	73
Slika 27:	Prikaz druge variante trase ceste (GURS, OPN Tolmin (2012)).	75
Slika 28:	Prikaz variant trase ceste (GURS, OPN Tolmin (2012)).	81
Slika 29:	Prikaz izbrane variante trase ceste (GURS, OPN Tolmin (2012)).	83
Slika 30:	Prikaz obdelane končne variante trase ceste v programu Infracore360 (ARSO, GURS).	87

»Stran je namenoma prazna«

1 UVOD

Površje Občine Tolmin ima zelo razgiban relief, saj jo obkrožajo tolminsko–bohinjski del Julijskih Alp s severne strani ter Banjšice in Trnovska planota z vzhoda (Lipušček, 2017). Glede na to, je občina tudi sorazmerno redko poseljena. V celotni občini je gostota prebivalstva le 29,4 prebivalcev/km², kar je precej pod slovenskim povprečjem (101,8 prebivalcev/km²).

»V predalpskem hribovju in na planotah prevladujejo razložena naselja, gručaste vasi in zaselki. Gručaste vasi najdemo ob vznožju prisojnih pobočij hribovja, ki se vzpenja nad dolinami Soče, Idrijce in Bače. Žal se naselitev v hribovju ne ohranja« (Lipušček, 2017). Z vidika ohranjanja prebivalstva na območju Občine Tolmin kot enega pomembnejših dejavnikov ocenjujemo razvoj infrastrukture. Zlasti pomembna je prometna infrastruktura, saj prebivalcem omogoča boljšo dostopnost do različnih dejavnosti. Poleg tega pripomore tudi k razvoju turizma, ki je na tem območju ena pomembnejših gospodarskih panog.

Občina Tolmin želi izboljšati prometno dostopnost do naselij Poljubinj, Žabče, Zadlaz – Žabče in Tolminske Ravne. Zaradi ozkih cest, ki vodijo skozi Poljubinj in Žabče, je do gornjih delov naselij mogoče dostopati le z osebnim avtomobilom. Tako je večjim vozilom, kot so intervencijska vozila, gradbeni stroji ali avtobusi dostop onemogočen oziroma zelo omejen. Naselji Zadlaz – Žabče in Tolminske Ravne pa imata edini dostop po ozki cesti, ki vodi skozi naselje Žabče. Omenjena naselja uvrščamo v gručasti tip, saj je zanje značilna strnjena gradnja in ozke ceste med hišami. Včasih širina cest ni predstavljala problemov, saj so bila prevozna sredstva temu prilagojena, v današnjem času pa prihaja do situacij, ko se marsikatera hiša ali kar celo naselje sooča s težavami z dostopnostjo.

Poleg izboljšanja dostopnosti do naselij Poljubinj, Žabče, Zadlaz – Žabče in Tolminske Ravne, Občina Tolmin, na območju med naseljema Poljubinj in Žabče, načrtuje razvoj turistične dejavnosti. Trenutno je mogoče do tega območja dostopati le po makadamski poti, zato bo potrebno, ob realizaciji turistične dejavnosti, urediti prometno povezavo od predvidenega turističnega območja do bližnje lokalne ceste. Izboljšanje prometne infrastrukture celotnega območja bo tako imelo dvojni namen, saj bo služilo tako prebivalcem kot obiskovalcem obravnavanega območja.

1.1 NAMEN IN CILJI NALOGE

Prometna dostopnost do obravnavanega območja, na katerem Občina Tolmin načrtuje wellness center, je trenutno zelo slabo urejena. Dovozna cesta z vidika umeščenosti v prostor ni primerna. Lokacija območja je oddaljena od glavnih prometnic, vendar bo z novo prometno ureditvijo zadovoljivo dostopna. Ureditev prometne infrastrukture na lokaciji wellness centra pomeni ureditev infrastrukture tudi za okolico, ki se bo posledično razvijala in zaokrožila turistično ponudbo (Humar, 2007).

Namen magistrskega dela je analizirati in predlagati izboljšanje prometne infrastrukture na območju, vzhodno od mesta Tolmin, natančneje med naseljema Poljubinj in Žabče. Želimo namreč povečati zmogljivost cestne infrastrukture do predvidenega turističnega območja ter obenem izboljšati dostop do naselij Poljubinj, Žabče, Zadlaz – Žabče in Tolminske Ravne.

Cilj magistrskega dela je poiskati ustrezno prometno ureditev, ki bo izboljšala medsebojne povezave med naselji Poljubinj, Žabče, Zadlaz – Žabče in Tolminske Ravne, povečala dostopnost do občinskega središča in javnih dejavnosti ter zagotovila izvajanje novih turističnih dejavnosti.

Na podlagi predhodno izvedene terenske analize predlagamo rešitev nekaterih obstoječih prometnih in prostorskih problemov na naslednja načina:

- Obiti območje zožitve v naselju Žabče, tako da se obstoječa lokalna cesta poveže direktno na obstoječo cesto ki vodi do naselij Zadlaz – Žabče in Tolminske Ravne, ob tem pa urediti še dostop do turističnega območja.
- Izogniti se območjem zožitve v naselju Poljubinj – vzpostaviti direktno cestno povezavo z obstoječe javne poti do gornjega dela naselja Poljubinj ter ob tem urediti še drugi dostop do turističnega območja.

Z novo prometno ureditvijo tako želimo doseči naslednje izboljšave v prostoru:

- Ureditev dostopa do predvidenega turističnega območja.
- Izboljšanje dostopa do gornjih delov naselij Poljubinj in Žabče ter dostopa do naselij Zadlaz – Žabče in Tolminske Ravne, na način, da se izognemo območjem zožitve v naseljih Poljubinj in Žabče.
- Omogočiti boljšo povezanost naselij med seboj.
- Omogočiti boljše povezave obravnavanih naselij z mestom Tolmin.

1.2 METODA DELA

V okviru magistrskega dela smo pregledali literaturo s področja načrtovanja cestne infrastrukture, urejanja prometne dostopnosti ter povezanosti naselij med seboj in z mestom Tolmin. Delo smo v večini izvedli kabineto, za potrebe posameznih analiz pa smo opravili tudi terenski ogled.

Magistrskega dela smo se lotili z izvedbo analiz širšega in ožjega območja, na podlagi katerih smo lahko nato načrtovali prometno infrastrukturo. Najprej smo izvedli vizualno analizo celotnega obravnavanega območja, na podlagi katere so se pokazala razmerja v prostoru ter kvalitete, katere želimo ohraniti. Na širšem območju smo izvedli še pregled veljavnih pravnih režimov, saj so pri načrtovanju nove ceste pomembna pravna dejstva, ki veljajo za obravnavano območje. Preverili smo, katere omejitve veljajo na obravnavanem območju in te tudi upoštevali. Iz Občinskega prostorskega načrta občine Tolmin (v nadaljevanju OPN Tolmin, 2012) smo razbrali dopustne posege za posamezne enote urejanja prostora. Za ožje obravnavano območje smo izvedli analizo reliefa, demografsko analizo obravnavanih naselij in analizi grajenih struktur (tipološka in morfološka analiza ter analiza namembnosti objektov).

Ena pomembnejših analiz je prometna analiza. Obravnavali smo jo z vidika dostopnosti do Tolmina, opredelili smo povezanost naselij med seboj in pregledali fizično stanje trenutne prometne infrastrukture. Obstoječe stanje prometne infrastrukture smo ocenili na podlagi terenskega ogleda.

Vse analize smo izvedli v programskem orodju ArcGIS. »ArcGIS je združen geografski informacijski sistem za zajem, upravljanje in povezovanje podatkov ter za prostorske analize. Uporabniku omogoča prikaz in urejanje prostorskih podatkov, izdelavo kart ter izvedbo različnih prostorskih analiz« (Belinc, 2014). Z ustreznimi obdelavami, katere nam program omogoča, smo izdelali karte za posamezne analize širšega in ožjega obravnavanega območja.

Na podlagi vseh izvedenih analiz smo določili cilje načrtovanja prometne infrastrukture, ki so nam služili kot podlaga za nadaljnje načrtovanje prometne infrastrukture. Z upoštevanjem ciljev, smo se lotili umeščanja prometne infrastrukture v prostor.

Umeščanje prometne infrastrukture je potekalo v programu InfraWorks. Program Infraworks je namenjen hitremu in enostavnemu modeliranju, z njim lahko izdelamo 3D modele

gospodarske javne in komunalne infrastrukture ali predstavimo prostor za namen izdelave idejnih zasnov. S pomočjo programa lahko hitro in učinkovito vizualno predstavimo predvideno rešitev v prostoru. Za potrebe našega dela so bile pomembne predvsem naslednje funkcije, katere nam program omogoča:

- uvoz različnih vrst podatkov,
- povezovanje z ostalimi Autodeskovimi programi,
- umeščanje linijskih objektov z vsemi glavnimi elementi,
- izris vzdolžnih in prečnih profilov ceste ter terena in
- vizualizacija oz. animacija vožnje po cesti.

Izdelali smo dve variantni rešitvi poteka nove trase ceste. Trasi smo razdelili na posamezne odseke in te nato točkovno ovrednotili po predhodno zastavljenih kriterijih. Določili smo naslednje kriterije vrednotenja: dolžina ceste, maksimalni naklon ceste, potek predlaganega odseka po obstoječi cesti, veljavna namenska raba prostora, po kateri poteka predlagan odsek, število zahtevnejših gradbenih posegov. Kombinacija najbolje ovrednotenih odsekov sestavlja končno idejo trase ceste, katero smo tudi podrobneje programsko obdelali in predstavili.

Vse potrebne podatke za izvedbo magistrskega dela smo pridobili iz Agencije RS za okolje (ARSO), Ministrstva za kulturo RS, Občine Tolmin in Geodetske uprave RS.

2 TEORETIČNA IZHODIŠČA

2.1 PROMETNA DOSTOPNOST IN POVEZANOST

Za ohranjanje in morebitno povečevanje števila prebivalcev manjših naselij je med drugim pomembno tudi, da so naselja zadovoljivo dostopna in da so cestno dobro povezana z bližnjimi naselji in z občinskim središčem.

Prometna dostopnost vpliva na široko paleto razvojnih možnosti nekega območja, zato mora biti ta pomemben dejavnik pri urejanju prostora. »Boljša prometna dostopnost do delovnih mest, znanja, oskrbnih in javnih funkcij, ki so običajno osredotočene v večjih regionalnih središčih, vpliva na nižje stroške gospodarstva, večjo družbeno pravičnost in manjše pritiske na okolje« (Kozina, 2010). Posledično prebivalci porabijo manj časa za opravljanje vsakodnevnih dejavnosti, zagotovi se jim boljši dostop do storitvenih dejavnosti in poveča se prometna varnost.

Pri urejanju prometne dostopnosti je z vidika trajnosti pomembno upoštevati hierarhijo prevoznih sredstev. Najpomembnejši so pešci in funkcionalno ovirane osebe (invalidi, matere z dojenčki ...), sledijo nemotorizirana prevozna sredstva (kolesa, rolerji, skiroji), nato javni potniški promet in nazadnje osebni avtomobili (Kozina, 2010).

2.1.1 Pojem prometne dostopnosti

Prometna dostopnost je težko opredeljiv pojem, saj zanjo obstajajo različne vsebinske navedbe. Nekatere definicije označujejo dostopnost kot funkcijo lokacije, kar pomeni stvarno oddaljenost med kraji, druge pa razlagajo, da ta opredeljuje možnosti prebivalcev nekega okolja za opravljanje življenjskih potreb.

V Slovarju slovenskega knjižnega jezika (SSKJ, 2017) je dostopnost opredeljena kot lastnost dostopnega, kot nekaj, do česar se da priti.

Dostopnost je (Cotič, 2005):

- dosegljivost neke lokacije, merjena v dolžinskih ali časovnih enotah,
- dosegljivost neke lokacije glede na prometno sredstvo,
- prilagojenost prostora različnim uporabnikom in
- dosegljivost različnih dejavnosti in storitev.

»Prometna dostopnost je časovna ali dejanska oddaljenost določenega naselja od najbližje prometne povezave, prometnega sredstva, zaposlitvenega središča ali večjega mesta, izražena v minutah ali kilometrih« (Kladnik, 2005).

»Prometna dostopnost predstavlja »kakovost posamezne lokacije« v razmerju do razporeditve prebivalstva, dejavnosti, naravnih in drugih virov. Predvsem gre za dostop prebivalcev do posameznih dejavnosti, delovnih mest, centralnih funkcij v različnih središčih, rekreacijskih območij itd« (Černe, 1989).

Prometna dostopnost pomeni običajno fizično možnost stikov med centrom in okoliškimi naselji v smislu uporabljanja centralnih dejavnosti. Dostopnost je dana, če so na voljo prometna pota in prevozna sredstva, da se jih poslužujemo in na ta način lažje pridemo v centralno naselje (Kokole, 1971).

Če skušamo povzeti vsebino definicij prometne dostopnosti, lahko rečemo, da je prometna dostopnost kakovost določene lokacije v razmerju do ostalih lokacij v prostoru, kot so razne dejavnosti, storitve (šola, zdravstvo, uprava idr.), delovna mesta, rekreacijska območja, turistične dejavnosti idr.

2.1.2 Pomen prometne dostopnosti in povezanosti naselij za prebivalce

Včasih prometna dostopnost ni bila ključna pri iskanju primerne bivalne lokacije, to pa zaradi splošnih slabših prometnih povezav in prevladujočega kmečkega življenjskega sloga, ki je bil omejen na lokalne obdelovalne površine (Kozina, 2010). S kasnejšim razvojem tehnologije, predvsem avtomobilske industrije, so se dejavnosti med naselji začele povezovati in tako je začela rasti potreba po boljših prometnih povezavah. »Množična raba avtomobila kot sredstva za prevoz blaga in ljudi je bistveno spremenila vlogo in pomen prometnega omrežja za prostorski razvoj« (Černe, 1989). Izboljšanje prometnih razmer pomeni izboljšanje mobilnosti prebivalstva, kar pa vpliva na količino prebivalstva ki dnevno migrira med občinskimi središči in okoliškimi naselji. V današnjem času je eden od temeljnih življenjskih pogojev možen dostop do storitvenih dejavnosti in družbene infrastrukture.

Zaradi koncentracije dejavnosti v občinskih središčih, so naselja prisiljena k intenzivnejšemu povezovanju in pogostejšemu sodelovanju med seboj. Povečana intenzivnost povezovanja pa predstavlja v prometnem omrežju zasičenost, preobremenjenost obstoječih cestnih povezav in zastoje. Iz tega razloga se povečuje potreba po izboljšanju obstoječih prometnih

povezav in gradnji novih. Izboljšava prometnih povezav pa vpliva na povezanost naselij in na boljšo prometno dostopnost (Černe, 1989).

Izboljšanje prometne dostopnosti predstavlja zmanjšanje porabe časa, energije in stroškov. Splošno izboljšanje prometne infrastrukture pomeni izboljšanje medkrajevnih povezav in posledično povečan promet blaga, potnikov, storitev in informacij med kraji. »Zaradi izboljšanja prometne infrastrukture se kraji "približujejo" drug drugemu. "Razdalje" med kraji se zmanjšujejo, prav tako tudi čas, potreben za potovanje iz enega v drug kraj. Zaradi teh sprememb postajajo sekundarne, terciarne in kvartarne dejavnosti v različnih središčih dostopnejše za številnejše prebivalstvo večjih gravitacijskih območij« (Černe, 1989).

2.1.3 Pomen prometne dostopnosti in povezanosti naselij za turiste

Za razvoj turizma so v prvi vrsti pomembne naravne in kulturne danosti okolja, poleg teh pa tudi izvedene privlačnosti, med katere poleg drugih sodi tudi osnovna prometna infrastruktura. Na področju prometne infrastrukture turiste privlači dostopnost turistične ponudbe, kar pomeni, da je urejeno cestno omrežje za dostop do ciljne destinacije z osebnim avtomobilom. Na področju dostopnosti storitev pa je pomembno, da je zagotovljen dostop do zdravstvenih storitev, bank in menjalnic, gostinskih storitev, trgovin, turističnih informacij, rekreacije in zabave (Alič, 2011).

»Osnovna turistična infrastruktura so splošni objekti in naprave (osnovna prometna mreža in splošne komunalne naprave, kot so vodovod, kanalizacijsko, plinsko in električno omrežje, pločniki, parkirni prostori, ulična razsvetljava ipd.)« (Alič, 2011), ki so bili ustvarjeni izključno za namen turizma. Za razvoj turizma pa so pomembne tudi urejene prometne povezave in gospodarska javna infrastruktura, dostop do zdravstvenih in oskrbnih storitev, kvalitetno vodovodno omrežje idr., torej možnost uporabe obstoječe splošne infrastrukture. Iz tega razloga je pomembno zagotavljanje zadostne zmogljivosti splošne infrastrukture, med katero sodijo komunalne naprave in prometna mreža (ceste, poti, sprehajališča, itd.) (Ipavec, 2014). Pri investicijah v izgradnjo in obnovo objektov splošne infrastrukture in urejanju drugih javnih površin na turističnem območju je torej potrebno zagotavljanje večjih kapacitet objektov splošne infrastrukture (ZSRT, 2003).

2.2 NAČRTOVANJE DOSTOPNIH JAVNIH CEST

2.2.1 Opredelitev statusa javnih cest

»Cesta je površina, omejena z mejo cestnega sveta, ki jo lahko uporabljajo vsi ali le določeni udeleženci v prometu« (ZCes–1, 2010). Če je na določeni cesti možna uporaba vseh vrst prometa, je to javna cesta in jo lahko uporabljajo vsi, če pa je omejena na posamezne vrste prometa, je to javna cesta, katero lahko uporabljajo le uporabniki, katerim je to dovoljeno (ZCes–1, 2010).

»Javna cesta je tista cesta, ki jo država ali občina, v skladu z merili za kategorizacijo javnih cest, razglasi za javno cesto določene kategorije in o lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi« (ZCes–1, 2010).

Javne ceste delimo na državne in občinske ceste. »Državna cesta je javna cesta, namenjena povezovanju regij in pomembnejših naselij v državi z enakimi regijami in naselji v sosednjih državah, povezovanju regij znotraj države in povezovanju pomembnejših naselij znotraj regije. Občinska cesta je javna cesta, namenjena povezovanju naselij v občini s povezovanjem naselij v sosednjih občinah, povezovanju naselij, delov naselij, naravnih in kulturnih znamenitosti in objektov v občini« (ZCes–1, 2010).

2.2.2 Kategorizacija javnih cest

Pomen kategoriziranja javnih cest je določitev funkcije, ki jo ima cesta glede na zagotavljanje povezav na določenem območju. Ob tem se upoštevajo tudi druge lastnosti ceste, na podlagi katerih se opredeli hitrost prehajanja prometa, varnost udeležencev v prometu in onesnaževanje okolja.

Državne ceste se glede na pomen za promet in povezovalne funkcije kategorizirajo na (ZCes–1, 2010):

- Avtoceste, te so namenjene daljinskemu prometu motornih vozil in so označene s predpisano prometno signalizacijo, njihov sestavni del so tudi priključki nanje in servisne prometne površine.
- Hitre ceste, rezervirane so za promet motornih vozil, izpolnjevati morajo predpisane pogoje za hitro cesto in biti označene s predpisano prometno signalizacijo. Povezujejo najpomembnejša središča regionalnega pomena in se navezuje na avtoceste.

- Glavne ceste I. reda, ki so namenjene prometnemu povezovanju med središči regionalnega pomena. Navezujejo se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestne sisteme sosednjih držav.
- Glavne ceste II. reda, ki so namenjene prometnemu povezovanju med večjimi središči lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije ter vzporednim povezavam avtocestam in hitrim cestam; navezuje se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestni sistem sosednjih držav.
- Regionalne ceste I. reda, ki so namenjene prometnemu povezovanju pomembnejših središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije.
- Regionalne ceste II. reda, ki so namenjene prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije.
- Regionalne ceste III. reda, ki so namenjene prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti, za državo pomembnih turističnih (turistične ceste) in obmejnih območij ter mejnih prehodov z državnimi cestami enake ali višje kategorije, kadar po predpisanih merilih za kategorizacijo ne doseže višje kategorije.
- Državne kolesarske poti, so s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označene ceste, ki so namenjene prometu koles in drugih uporabnikov.

Občinske ceste se kategorizirajo na (ZCes–1, 2010):

- lokalne ceste
- javne poti in
- občinske kolesarske poti.

Namen lokalne ceste je povezovanje naselij med sosednjimi občinami ali naselij v posamezni občini med seboj. Preko lokalne ceste se ceste nižje kategorije navezujejo na javne ceste enake ali višje kategorije. Javna pot je ravno tako namenjena navezovanju prometa na javne ceste enake ali višje kategorije, vendar ne izpolnjuje meril za kategorizacijo kot lokalna cesta. Javne poti so krajevne ter vaške poti in ceste, poti za pešce, kolesarje, ipd.

Po prometnotehnični razvrstitvi se ceste razvrščajo glede na prometno funkcijo v štiri vrste cest (Pravilnik o projektiranju cest, 2005):

- Daljinska cesta, navezuje se na ostale daljinske ceste v državi in v tujini ter medsebojno povezuje regionalna središča z višjim prometnim nivojem uslug.
- Povezovalna cesta, navezuje se na daljinsko cesto ter medsebojno povezuje regionalna središča z naselji in mestnimi predeli.

- Zbirna cesta, povezuje povezovalne ceste z občinskim središči, manjša naselja ali mestne četrti med seboj in zagotavlja povezave z dostopnimi cestami.
- Dostopna cesta, povezuje manjša naselja in primestna naselja z občinskimi ali mestnim središči in zagotavlja povezave z zbirnimi cestami.

Posamezno prometno funkcijo ceste lahko zagotavljajo kategorije cest, ki so predstavljene v preglednici 1.

Preglednica 1: Povezava prometne funkcije s kategorijami cest
(Pravilnik o projektiranju cest, 2005).

Funkcija ceste	Kategorija ceste
Daljinska cesta	Avtocesta Hitra cesta Glavna cesta
Povezovalna cesta	Glavna cesta Regionalna cesta
Zbirna cesta	Regionalna cesta Lokalna cesta
Dostopna cesta	Lokalna cesta Javna pot

2.2.3 Cilji načrtovanja cestne infrastrukture

Cilji načrtovanja cestne infrastrukture in njihova podrobnejša predstavitev v podpoglavjih je po večini povzeta po Temeljnih pogojih za določanje cestnih elementov v odvisnosti od voznodinamičnih pogojev, ekonomike cest, prometne obremenitve in prometne varnosti ter preglednosti (2003), kjer smo uporabili drug vir, je to posebej označeno.

Pri umeščanju in načrtovanju cest je pomembno vodilo to, da cesta predstavlja okolje, v katerem se združujejo in medsebojno sodelujejo voznik motornega vozila, vozila sama in vozišče. Pri tem je ključno doseganje naslednjih kriterijev:

- zagotavljanje funkcionalnosti,
- zagotavljanje prometne varnosti,
- pozitiven odnos do okolja,
- jasna razpoznavnost poteka ceste,
- racionalnost in
- ekonomičnost.

Upoštevati moramo tehnične zakonitosti, ki so opredeljene za posamezno kategorijo ceste glede na njene lastnosti, prepustnost ceste in karakteristike terena na katerem cesto načrtujemo. Poleg tega je potrebno upoštevati zlasti pogoje prostora in zaščite ter ekonomske možnosti, ki so za posamezno vrsto ceste različne. Za doseganje varnosti moramo paziti na položaj ceste na morfološko razgibanem reliefu pri slabih vremenskih pogojih, na lokacijo in izvedbo ceste v območju križišč in tam kjer se prometni okovi križajo, spajajo ali razdvajajo, upoštevati moramo hidrološke pogoje ter hidrološko–geomehanske razmere. Omogočiti moramo tudi racionalno vzdrževanje ceste, kot je zagotavljanje prostora za odziv snega, prostor za dostavo vozil ipd.

Zagotavljanje funkcionalnosti

Funkcionalnost prometne infrastrukture zagotavljamo z upoštevanjem obsežnosti prostora, v katerem se bo cesta nahajala, rabe, skozi katere bo cesta potekala, vrste udeležencev v prometu in z upoštevanjem predvidene prometne obremenitve. Prometne funkcije ceste so povezovanje, zbiranje in zagotavljanje dostopa. Posamezna cesta lahko opravlja več funkcij hkrati, lahko pa tudi le eno. Pri tem se najvišjo med funkcijami upošteva kot vodilno za kategorizacijo ceste, dimenzioniranje elementov, vrsto in način ureditve ceste ter za obseg in intenzivnost vzdrževanja.

Zagotavljanje prometne varnosti

Osnova za zagotavljanje prometne varnosti so psihofizični dejavniki ter dimenzije vozil. Upošteva se jih pri določanju geometrijskih in tehničnih elementov cest ter opreme na njej. To so vidno polje, reakcijski čas voznika ter pospeški in pojemki med vožnjo. Preglednost, ki omogoča pravočasno zaviranje in prehitevanje, je bistvena kategorija prometne varnosti. Zagotoviti jo je potrebno za vsako smer vožnje posebej. Zelo pomembna je tudi sestava elementov v prečnem prerezu ceste in njihove dimenzije (Gruev, 2003).

Do ogroženosti prometne varnosti prihaja iz različnih razlogov. Eni izmed mnogih so:

- prevelika vozna hitrost,
- pomanjkanje preglednosti ob zaustavitvah,
- neusklajenost horizontalnih geometrijskih elementov ceste,
- neusklajenost osi ceste in nivelete,
- neprimerna določitev prometnih pasov na vozišču,
- nepopolna in/ali zmotna izvedba prometne signalizacije in opreme,
- nezavarovani posamezni elementi ob cesti (drevesa, betonski stebrički),
- križanje različnih vrst uporabnikov ceste.

Da bi zagotovili kar se da visoko prometno varnost, se moramo pri načrtovanju cest izogibati:

- preseganju zgornjih vrednosti zasnovanih hitrosti in preseganju širine prometnih pasov za posamezno vrsto ceste,
- načrtovanju neusklajenih geometrijskih elementov,
- projektiranju elementov ceste na način da ti niso usklajeni z najvišjimi možnimi hitrostmi na določenem odseku,
- vstavljanju geometrijskih elementov ki poslabšujejo vidljivost na cesti,
- projektiranju takšnih dimenzij cest, da te ne omogočajo postavitve osnovne prometne opreme (tabel, prometnih znakov, količkov),
- močnemu onesnaževanju okolja,
- projektiranju nepreglednih površin za zaustavljanje in parkiranje,
- umeščanju nivojskih prehodov za pešce na odsekih ki niso dovolj pregledni.

Pozitiven odnos do okolja

Ceste vplivajo na okolje med samo gradnjo zaradi gradbenih aktivnosti in izvedbe začasnih ukrepov, med obratovanjem pa zaradi ceste kot objekta, zaradi prometa na cesti in zaradi dejavnosti pri vzdrževanju. Optimalen potek trase ceste pomeni čim bolj optimalno razmerje med zahtevami varovanja okolja in prometnimi potrebami (Gruev, 2003). Če je območje, na katerem se cesta načrtuje degradirano, je potrebno ob umeščanju prometne infrastrukture še posebej paziti na zagotavljanje ustreznih sredstev in mehanizmov za varovanje in zaščito prostora. Po potrebi se na teh območjih projektirajo ceste s prilagojenimi geometrijskimi elementi. Že v fazi idejne zasnove je pomembno iskanje rešitev ki okolja ne bodo še dodatno obremenile.

Če hočemo delovati v smislu pozitivnega odnosa do okolja moramo paziti na konkretna dejstva pri načrtovanju cest:

- Odvodnjavanje mora biti zastavljeno tako, da omogoča enakomerno vlaženje tal tekom celotne trase ceste. Tako se izognemo menjavanju območij suše in poplave.
- Iskanje pozitivnih estetskih rešitev v smislu usklajevanja poteka ceste in krajine in poleg samega vizualnega učinka pozitiven vpliv tudi na psihično stanje voznika. Pri tem je potrebno traso ceste izvesti na dva načina, in sicer s pogledom s ceste (»View from the road«) in pogledom na cesto (»View on the road«).
- Vodenje nivelete v vidnem polju nam omogoča, da se izognemo občutku »izginevanja« ceste.

Racionalnost in ekonomičnost

Infrastruktura je danes intenzivno angažirana tudi z gospodarskim delovanjem, ki ga zaznamuje specifičen porast proizvodnih in potrošniških akterjev. Ekonomičnost pri gradnji cest ima dva različna cilja. Osnovni je izkoriščenost dimenzij ceste za prepustnost pri opredeljeni potovalni hitrosti, drugi pa je povsem ekonomski, ki se kaže v rentabilnosti vlaganj v cesto kot objekt (Gruev, 2003).

Pri načrtovanju cest je eden pomembnih vodnikov tudi potreben finančni vložek glede na končni rezultat. Želja je za čim manjša sredstva pridobiti rešitev, ki bo v določenem okolju predstavljala optimalno rešitev. Določena rešitev je optimalna takrat, ko zagotavlja funkcionalnost ceste, najnižjo možno višino investicijskih stroškov gradnje in stroškov vzdrževanja, čim manj prometnih nesreč ter predstavlja minimalne posledice posegov v prostor.

2.2.4 Karakteristike dostopnih cest

Karakteristike dostopnih cest so povzete po Pravilniku o projektiranju cest (2005).

Širina voznega in prehitevalnega pasu

Vozni pas mora biti enako širok na celotni dolžini cestnega odseka, njegova širina pa je odvisna od projektirane hitrosti. Za projektirane hitrosti, ki so nižje od 50 km/h, je projektirana širina voznega in prehitevalnega pasu 2,5 m, za hitrost 60 km/h pa 2,75 m (Pravilnik o projektiranju cest, 2005).

Prečni profil ceste

Prečni profil ceste sestavljajo vozni pasovi, bankina, koritnica z bermo, pločnik s površino za kolesarski promet, cestni jarek, rob konstrukcije cestnih objektov, prometna signalizacija in oprema ter zaščitne konstrukcije ob vozišču. Karakteristike prečnih profilov so odvisne prometne obremenitve (Pravilnik o projektiranju cest, 2005). Preglednica 2 predstavlja karakteristike prečnih profilov ob obremenitvah, večjih od 500 vozil na dan, preglednica 3 pa karakteristike prečnih profilov ob obremenitvah, manjših od 500 vozil na dan.

Preglednica 2: Karakteristike prečnih profilov ob obremenitvah, večjih od 500 vozil na dan
(Pravilnik o projektiranju cest, 2005).

Vrsta ceste z določeno projektno hitrostjo [km/h]	Vozni pasovi [m]	Širina vozišča [m]	Širina bankine [m]	Širina prečnega profila [m]
Lokalna cesta – 60 km/h	2 x 2,75	5,50	2 x 0,75	7,00
Lokalna cesta – 40 km/h	2 x 2,50	5,00	2 x 0,75	6,50
Lokalna pot – 50 km/h	2 x 2,50	5,00	2 x 0,75	6,50
Lokalna pot – 30 km/h	2 x 2,00	4,00	2 x 0,75	5,50

Preglednica 3: Karakteristike prečnih profilov ob obremenitvah, manjših od 500 vozil na dan
(Pravilnik o projektiranju cest, 2005).

Vrsta ceste z določeno projektno hitrostjo [km/h]	Vozni pasovi [m]	Širina vozišča [m]	Širina bankine [m]	Širina prečnega profila [m]
Malo prometna cesta – 50 km/h	2 x 2,00	4,00	2 x 0,75	5,50
Malo prometna cesta – 30 km/h	1 x 3,50	3,50	2 x 0,75	5,00

Projektirana hitrost

Pri projektiranju cest se ob predhodno določeni projektni hitrosti določi geometrijske elemente trase ceste. Pomembno je premišljeno določanje projektirane hitrost, saj mora ta omogočati varno vožnjo ne glede na vremenske razmere. Projektirana hitrost je odvisna predvsem od zahtevnosti terena. Ob poznavanju topografskih značilnosti območja se teren označi kot ravninski, gričevnat, hribovit ali gorski (preglednica 4). Projektirane hitrosti dostopnih cest v odvisnosti od zahtevnosti terena so predstavljene v preglednici 5 (Pravilnik o projektiranju cest, 2005).

Preglednica 4: Vrste terena glede na topografske značilnosti (Pravilnik o projektiranju cest, 2005).

Vrsta terena	Ravninski	Gričevnat	Hribovit	Gorski
Relativna višinska razlika na 1000 m	Do 10 m	Do 70 m	70 – 150 m	Več kot 150 m
Padec terena v prečni smeri	Do 1:10	1:10 – 1:5	1:5 – 1:2	Več kot 1:2

Preglednica 5: Projektirane hitrosti dostopnih cest (Pravilnik o projektiranju cest, 2005).

Vrsta ceste	Ravninski in gričevnat teren [km/h]	Hribovit teren [km/h]	Gorski teren [km/h]
Lokalna cesta	50	40	prevoznost
Lokalna pot	40	prevoznost	prevoznost

V obravnavanem primeru gre za načrtovanje dostopne ceste, saj želimo omogočiti boljše prometne povezave med obravnavanimi naselji, povečati dostopnost do občinskega središča in javnih dejavnosti ter omogočiti izvajanje turistične dejavnosti. Glede na to, da nova cesta ne bo namenjena povezovanju naselij med občinami ali delov naselij med seboj, je ne moremo uvrstiti med lokalne ceste, ampak jo uvrstimo med javne (lokalne) poti.

Projektirana hitrost na lokalni cesti na obravnavanem območju bo, glede na zahtevnost terena, do 50 km/h. V najbolj strmeh območju je relativna višinska razlika na 1000 m; 90 m, v položnejših predelih pa 40 m. Teren na obravnavanem območju je torej gričevnat s prehajanjem v hribovitega. Širina voznega in prehitevalnega pasu bo 2,5 m, saj bodo projektirane hitrosti nižje ob 60 km/h. Na načrtovanem odseku povprečno sicer pričakujemo manj 500 vozil na dan, v višku turistične sezone pa lahko tudi več, tako bo skupna širina prečnega profila (brez pločnika), za projektirano hitrost 50 km/h, 7,5 m.

3 PREDSTAVITEV OBRAVNAVANEGA OBMOČJA

3.1 PREDSTAVITEV ŠIRŠEGA OBMOČJA

3.1.1 Lega

Obravnavano območje leži v Občini Tolmin, natančneje na severovzhodni strani mesta Tolmin. Občina Tolmin leži v severo–zahodnem delu Slovenije in je ena od trinajstih občin Severne Primorske (Občina Tolmin, 2014). Meji na občino Kobarid, Bohinj, Železniki, Cerklje, Idrija, Nova Gorica in Kanal ter na italijansko občino Dreka, zato Občino Tolmin prištevamo k obmejnim občinam (Klar, 2010).

Površina Občine Tolmin meri približno 382 km² in je ena večjih občin v Sloveniji (predstavlja približno 2 % površine Slovenije). V občini je 72 naselij in 23 krajevnih skupnosti. Središče občine predstavlja mesto Tolmin ki leži v tolminski kotlini. Tu se stikajo štiri doline: dolina reke Soče proti Kobaridu, dolina reke Soče proti Kanalu in Novi Gorici, dolina Idrijce in dolina Bače (Baška grapa) (Občina Tolmin, 2017).



Slika 1: Lega Občine Tolmin (GURS).



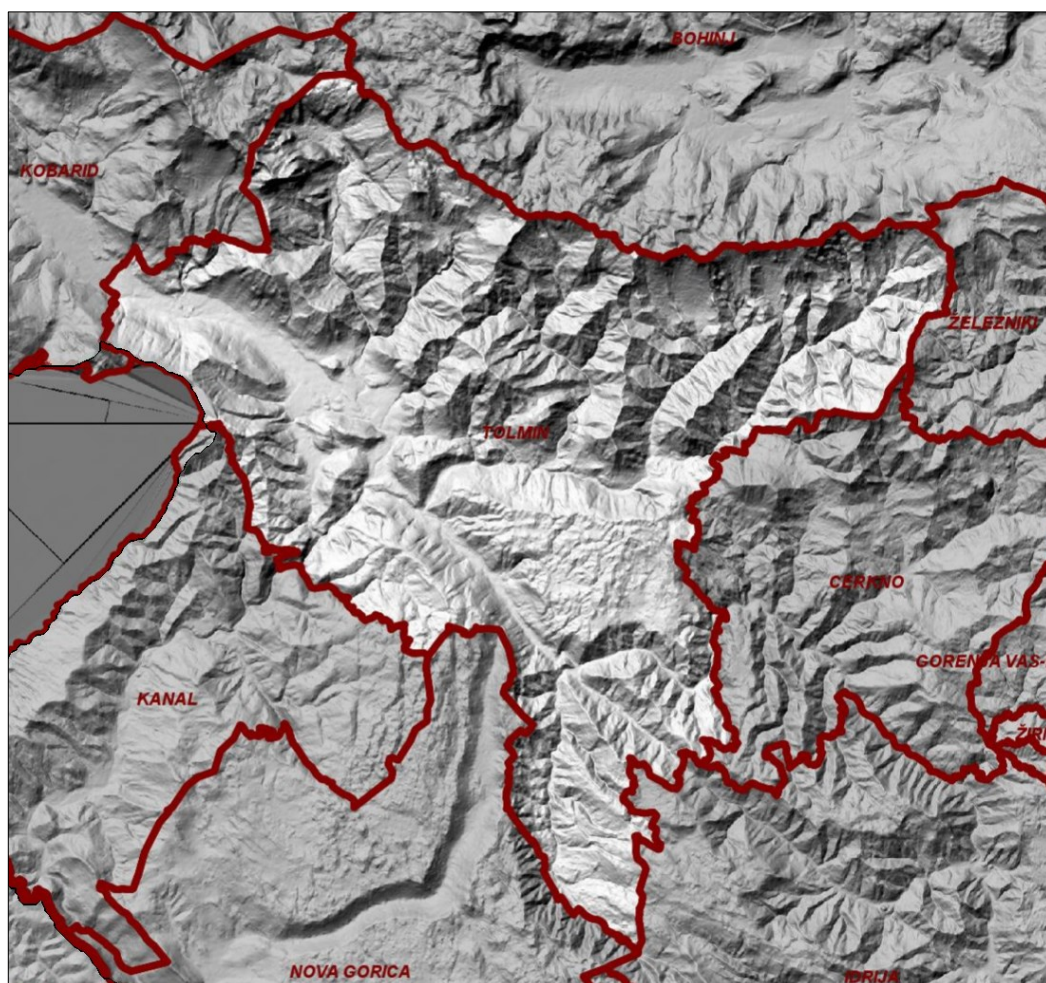
Slika 2: Lega obravnavanega območja v občini Tolmin (GURS).

Občina Tolmin ima zelo razgibano površje, saj leži ob sotočju Tolminke in Idrijce, dveh največjih levih pritokov Soče v Zgornjem Posočju (Lipušček, 2017). Nahaja se na območju, na katerem se stikajo tri naravnogeografske enote: Dinarska, Predalpska in Alpska Slovenija. Na severu jo obdaja tolminsko–bohinjski del Julijskih Alp, na vzhodu Idrijsko in Cerkljansko

hribovje, jugovzhodu kraški planoti Banjšice in Trnovski gozd, na zahodu ob slovensko-italijanski meji pa hribovje, ki prehaja v gričevnat svet Slovenske Benečije (Klar, 2010).

Mesto Tolmin leži na nadmorski višini 200 m (Občina Tolmin, 2017). Najnižja točka je ob izlivu Vogrščka v Sočo, na višini okoli 150 m, najvišja točka pa je vrh Tolminskega Kuka, ki meri 2085 m (Lipušček, 2017). Površje je zelo razčlenjeno. Prevladujejo globoke in ozke doline, nad njimi pa se dvigajo strma pobočja. Nekaj je tudi dolin, katere so na svoji poti ustvarile reke Soča, Tolminka, Idrijca in Bača. Na oblikovanost površja je v veliki meri vplival soški ledenik, poleg njega pa tudi razni pobočni procesi in potresi. Občina Tolmin spada med potresno ogrožena območja, glavna razloga za nastanek potresov pa sta zapleteni geološka in tektonska zgradba (Klar, 2010).

Tolminska je obogatena z vodotoki. Največja reka je reka Soča, v katero se kot levi pritoki izlivajo reka Tolminka, Idrijca, Bača in Trebuščica. Reke so hudourniškega značaja, zanje so značilna hitra in velika nihanja vodostaja ter občasne hude poplave (Občina Tolmin, 2017).



Slika 3: Prikaz razgibanosti reliefa v Občini Tolmin (GURS, 2018).

3.1.2 Relief

Na območju občine Tolmin najdemo več tipov reliefa, ki pa se med seboj ločijo po prevladujočih reliefnih oblikah in geomorfnih procesih. To so rečno–denudacijski, ledeniški in kraški tip reliefa. Nekatere reliefne oblike so nastale izključno zaradi ene skupine procesov, druge pa zaradi prepleta več skupin. Zaradi prevlade karbonatnih kamnin tu prevladuje kraški tip reliefa, ki se prepleta z drugima dvema. V rečnih dolinah prevladuje kombinacija rečno–denudacijskega in kraškega tipa reliefa, v visokogorjih pa preplet ledeniškega in kraškega tipa (Klar, 2010). Zaradi prepletanja različnih tipov reliefa je za območje Občine Tolmin značilen zelo razgiban relief (slika 3).

3.1.3 Podnebje in vegetacija

V Občini Tolmin prevladujeta dva tipa podnebja, submediteransko in zmernocelinsko podnebje. Submediteransko podnebje sega po reki Soči navzgor do Tolmina, povprečna temperatura najhladnejšega meseca je 0 °C, najtoplejšega pa 20 °C (Klar, 2010). Največji delež padavin pade jeseni, najmanj pa na prehodu iz zime v pomlad in v osrednjih poletnih mesecih. Zmerno celinsko podnebje pa je značilno za ostalo območje občine. Temperatura najhladnejšega meseca je od 0 °C do - 3 °C, najtoplejšega pa od 15 °C do 20 °C, uveljavljen je submediteranski padavinski režim (Lipušček, 2017). Zaradi mediteranskega vpliva z juga in privetrne lege gorskega grebena na severu prejme občina letno do 3500 mm padavin, kar je visoko nad slovenskim povprečjem (1567 mm) (Klar, 2010).

Večina pobočij je poraslih z gozdom, ta zavzema 76 % površine Občine Tolmin. Gozdovi belega gabra in velikega jesena so značilni predvsem za prisojna, bukovi gozdovi pa za osojna pobočja. Na višjih nadmorskih višinah rastejo smrekovi gozdovi, gorski javor in tudi macesen (Lipušček, 2017). Prevladujejo avtomorfne in hidromorfne prsti, in sicer rendzina na trdi karbonatni matični podlagi in rendzina na mehki karbonatni matični podlagi (Klar, 2010).

3.1.4 Storitvene dejavnosti

Storitvene dejavnosti delimo na terciarne in kvartarne dejavnosti. Terciarne dejavnosti so oskrbne dejavnosti (trgovina, gostinstvo, promet in turizem), kvartarne pa so stanovanjsko–komunalne dejavnosti, finančne, tehnične, poslovne storitve, uprava, sodstvo, zdravstvo, izobraževanje in kultura.

Tolmin je bil dolgo časa le upravno, trgovsko, industrijsko in storitveno središče občine Tolmin. Tu najdemo več trgovskih ponudnikov, pa tudi veliko različne gostinske ponudbe. V

zadnjem času pa se je v občini začel vse bolj razvijati tudi turizem, ki je ena od realnejših razvojnih možnosti za intenzivno rast gospodarstva (Klar, 2010). S prometnega vidika pa je tolminska, zaradi svoje lege, slabo razvita, saj je brez sodobnih prometnih povezav (Lipušček, 2017).

V mestu Tolmin je zdravstveni dom, ki je osrednja zdravstvena ustanova v Zgornjem Posočju. Na območju občine Tolmin so tri 9–letne osnovne šole, v Tolminu, Podbrdu in Mostu na Soči, ter pet nakajrazrednih podružničnih šol in vrtcev. Leta 2008 je v občin delovalo 8 vrtcev. Od leta 1951 deluje v Tolminu Glasbena šola Tolmin, od leta 1968 pa tudi Gimnazija Tolmin. Ob gimnaziji je bil včasih dijaški dom, danes pa so ti prostori namenjeni Centru šolskih in obšolskih dejavnosti. V Tolminu delujeta dve pomembni kulturno–izobraževalni ustanovi, to sta Knjižnica Cirila Kosmača Tolmin in Tolminski muzej (Klar, 2010).

3.1.5 Poseljenost

Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije, je imela Občina Tolmin januarja 2017 11211 prebivalcev, kar predstavlja približno 0,54 % prebivalstva Slovenije. Leta 1991 pa je imela Občina Tolmin 21199 prebivalcev, kar pomeni, da prebivalstvo tu že dalj časa močno upada (SI–STAT, 2017). Največja koncentracija poselitve je v višinskem pasu 200–300 m in na stičiščih dolin. Poleg mesta Tolmin, v katerem živi skoraj tretjina (3394) prebivalcev občine, spadajo med večja naselja še Podbrdo, Volče, Most na Soči in Poljubinj (Lipušček, 2017). Naselja se glede na število prebivalcev močno razlikujejo med seboj, saj lahko štejejo od 5 pa do 600 prebivalcev, povprečno naselje v občini Tolmin pa šteje 157 prebivalcev (SI–STAT, 2017).

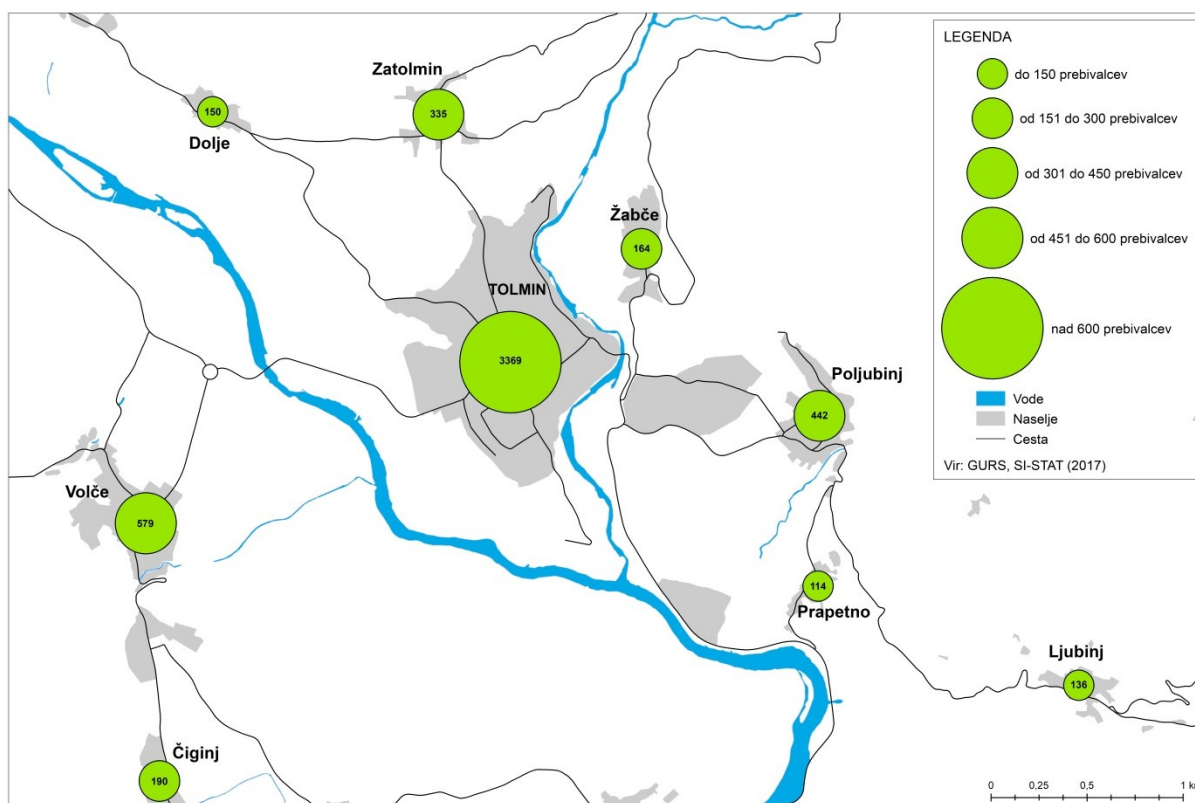
Včasih je na tolminskem prevladovalo kmečko prebivalstvo, dandanes pa gre za opuščanje kmetijske dejavnosti. Tako ostajajo na kmetijah predvsem starejši, mladi pa so si povečini poiskali delo v industriji in se odselili v Tolmin in druga naselja. Glavna vzroka za odseljevanje in posledično upad števila prebivalcev sta slaba prometna povezanost med kraji in pomanjkanje delovnih mest (Klar, 2010).

V mestu Tolmin je januarja 2017 prebivalo 3369 oseb (preglednica 6), med večja naselja v njegovi okolici, po številu prebivalcev, sodijo Volče (579 prebivalcev), Poljubinj (442 prebivalcev) in Zato Tolmin (335 prebivalcev). Prikaz lege in števila prebivalcev obravnavanih naselij je predstavljen na sliki 4. Po gostoti prebivalstva je poleg mesta Tolmin zelo gosto

poseljeno naselje Prapetno (158 prebivalcev), Žabče (80 prebivalcev) in Poljubinj (56 prebivalcev) (preglednica 6).

Preglednica 6: Podatki o gostoti prebivalstva naselij v okolici mesta Tolmin (SI-STAT, GURS, 2017).

Naselje	Površina [km ²]	Število prebivalcev	Gostota prebivalstva [preb./km ²]
Tolmin	1.70	3369	1982
Čiginj	5.64	190	34
Dolje	3.79	150	40
Ljubinj	10.39	136	13
Poljubinj	7.83	442	56
Prapetno	0.72	114	158
Volče	14.60	579	40
Zatolmin	19.19	335	17
Žabče	2.04	164	80



Slika 4: Prikaz lege in števila prebivalcev po naseljih v okolici mesta Tolmin (SI-STAT (2017), GURS).

3.1.6 Naravne vrednote

Občina Tolmin je zelo bogata z naravnimi kakovostmi, saj leži na geografsko pestrem alpskem območju Slovenije. Različni sistemi varstva narave se med seboj prekrivajo, največ pa jih je v severnem in južnem delu občine ter rekah Soča, Idrijca in Bača. 49 % celotnega območja Občine Tolmin je vsaj pod enim varstvenim režimom ohranjanja narave. Območja in objekti varovanja narave se varujejo s predpisi ohranjanja narave, tako je ob poseganju na ta območja potrebno pridobiti soglasje pristojnega organa za varovanje narave (OPN Tolmin, 2012).

Zavarovana območja narave

Zavarovana območja narave so z Zakonom o ohranjanju narave določena geografska območja posebnih naravnih kvalit. V občini Tolmin se nahaja 16 naravnih spomenikov in 1 narodni park, njihova skupna površina prekriva 21,5 % površine občine (Klar, 2010). V okolici mesta Tolmin najdemo 4 naravne spomenike in južni del edinega narodnega parka v Sloveniji, Triglavskega narodnega parka (v nadaljevanju TNP) (ARSO, 2017). TNP zavzema pretežno gozdnato sredogorje in visokogorje; 18% občinske površine. Zavarovana območja narave v okolici mesta Tolmin so predstavljena v preglednici 7 ter prikazana sliki 5 in v Prilogi A. Na območje, na katerem načrtujemo novo prometno infrastrukturo ne posega nobeno od zavarovanih območij s področja narave.

Preglednica 7: Zavarovana območja narave v okolici mesta Tolmin (Klar, 2010).

Zavarovano območje	Tip varovanja	Površina [ha]
Triglavski narodni park	narodni park	6854,01
Reka Soča s pritoki	naravni spomenik	489,60
Dolina in korita Tolminke	naravni spomenik	5,05
Korita Zadlaščice	naravni spomenik	3,08
Slapova Beri in soteska Godiče	naravni spomenik	32,62

Ekološko pomembna območja

Na območju obravnave se nahajata dve ekološko pomembni območji (slika 6, Priloga B), eno zajema povodje reke Soče, drugo pa območje Julijskih alp (ARSO, 2017). Za gradnjo objektov na ekološko pomembnih območjih, ki so del Nature 2000, zavarovanih območij ali območij naravnih vrednost, je potrebno pridobiti naravovarstvene pogoje in soglasja (Uredba o ekološko pomembnih območjih, 2004).

Območja Natura 2000

»Natura 2000 je evropsko omrežje posebnih varstvenih območij, ki so jih določile države članice Evropske unije. Njen glavni cilj je ohraniti biotsko raznovrstnost za prihodnje rodove. Na varstvenih območjih želimo ohraniti živalske in rastlinske vrste ter habitate ki so redki ali pa so v Evropi že ogroženi« (O Naturi 2000, 2017).

V okolici mesta Tolmin najdemo dve večji območji, ki spadata v zavarovana območja Natura 2000 (slika 6, Priloga B), to je območje direktive o habitatih in območje direktive o pticah. Obravnavano območje z razširitvijo do bližnje industrijske cone na jugu in do naselij Poljubinj in Žabče leži v območju Nature 2000 – direktiva o habitatih, območje Soča z Volarjo (ARSO, 2017).

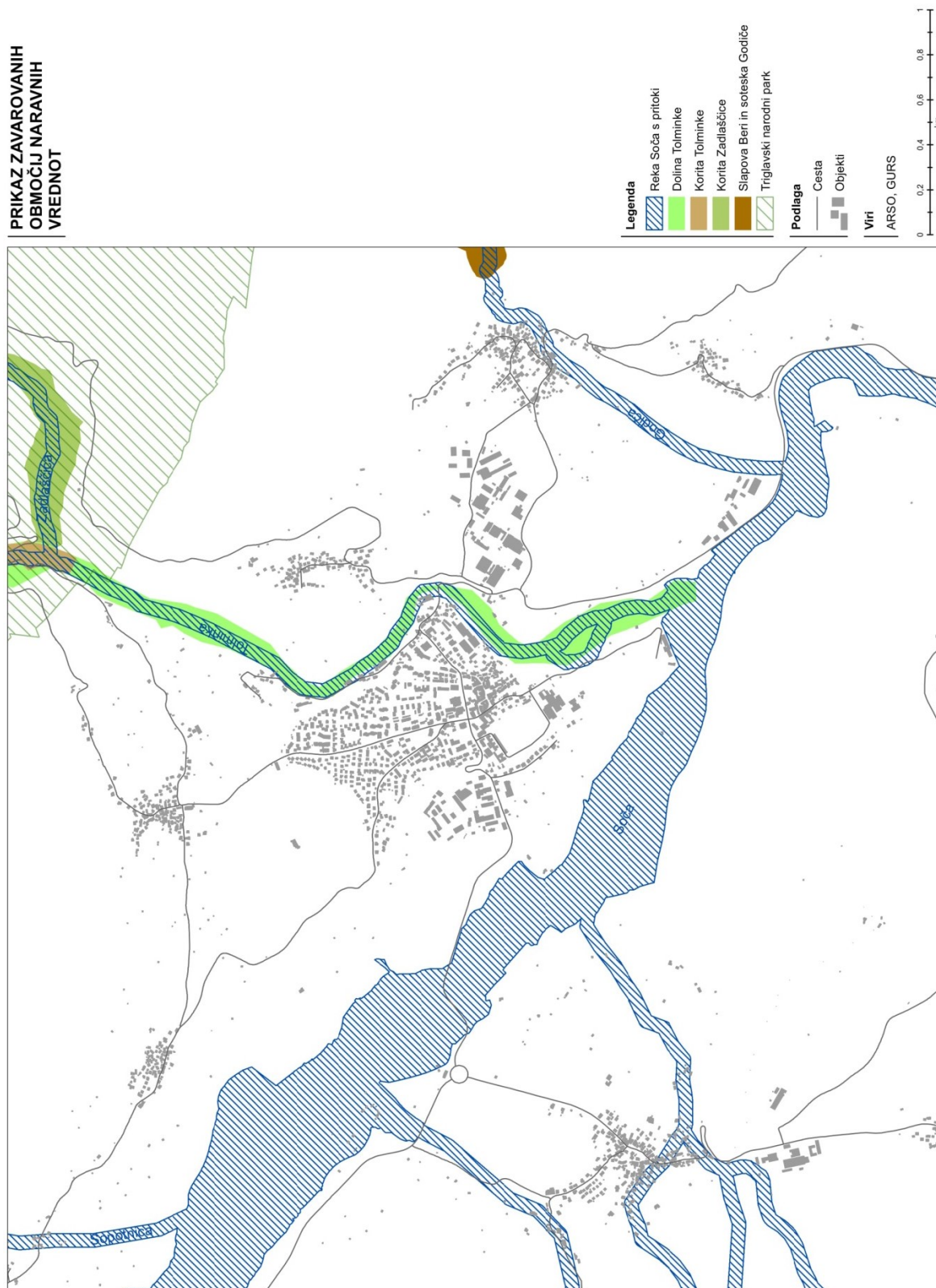
Za ohranitev habitatnih tipov je potrebno načrtovati posege v prostor tako, da so negativni vplivi nanje zmanjšani do največje možne mere. Pri tem je ključno ohranjanje razširjenosti živalskih in rastlinskih vrst, zato se je pri posegih v prostor potrebno območjem varovanja izogniti oziroma nanje minimalno posegati. Pomembno je tudi ohranjanje specifične strukture habitatnega tipa, naravnih procesov in ustrezne rabe (Uredba o habitatnih tipih, 2003).

Varovalni gozdovi

Med varovalne gozdove uvrščamo več vrst varovalnih gozdov. To so (Uredba o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom, 2015):

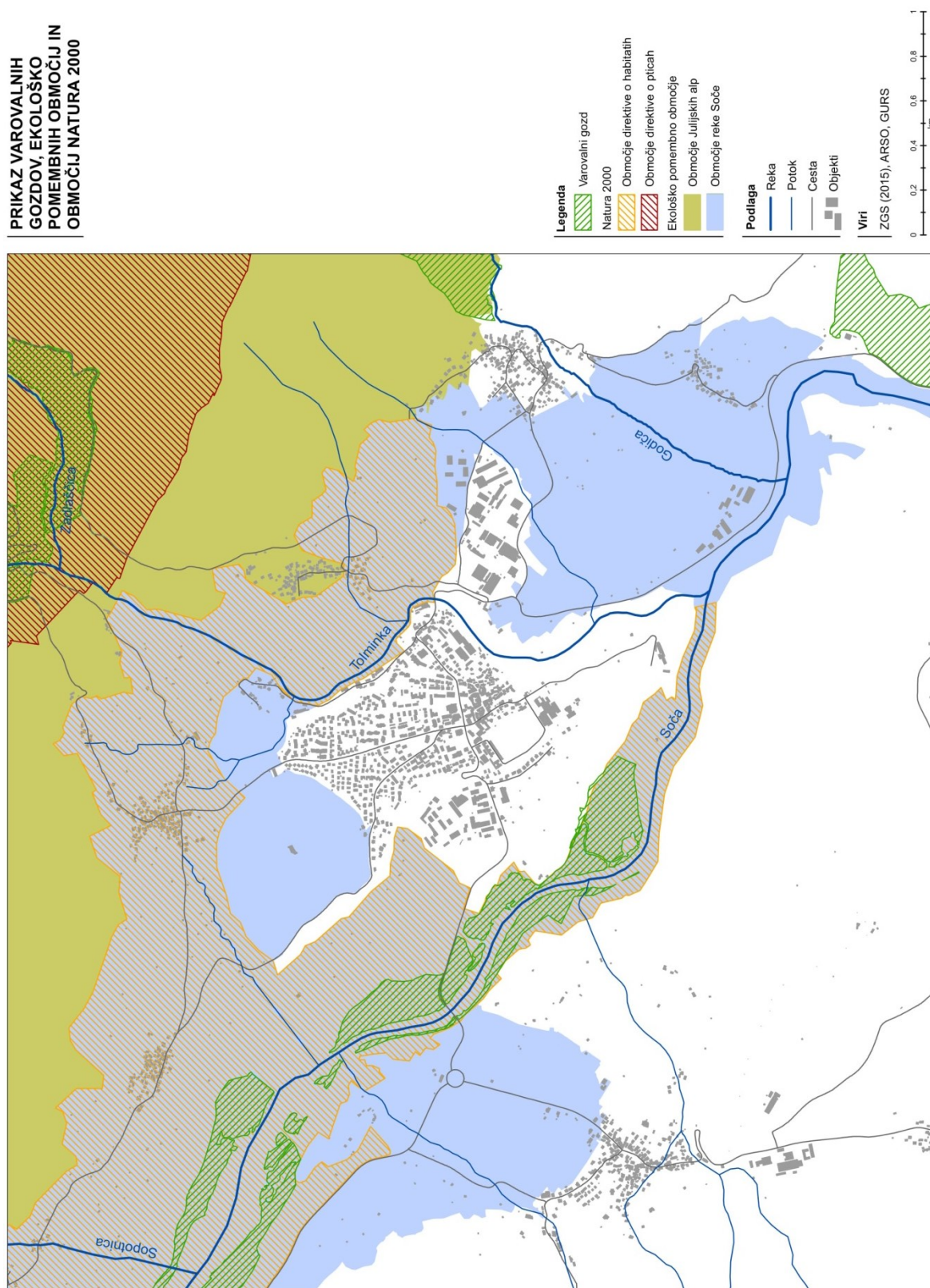
- gozdovi, ki varujejo zemljišča usadov, izpiranja in krušenja,
- gozdovi na strmih obronkih ali bregovih voda,
- gozdovi, ki so izpostavljeni močnemu vetru,
- gozdovi, ki v hudourniških območjih zadržujejo prenatlo odtekanje vode in zato varujejo zemljišča pred erozijo in plazovi,
- gozdni pasovi, ki varujejo gozdove in zemljišča pred vetrom, vodo, zameti in plazovi,
- gozdovi v kmetijski in primestni krajini z izjemno poudarjeno funkcijo ohranjanja biotske raznovrstnosti ter
- gozdovi na zgornji meji gozdne vegetacije.

Območja varovalnih gozdov v okolici mesta Tolmin ležijo ob reki Soči in na vzhodni strani naselja Poljubinj na območju slapov Beri (ARSO, 2017). Iz slike 6 in Priloge B je razvidno, da nobeden od varovalnih gozdov ne leži na območju obravnave.



Slika 5: Prikaz zavarovanih območij naravnih vrednot (ARSO, GURS).

»Stran je namenoma prazna.«



Slika 6: Prikaz varovalnih gozdov, ekološko pomembnih območij in območij NATURA 2000 (ZGS (2015), ARSO, GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

Območja voda

Mesto Tolmin leži med rekama Soča in Tolminka, kateri močno oblikujeta pokrajino in imata številne vplive na pokrajino. Vodovarstvenih območij v okolici mesta Tolmin ni, so pa prisotna poplavna in erozijska območja (ARSO, 2015).

»Na poplavnem območju so prepovedane vse dejavnosti in vsi posegi v prostor, ki imajo lahko ob poplavi škodljiv vpliv na vode in vodna zemljišča ali povečujejo poplavno ogroženost območja« (OPN Tolmin, 2017, 92. člen). Glede na opozorilno karto poplav so v okolici mesta Tolmin območja zelo redkih, a katastrofalnih poplav (slika 7, Priloga C).

Erozijska območja (slika 7, Priloga C) ki so določena z aktom o občinskem prostorskem načrtu se varujejo v skladu s predpisi s področja upravljanja z vodami. Na teh območjih je načrtovanje posegov v prostor omejeno, saj se s poseganjem na ta območja poveča možnost za nastanek naravnih nesreč (OPN Tolmin, 2017, 97. člen). V okolici mesta Tolmin se nahajajo erozijska območja strogega varovanja, območja potencialne erozije močne stopnje z zahtevnimi zaščitnimi ukrepi ter območja potencialne erozije zmerne stopnje z običajnimi zaščitnimi ukrepi.

3.1.7 Kulturna dediščina

Občina Tolmin je bogata tudi s kulturnimi kakovostmi. Pomembna so območja naselbinske, arheološke in zgodovinske kulturne dediščine. Kakovostna kulturna krajina predstavlja velik potencial za razvoj turizma in rekreacije (OPN Tolmin, 2012, 9. člen).

Območja kulturne dediščine v okolici mesta Tolmin so (ARSO, 2017):

- Kulturna krajina
- Naselbinska dediščina
- Arheološka dediščina
- Profana stavbna dediščina
- Zgodovinska krajina
- Memorialna dediščina
- Sakralna stavbna dediščina

Na območju, ki ga podrobneje obravnavamo, se pojavljata dve območji arheoloških najdišč (slika 8, Priloga D). Prazgodovinsko grobišče »Na Kuku« leži sredi vzhodnega roba platoja nad Poljubinjskim poljem, na obeh straneh poti iz Poljubinja proti cerkvi sv. Marka. Drugo,

Arheološko območje Šance, pa obsega dominantni rob nad Poljubinskim poljem, vzhodno od Tolmina (ARSO, 2017).

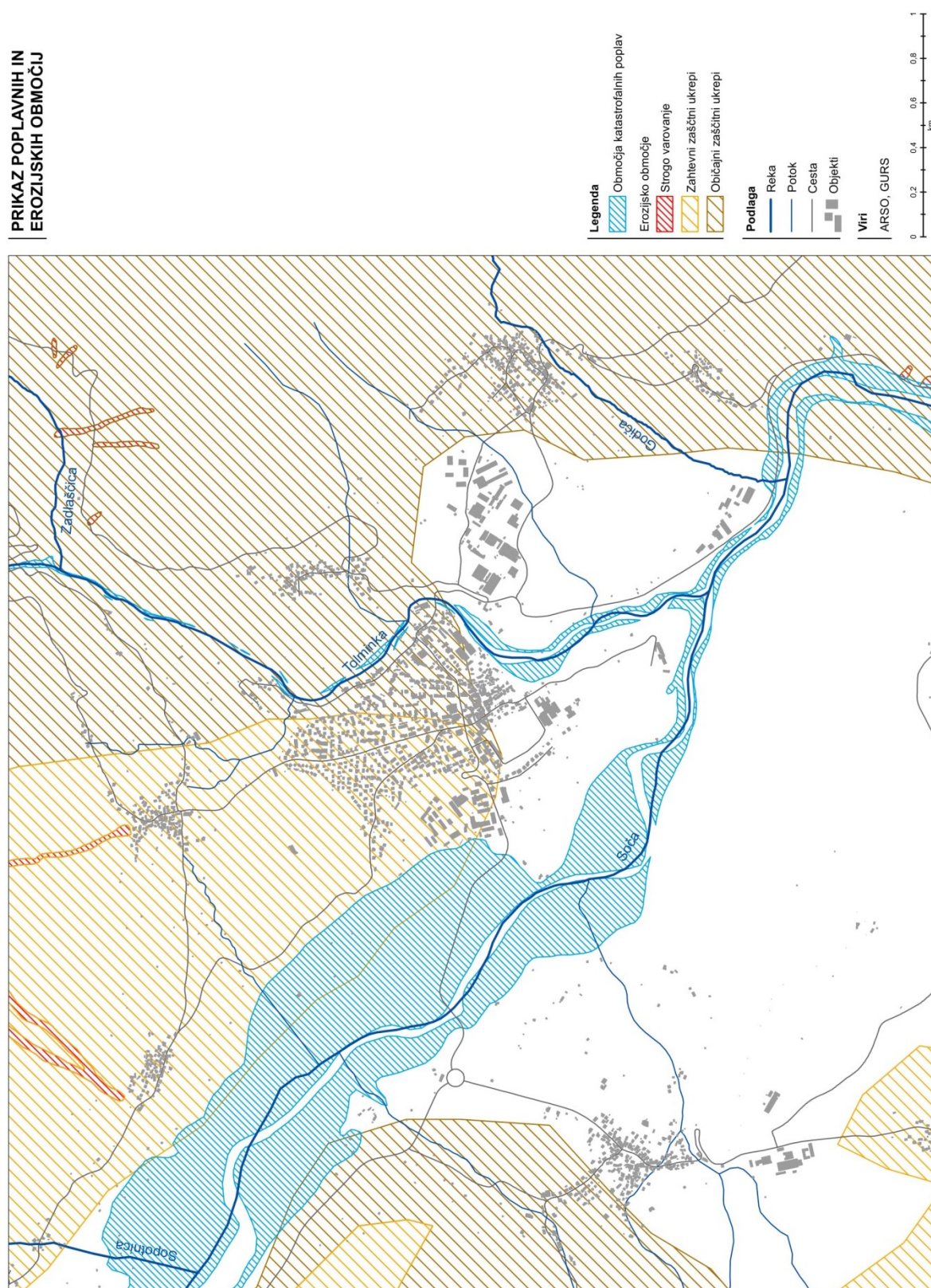
Po 4. členu Pravilnika o seznamih zvrsti dediščine in varstvenih usmeritvah je »z vidika varovanja kulturne dediščine pomembno spodbujanje trajnostne uporabe dediščine, ohranjanje lastnosti, posebne narave in družbenega pomena dediščine ter njene materialne substance. Dovoljeni so posegi v dediščino, ki upoštevajo in trajno ohranjajo njene varovane vrednote«. Območjem arheoloških najdišč se je potrebno ob načrtovanju posegov v prostor izogniti če je le mogoče. Prepovedano je okopavati ali kako drugače spreminjati obliko terena, še posebej pa tu načrtovati gradnjo objektov ali infrastrukture. Na arheoloških najdiščih so izjemoma dovoljeni posegi, če rešitve ni mogoče najti drugje ali pa se ob izvedbi ustrezne arheološke preiskave izkaže, da je območje mogoče sprostiti za gradnjo (Pravilnik o seznamih zvrsti dediščine in varstvenih usmeritvah, 2010, 4. člen).

3.1.8 Turizem

Razvitost današnjega slovenskega turizma se lahko, v primerjavi z obstoječim potencialom, še močno zviša in postane ena vodilnih gospodarskih panog. Turizem je še posebej pomemben kot spodbujevalec gospodarske rasti in razvoja, generator delovnih mest, spodbuja razvoj infrastrukture ter pozitivno vpliva na regionalni razvoj (Uran in sod., 2006). Poseben pečat Zgornjega Posočja so dolina reke Soče in doline njenih pritokov, ki zaradi ohranjenega okolja in naravnih danosti predstavljajo velik potencial za različne oblike turizma. V zadnjih desetletjih se v občini Tolmin čedalje bolj uveljavlja športni turizem, kateri ponuja razne vodne športe, kolesarjenje, pohodništvo, tek v naravi, ribolov, jadralno padalstvo, plezanje, idr. Ogledujemo si lahko tudi naravne in kulturno-zgodovinske znamenitosti, muzeje, tematske poti, Triglavski narodni park, zdravilne izvire, ali pa se udeležimo kulinarčnih dogodkov, kjer lahko okušamo jedi lokalnih gostincev. Samo mesto Tolmin močno zaznamujejo raznovrstni festivali (glasbeni, športni, kulinarčni, etnološki), ki privabljajo čedalje več domačih in tujih turistov (Humar, 2007).

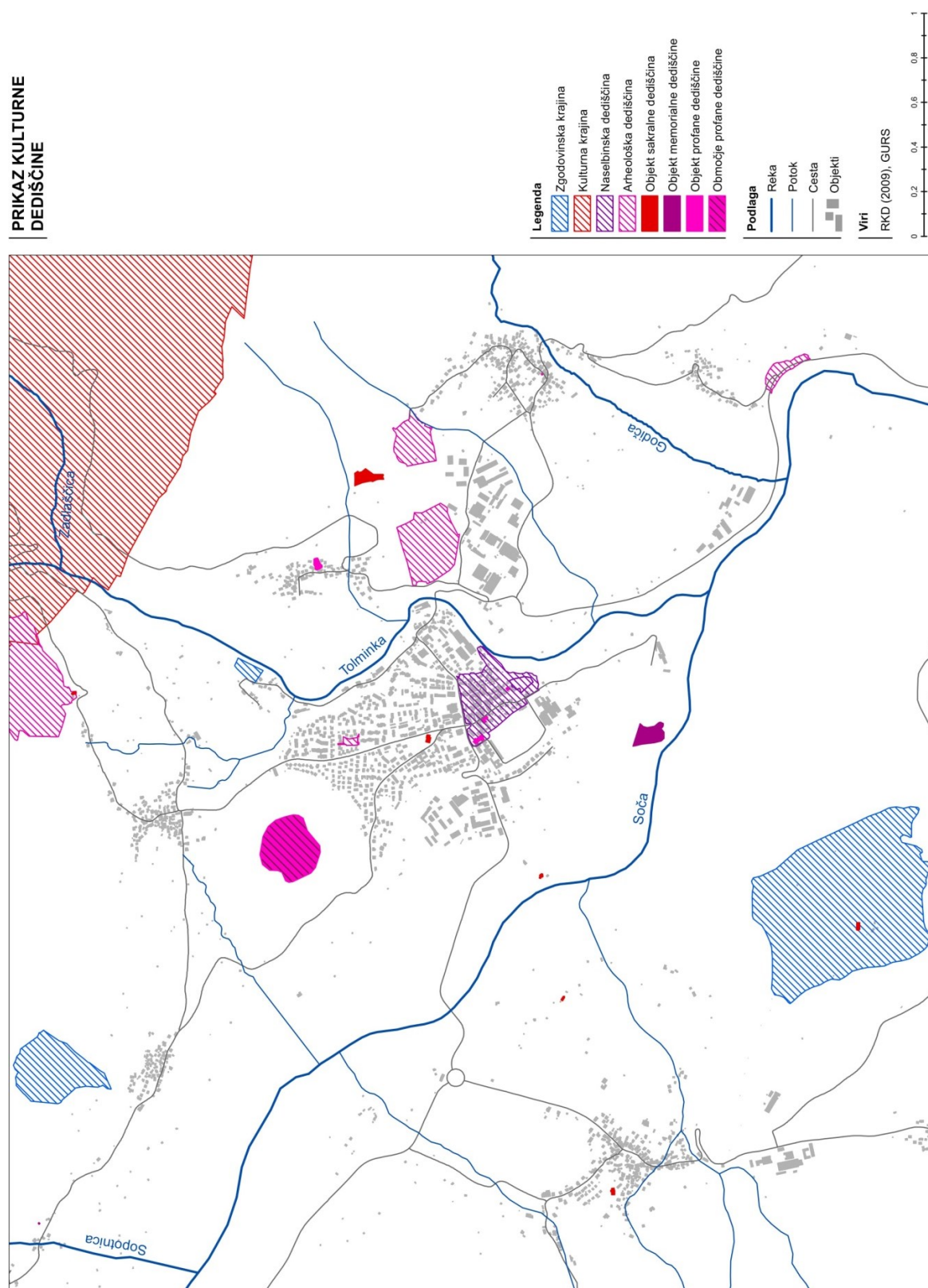
V svetu se na področju turizma dogajajo določene spremembe. Med njimi najdemo tudi take, ki predstavljajo priložnost za Slovenski turizem ter posledično za turizem v Občini Tolmin (Uran in sod., 2006):

- Veča se povpraševanje po zdraviliških centrih (narašča zanimanje za fitnes in elemente ki spodbujajo »filozofijo wellnes«)



Slika 7: Prikaz poplavnih in erozijskih območij (ARSO, GURS).

»Stran je namenoma prazna.«



Slika 8: Prikaz kulturne dediščine (RKD (2009), GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

- Turistične sezone se podaljšujejo (turisti prihajajo prej in odhajajo pozneje).
- Zmanjšuje se zanimanje za »sončne počitnice«.
- Več je povpraševanja po aktivnih počitnicah.
- Negativni vpliv imajo prometni zamaški.

Neprimerne prometne povezave negativno vplivajo na razvoj in privlačnost turističnih destinacij. Pomembno je, da se skladno s turizmom razvija tudi primerna prometna infrastruktura.

3.1.9 Vizualna analiza

Vizualna analiza predstavlja podobo oz. mentalno sliko območja na kateri je razpoznavna in jasno vidna ideja o prostoru. Na čitljiv in slikovit način so predstavljene posamezne specifične območja, pri čemer vsi elementi skupaj tvorijo celovito podobo prostora.

Tolmin leži na dvignjeni terasi nad sotočjem reke Soče in Tolminke, obdaja pa ga z gozdom poraščeno hribovje, ki na severni strani prehaja v alpsko gorovje. Tolminsko kotlino na severni strani obdaja pogorje Mrzlega vrha, na vzhodni strani Žabiški Kuk in Kobilja glava, na jugu Bučenica in na zahodu pogorje Kolovrata. Sredi doline se dviguje stožčast, z gozdom porasel grič Kozlov rob, ki daje mestu značilno podobo. Izrazita naravna robova mesta Tolmin sta reka Tolminka in Kozlov rob, ki predstavljata naravno oviro za širjenje mesta.

Naravne dominante v okolici mesta Tolmin (slika 9, Priloga E) predstavljajo vrhovi okoliških hribov, s katerih je lep pogled na mesto Tolmin. Še eno dominantno pa najdemo na vzhodni strani mesta Tolmin, na dvignjenem platoju nad mestom. To je travnato območje, ki je z naravnim robom gozda višinsko ločeno od bližnje industrijske cone. S tu se kažejo kvalitetni pogledi na mesto Tolmin, soško dolino proti Kobaridu, bližnji naselji Poljubin in Žabče ter na obsežna polja ki ležijo na jugovzhodni strani mesta. Zaradi dvignjene lokacije in bližine narave daje občutek umirjenosti in odmaknjenosti.

Grajene dominante v okolici mesta Tolmin so (slika 9, Priloga E):

- Ruševine gradu na Kozlovem Robu, s katerega se odpira pogled na tolminsko kotlino v vse strani neba.
- Cerkev v središču mesta Tolmin.
- Cerkvce v okolici mesta, katere so po večini postavljene na nekoliko dvignjenem terenu.

Ob robu mesta Tolmin in naselij Poljubinj, Žabče ter Zatolmin smo opazili kvalitetne robove naselij. To so območja, ki predstavljajo pomen naselij. Po travnikih se nahajajo kmečki objekti, s približevanjem naselju pa se pojavlja čedalje več stanovanjskih objektov, kateri nato preidejo v strnjena naselja. Varovanje kvalitetnih robov naselij je pomembno z vidika kakovostnega prostorskega načrtovanja.

3.1.10 Namenska raba prostora

Namenska raba občine se prikazuje z osnovno in podrobno namensko rabo in je predstavljena v grafičnem delu izvedbenega dela občinskega prostorskega načrta občine (OPN Tolmin, 2012). Kategorije osnovne namenske rabe so območja stavbnih zemljišč, območja kmetijskih zemljišč, območja gozdnih zemljišč, območja voda in območja drugih zemljišč. Te kategorije se naprej delijo na kategorije podrobne namenske rabe.

V samem centru mesta so obsežna območja centralnih dejavnosti (slika 10, Priloga F), katera postopoma prehajajo v območja stanovanj in zelenih površin. Na robu mesta se nahajajo območja proizvodnih dejavnosti, območja okoljske infrastrukture in posebna območja, z oddaljevanjem od mesta pa se v vseh smereh širijo kmetijska zemljišča, katera prehajajo v gozdna zemljišča.

Na vzhodni strani mesta, na drugem bregu reke Tolminke, je obsežno območje, ki se po OPN Občine Tolmin, uvršča v posebna območja. Znotraj posebnih območij pa je obravnavano območje namenjeno turizmu (OPN Tolmin, 2012, 117. člen). Turistično območje je od območja proizvodnih dejavnosti ločeno z gozdom in z višinskim zamikom. Leži torej na mirno lokaciji nad mestom, obenem pa je ločeno od dogajanja v bližnji industrijski coni. Turistično območje na eni strani obdajajo gozdna zemljišča, na drugi strani pa kmetijska zemljišča, na katerih so posegi v prostor omejeni. V primerih, ko predvidene prostorske ureditve služijo turistični dejavnosti, pa so posegi v prostor na kmetijskih zemljiščih dovoljeni (ZPNačrt, 2007).

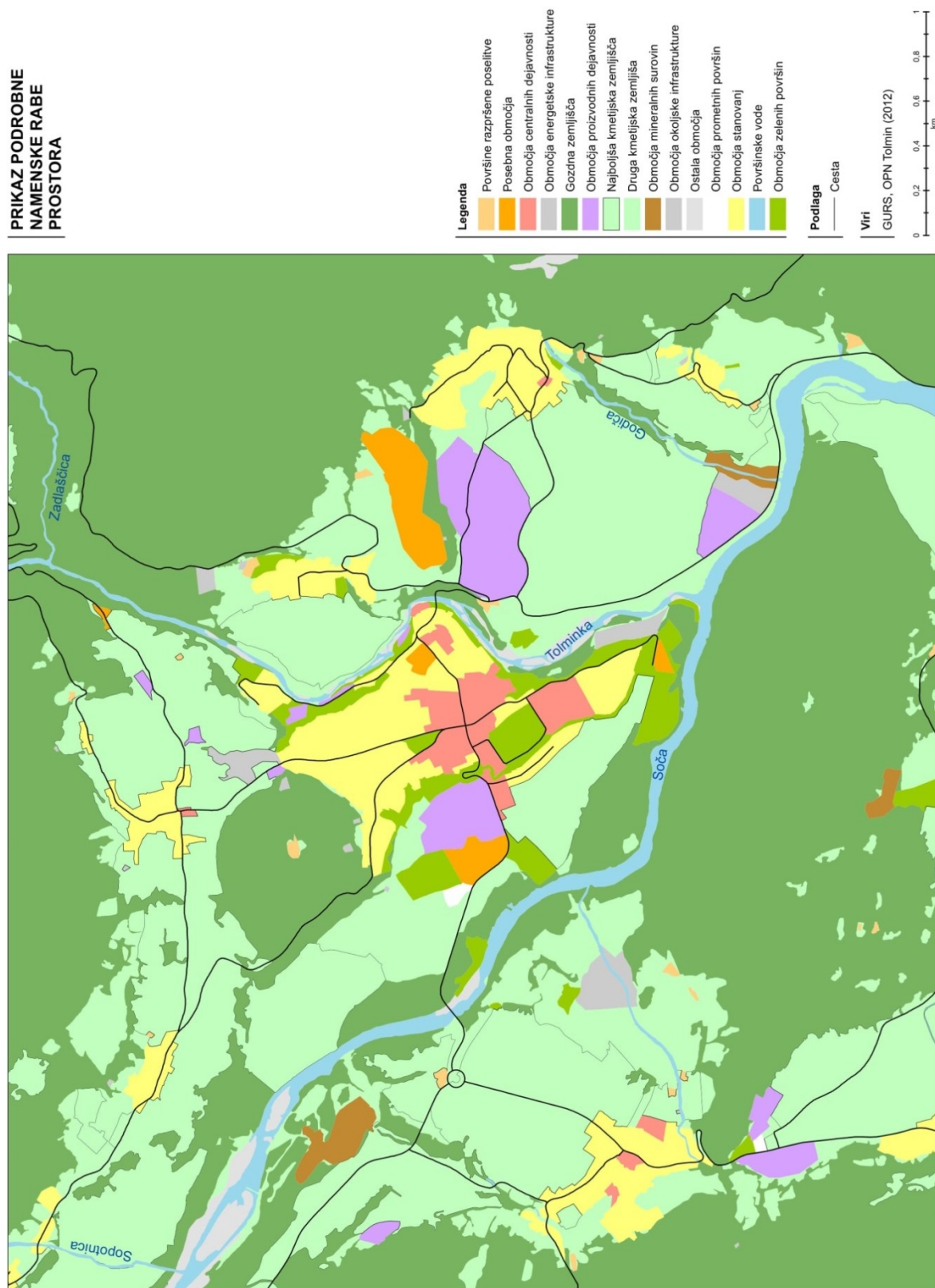
3.1.11 Gospodarska javna infrastruktura

Po južni strani mesta poteka elektrovod večje kapacitete (110 kV), ta se večkrat razcepi, elektro vodi manjše kapacitete (20 kV) pa vodijo do posameznih naselij. Na reki Soči in na potoku Godiča se nahajata dve hidroelektrarni (OPN Tolmin, 2012). Čez območje, ki ga v delu podrobneje obravnavamo, poteka primarno omrežje vodovoda, ki z vodo oskrbuje naselje Poljubinj in poteka naprej proti Mostu na Soči (slika 11, Priloga G).



Slika 9: Vizualna analiza (GURS).

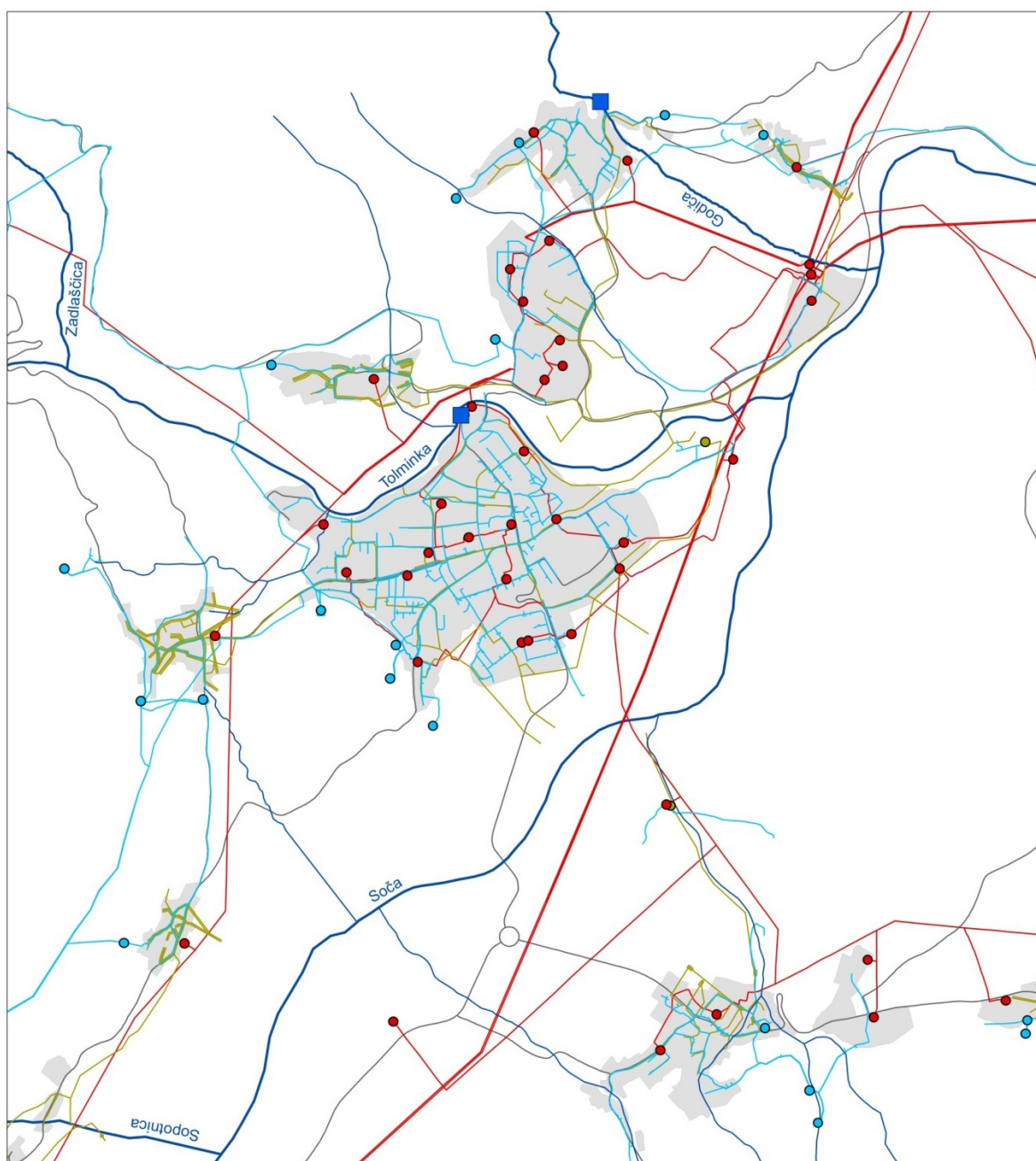
»Stran je namenoma prazna.«



Slika 10: Prikaz podrobne namenske rabe prostora (OPN Tolmin (2012), GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

PRIKAZ GOSPODARSKE
JAVNE INFRASTRUKTURE



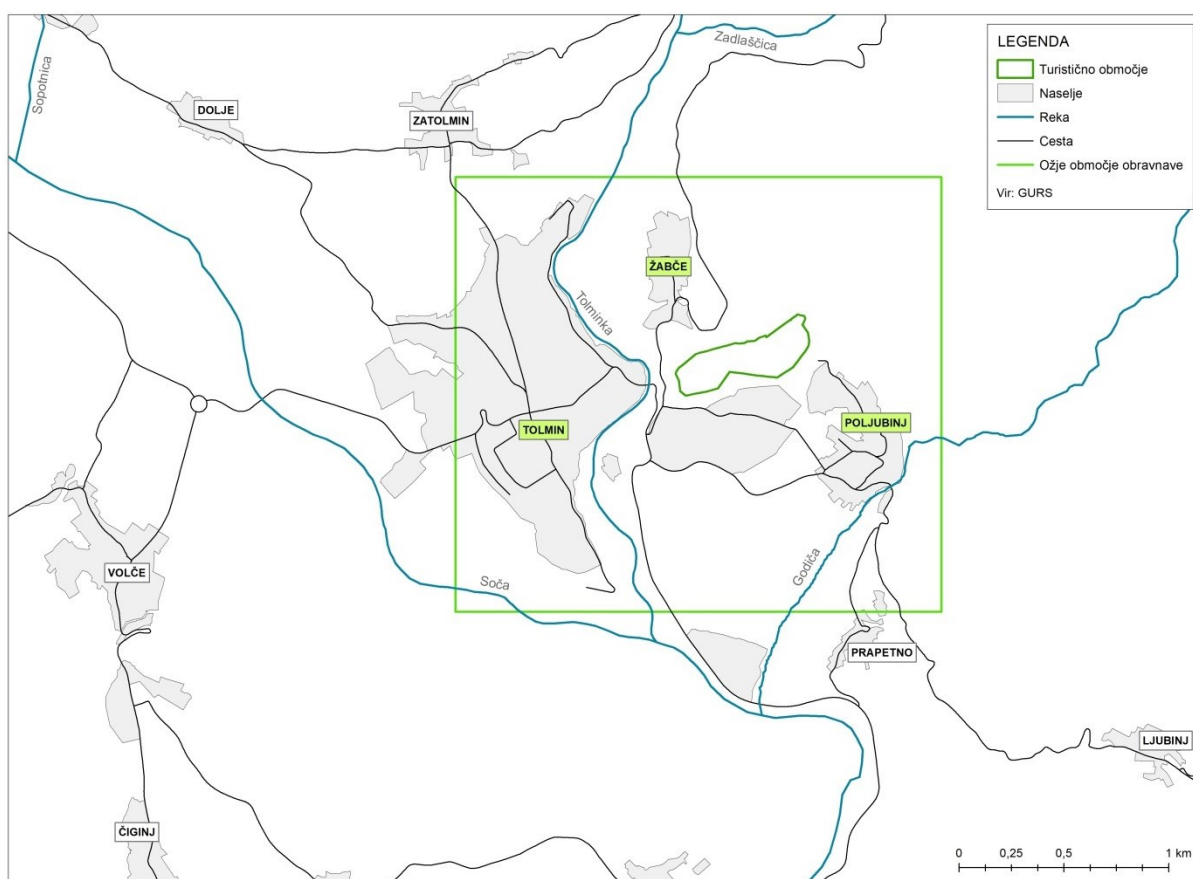
Slika 11: Prikaz gospodarske javne infrastrukture (OPN Tolmin (2012), GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

Pri načrtovanju prometne infrastrukture v bližini vodovodov je potrebno upoštevati varovalne pasove. Varovalni pasovi vodovoda so namenjeni zaščiti pred škodo, do katere bi lahko prišlo zaradi posegov v prostor. Za posege v prostor znotraj koridorjev je potrebno pridobiti soglasje, pri tem pa je najpomembnejše to, da se vodovod ne poškoduje.

3.2 PREDSTAVITEV OŽJEGA OBMOČJA

Na sliki 12 je prikazana lega mesta Tolmin in okoliških naselij ter območje, ki je namenjeno turizmu in se na njem predvideva postavitve hotelskega wellness kompleksa. Območje, katerega v delu podrobneje obravnavamo, je turistično območje z razširitvijo do bližnjih naselij Poljubinj in Žabče.

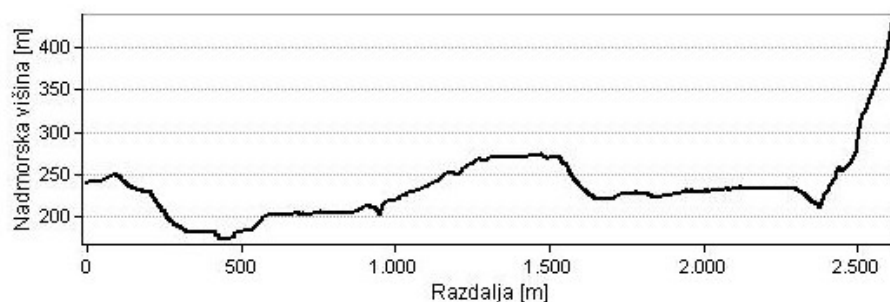


Slika 12: Prikaz lege mesta Tolmin in okoliških naselij (GURS, OPN Tolmin (2012)).

3.2.1 Relief

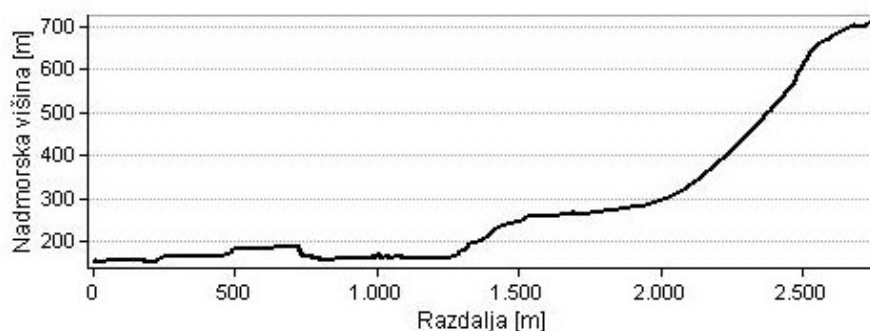
Na sliki 16 in v Prilogi H je s plastnicami predstavljen potek reliefa za ožje obravnavano območje. Naredili smo tri prereze terena, na katerem načrtujemo novo prometno infrastrukturo. Turistično območje se nahaja na višini približno 275 m. Iz slike 13, ki prikazuje prerez terena v smeri SZ–JV, je lepo viden vzravnani plato, na katerem se nahaja Turistično

območje. Proti naseljem Poljubinj in Žabče se teren spusti za dobrih 50 višinskih metrov, kar pomeni, da bo nova prometna infrastruktura potekala čez višinsko razgibana območja. Proti naselju Žabče se teren enakomerno spušča, proti Poljubinju pa ta strmo pada (tu teren pade za približno 50 višinskih metrov na razdalji 100 m).

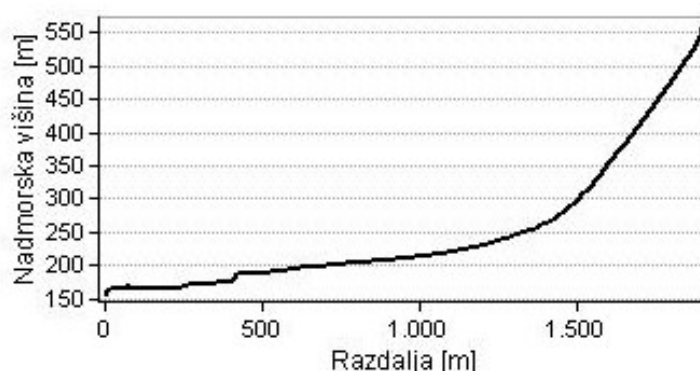


Slika 13: Prerez terena v smeri SZ-JV - Prerez 1.

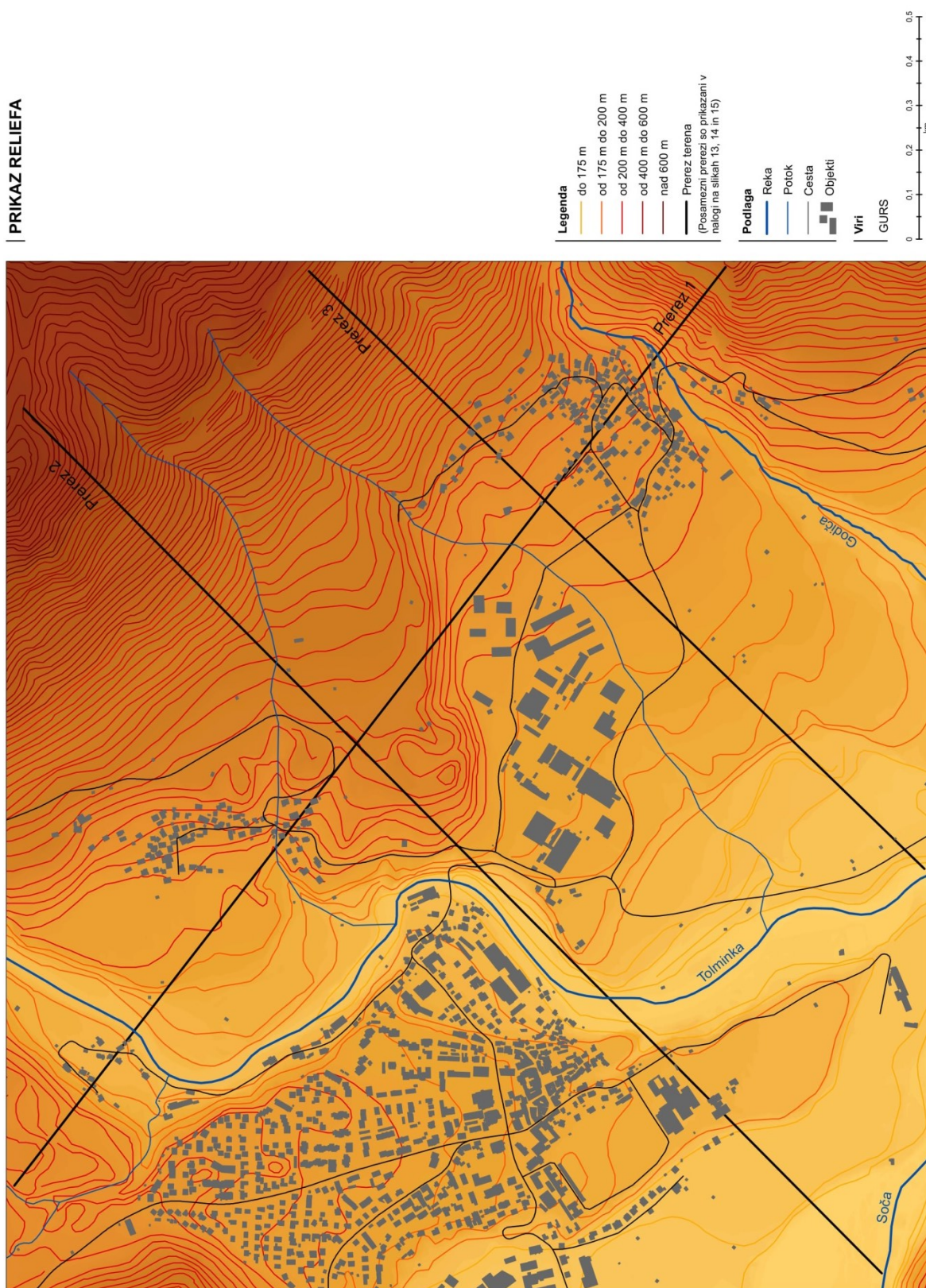
Drugi prerez (slika 14), prav tako poteka čez turistično območje, vendar ta predstavlja prerez terena v smeri JZ-SV. Dve najnižji območji predstavljata dolini rek Soče in Tolminke, nato pa se teren strmo dvigne ne vzravnane predel turističnega območja. Teren se naprej dviga proti vrhu vzpetine Žabiški Kuk. Na sliki 15 je prav tako prikazan prerez v smeri JZ-SV, vendar je ta speljan mimo platoja turističnega območja, preko severozahodnega roba naselja Poljubinj. Teren se tu enakomerno dviga proti vrhu hriba Žabiški Kuk.



Slika 14: Prerez terena v smeri JZ-SV - Prerez 2.



Slika 15: Prerez terena v smeri JZ-SV - Prerez 3.



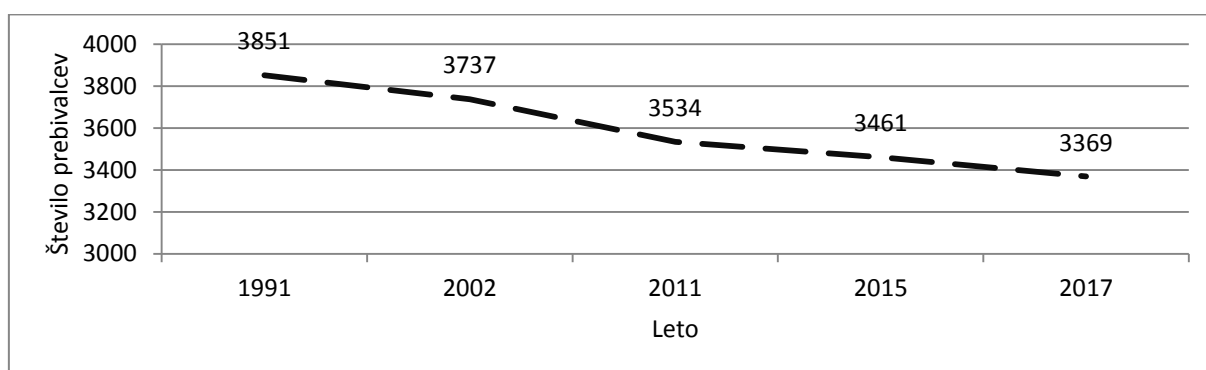
Slika 16: Prikaz reliefa (GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

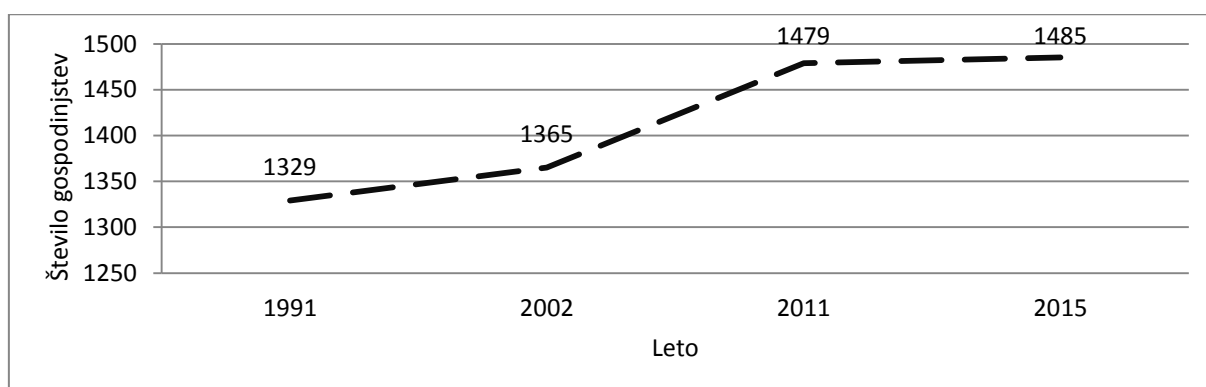
3.2.2 Demografska analiza obravnavanih naselij

Demografska analiza mesta Tolmin

V mestu Tolmin je število prebivalcev od leta 1991 do leta 2017 postopoma upadlo za približno 500 prebivalcev (grafikon 1). Število gospodinjstev pa se je od leta 1991 do leta 2015 postopoma povečalo (grafikon 2). Skupno je v teh letih naraslo za približno 150 gospodinjstev.



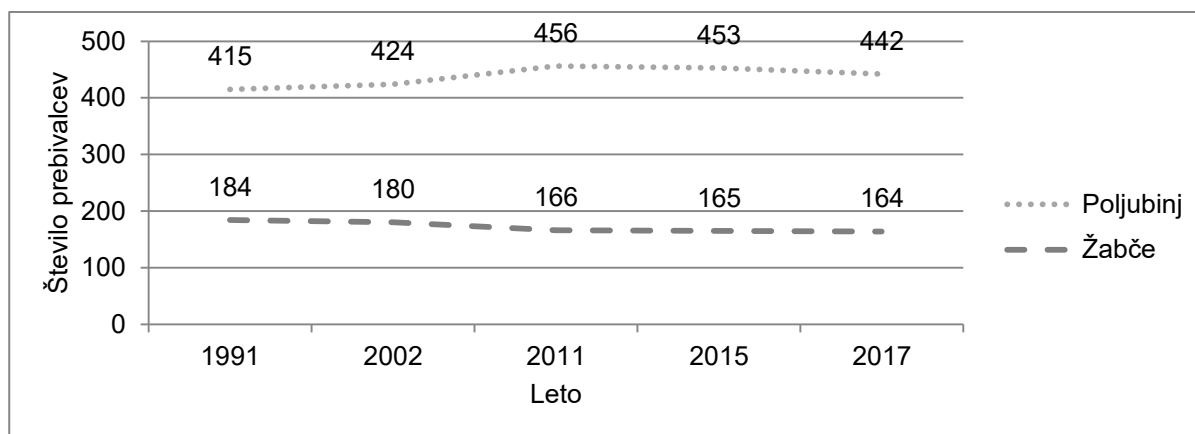
Grafikon 1: Gibanje števila prebivalcev v mestu Tolmin od leta 1991 do leta 2017 (SI-STAT, 2017).



Grafikon 2: Trend gibanja števila gospodinjstev v mestu Tolmin od leta 1991 do leta 2015 (SI-STAT, 2017).

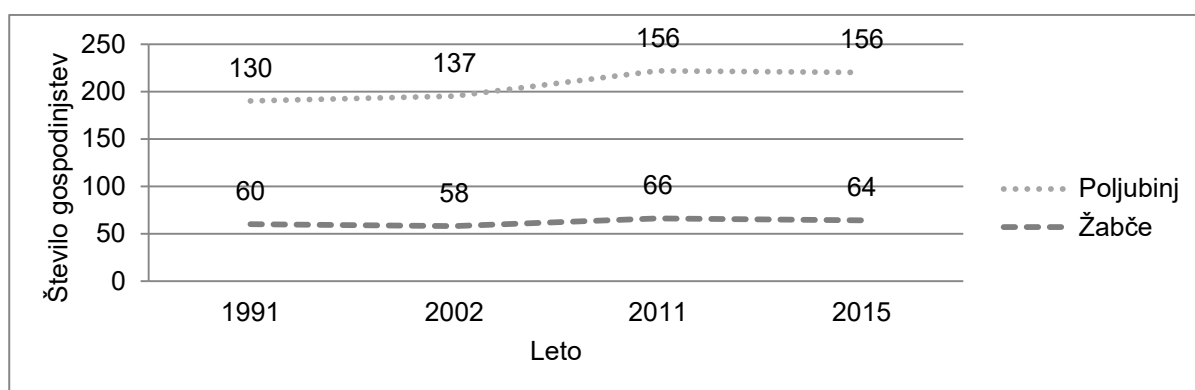
Demografska analiza naselij Poljubinj in Žabče

V naselju Poljubinj je bilo leta 1991 415 prebivalcev, do leta 2017 pa se je število prebivalcev povečalo za 27 prebivalcev (grafikon 3). Do leta 2011 je število prebivalcev naraščalo, do danes pa je postopoma upadalo in tako ima naselje Poljubinj danes 442 prebivalcev. Glede na to da je od leta 2011 dalje število prebivalcev padalo, lahko pričakujemo tudi nadaljnji upad števila prebivalcev. V naselju Žabče pa število prebivalcev postopno pada že od leta 1991 (grafikon 3), zato tako kot za naselje Poljubinj, pričakujemo tudi nadaljnje upadanje števila prebivalcev.



Grafikon 3: Gibanje števila prebivalcev v naseljih Poljubinj in Žabče od leta 1991 do leta 2017 (SI-STAT, 2017).

V nasprotju z gibanjem števila prebivalcev, je za naselji Poljubinj in Žabče značilna počasna rast števila gospodinjstev (grafikon 4). V naselju Poljubinj je od leta 1991 do leta 2011 število gospodinjstev počasi naraščalo, od leta 2011 do leta 2015 pa je ostalo nespremenjeno. V naselju Žabče pa je število gospodinjstev najprej nekoliko upadlo, potem pa se je zopet dvignilo. V prihodnjih letih pričakujemo naraščanje števila gospodinjstev v obeh naseljih.



Grafikon 4: Trend gibanja števila gospodinjstev v naseljih Poljubinj in Žabče od leta 1991 do leta 2015 (SI-STAT, 2017).

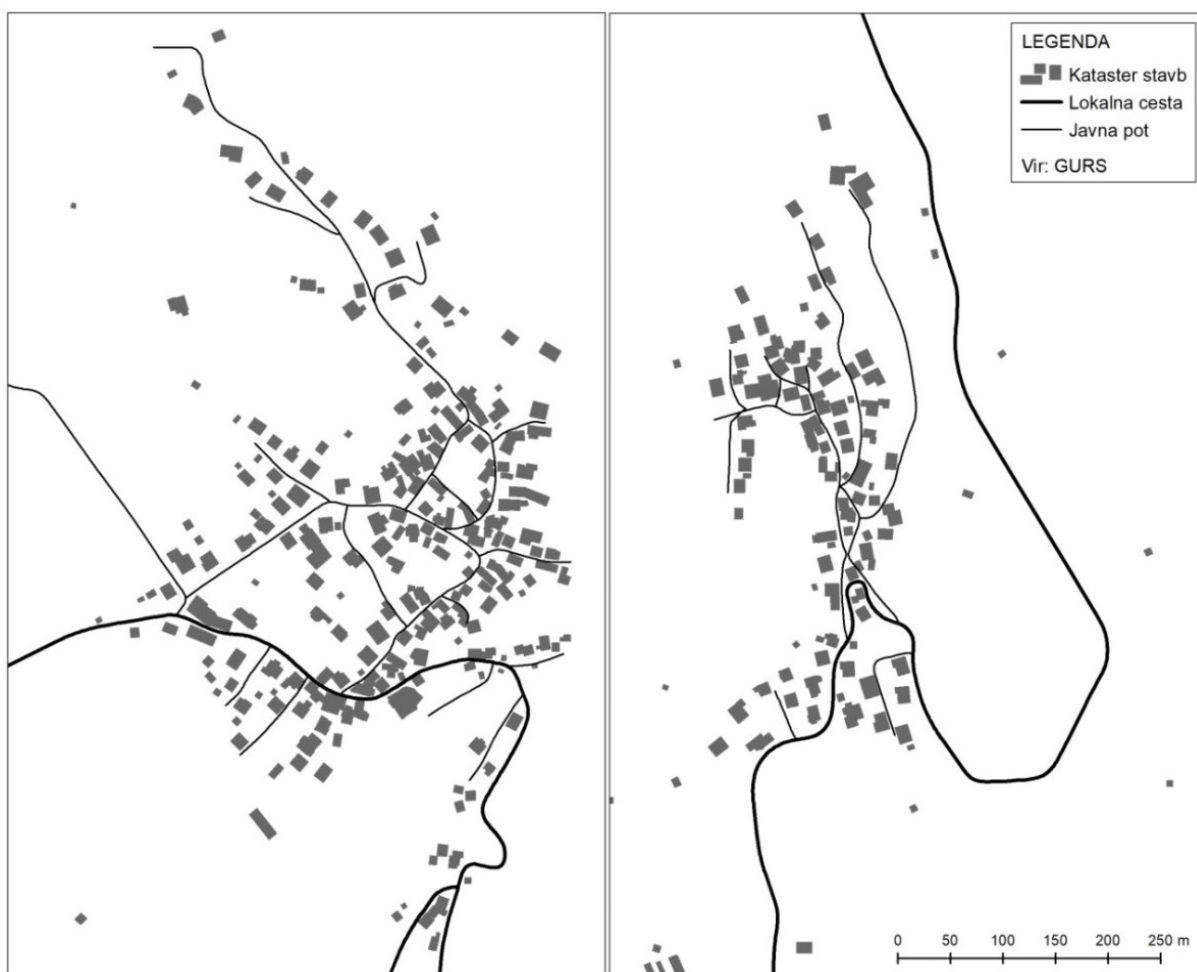
Tako kot v mestu Tolmin, tudi v naseljih Poljubinj in Žabče število prebivalcev pada, narašča pa število gospodinjstev. Sklepamo lahko, da gre za umiranje starejšega prebivalstva v naseljih in za odseljevanje mlajšega prebivalstva. Obenem pa za počasno priseljevanje, saj se večja števila gospodinjstev. Razlog za večanje števila gospodinjstev je lahko tudi posledica tega, da mlade družine stremijo k ustvarjanju svojega gospodinjstva, medtem ko je bila včasih ustaljena praksa bivanja več generacij v enem gospodinjstvu.

Nova prometna povezava bo prebivalcem naselij Poljubinj in Žabče omogočila boljše bivanjske pogoje, predvsem v smislu dostopnosti. Domnevamo, da bo zaradi boljših

bivanjskih pogojev število prebivalcev v prihodnosti naraščalo, to pa je pozitivno za ohranjanje podeželja.

3.2.3 Tipološka analiza naselij Poljubinj in Žabče

Na območju Občine Tolmin prevladujejo razložena naselja, gručaste vasi in zaselki. Ob vznožju prisojnih pobočij hribovja, takšno lego imata tudi naselji Poljubinj in Žabče, prevladujejo gručaste vasi (Lipušček, 2017). Naselji ležita na manjših ravninskih platojih nad reko Sočo, ob vznožju Žabijskega vrha. Skozi obe naselji vodi lokalna cesta, ki se nadaljuje po dveh različnih dolinah in povezuje več naselij.



Slika 17: Prikaz tipologije naselij Poljubinj in Žabče (GURS, 2017).

Za arhitekturno krajino Tolmin so značilne naslednje oblike naselij: naselja v pobočju, razporejena po plastnicah, gručasta naselja in strnjena naselja (Fister, 1993). Naselji Poljubinj in Žabče uvrščamo med gručasta naselja. »Gručasto naselje je strnjeno naselje, v katerem so domačije/stavbe razpostavljene nepravilno v eni ali več med seboj povezanih skupinah« (Fister, 1993). Za ta tip naselij je značilen nekoliko neurejen zunanji izgled

naselja, kompaktna oblika z nepravilnimi mejami, križne komunikacije ter poljska razdelitev v grude (Gabrijelčič, 1985). Do kompaktne in neurejene oblike naselja prihaja zaradi razgibanega terena in posledične širitve naselja po dolinah in ravninskih zaplatah. Za polja v grudah so značilne parcele najrazličnejših oblik in smeri. Iz slike 17 so razvidne tudi križne komunikacije in kompaktna oblika naselij Poljubinj in Žabče.

V naseljih Poljubinj in Žabče za urejanje skupnih zadev skrbi vaška skupnost. Člani vaše skupnosti se zbirajo v skupnih prostorih, kateri so namenjeni srečevanju in druženju sovaščanov. V gručastih naseljih stojijo takšni objekti na križiščih poti (Gabrijelčič, 1985). V naselju Poljubinj se tak objekt nahaja v južnem delu naselja, ob lokalni cesti ki vodi skozi naselje.

3.2.4 Morfološka analiza naselij Poljubinj in Žabče

Morfologija je veda o zgradbi in obliki. Zgradba predstavlja skupek elementov, kateri tvorijo neko celoto, oblika pa daje stvarjem določen videz, ki ga imajo v prostoru. Morfologija je torej geografski termin, ki se povezuje s prostorskimi strukturami kot s fizičnimi elementi, ki sestavljajo poselitvene vzorce. Z morfološko analizo želimo spoznati elemente, ki sestavljajo fizične strukture v naselju in kako so ti elementi povezani med seboj.

Naselji Poljubinj in Žabče smo analizirali in poiskali morfološke vzorce, ki ju sestavljajo. Posamezen morfološki vzorec je določen glede na elemente ki ga sestavljajo, vendar pa določenega morfološkega vzorca ne določajo vsi elementi v njem, ampak le tisti, ki so zanj najbolj značilni. Tako smo opredelili 6 morfoloških vzorcev (slika 18, Priloga I):

- Staro vaško jedro z gručasto zasnovo,
- Samotna kmetija,
- Širitev naselja ob vaškem jedru,
- Širitev naselja ob komunikacijah,
- Območje senikov in
- Industrija.

Poljubinj

Središče naselja Poljubinj predstavlja staro vaško jedro. Tu je včasih stalo betonsko korito, okoli katerega je bil prostor, ki je bil namenjen srečevanju prebivalcev. Korito je bilo kasneje podrto in nastal je širok prostor, kjer domačini velikokrat prirejajo razne prireditve. Na drugih predelih vaškega jedra se posamezno nahajajo še gostilna, mlekarna in vaško drevo.



Slika 18: Morfološka analiza naselij Poljubinj in Žabče (GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

Naselje Poljubinj je bilo od nekdanj vas majhnih kmetov, tako najdemo v njej veliko opuščenih, pa tudi še vedno delujočih kmetij. Kmetije so gosteje posejane okoli vaškega jedra, kar nekaj kmetij pa najdemo tudi v ostalih delih naselja. Vsako kmečko gospodarstvo je sestavljeno iz stanovanjske hiše, katere se največkrat drži gospodarski objekt, ali pa je ta ločen od hiše.

V sklop gospodarstva vsake kmetije spadajo tudi seniki in kozolci izven naselja, tako smo zajeli dve večji območji kozolcev na južni in zahodni strani naselja.

Ob vaškem jedru se nahaja območje nekoliko novejše zazidave, katerega smo uvrstili v območje širitve naselja ob vaškem jedru. Na severni in vzhodni strani Poljubinja pa se je naselje širilo ob cestnih povezavah, zato ti dve območji uvrščamo med območja širitve naselja ob komunikaciji.

V sklop naselja Poljubinj spada tudi obsežno industrijsko območje na njegovi zahodni strani. Območje je jasno ločeno od ostalega naselja, tako da ne moti dogajanja v njem in ne spreminja njegove oblike. V okolici industrijskega območja lahko zaznamo manjše kmetijske objekte, kar kaže na to, da so bile tu nekoč kmetijske površine, ki so bile last poljubinskih kmetov. Industrijsko območje se širi proti severu in zaenkrat še ne posega v območje naselja.

Žabče

Žabče so manjše, strnjeno naselje, ki nima gostilne, vaškega drevesa ali cerkve, po kateri bi lahko prepoznali središče naselja. Staro vaško jedro tako predstavlja betonsko vaško korito, v okolici katerega so se včasih in se še vedno zbira tamkajšnje prebivalstvo.

Posamezne kmetije so raztresene po naselju, eno večjo, ki je nekoliko odmaknjena od naselja in vključuje več gospodarskih objektov pa smo umestili v svoj morfološki vzorec – Samotna kmetija. Kmetijam pripadajo tudi gospodarska poslopja, raztresena po travnikih izven naselja. Ta območja smo umestili v območja kozolcev. Severno in zahodno od vaškega jedra smo opazili območji širitve naselja ob vaškem jedru, tu prevladujejo novejši objekti. Na južni strani pa se je naselje širilo ob glavni komunikaciji, ki poteka mimo naselja in vodi naprej po dolini reke Tolminke.

Na podlagi poznavanja morfološkega vzorca in tipologije naselij, lahko uspešneje načrtujemo bodoči razvoj naselja. Pri načrtovanju nove prometne povezave je pomembno ohranjanje morfološke oblike in tipologije naselij. V prihodnosti se bo ob novi prometni povezavi

najverjetneje začelo širiti naselje, zato je pomembno, da je ta načrtovana tako, da bo oblika naselij tudi v prihodnje ohranjena.

3.2.5 Analiza namembnosti objektov v naseljih Poljubinj in Žabče

Namembnost objektov smo določili na podlagi terenskega ogleda, katerega smo izvedli 31. 7. 2017 in 16. 8. 2017. Objekte smo glede na namembnost razvrstili v 8 kategorij (preglednica 8).

Preglednica 8: Kategorije namembnosti objektov v naseljih Poljubinj in Žabče
(lastni podatki, terenski ogled).

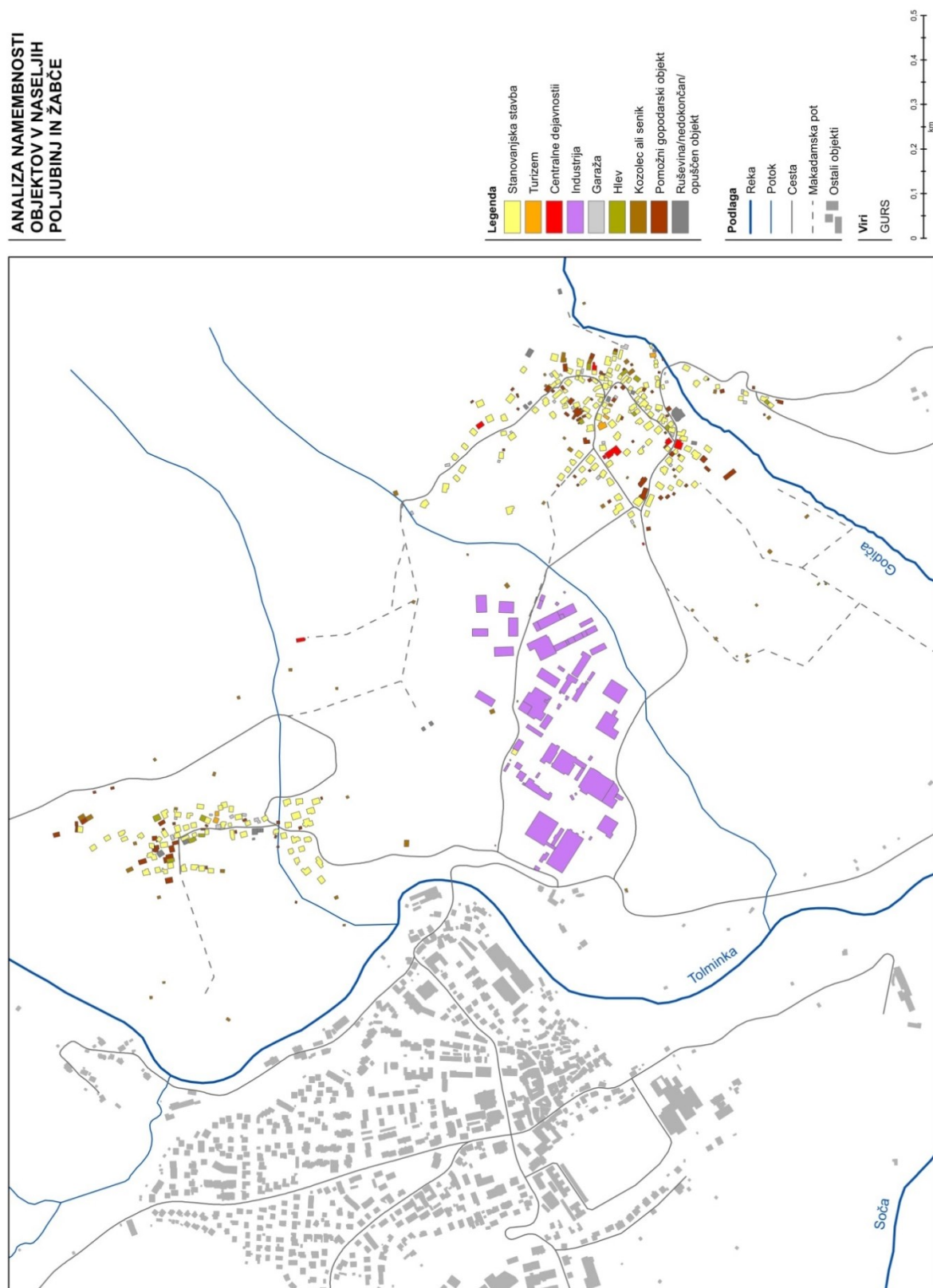
Namembnost objekta	Število objektov	Odstotek [%]
Stanovanjska stavba	190	40
Turizem	5	1
Centralne dejavnosti	9	2
Garaža	29	6
Hlev	14	3
Kozolec ali senik	50	11
Pomožni gospodarski objekt	89	19
Ruševina, nedokončan ali opuščen objekt	17	4

V obeh naseljih skupaj je 469 objektov, od tega je največ stanovanjskih stavb (40 %), pomožnih gospodarskih objektov (19 %) in senikov ali kozolcev (11 %). Veliko je tudi industrijskih objektov (14 %), saj se v bližini naselja Poljubinj nahaja obsežna industrijska cona. Objekti, razvrščeni v posamezne kategorije, so prikazani na sliki 19 in v Prilogi J.

Glede na to, da je v naseljih Poljubinj in Žabče največ stanovanjskih stavb, to pomeni, da so tukajšnji prebivalci po večini zaposleni izven teh naselij in posledično dnevno migrirajo v večja mesta. Z novo prometno infrastrukturo bomo prebivalcem omogočili boljšo dostopnost do delovnih mest in storitvenih dejavnosti. Na odsekih, ki bodo namenjeni le izboljšanju dostopnosti naselij, je potrebno zagotoviti dovolj veliko prometno prepustnost, da bodo lahko prebivalci nemoteno prehajali iz oz. v naselje.

3.2.6 Analiza in predstavitev wellness centra Tolmin

Predstavitev predvidenega Wellness centra Tolmin smo povzeli po Humar, J., Predinvesticijska študija za določitev lokacije wellness centra Tolmin (2007). Lokacija Wellness centra je na vseh kartah ožjega območja označena kot Turistično območje.



Slika 19: Analiza namembnosti objektov v naseljih Poljubinj in Žabče (GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

Trend gibanja realizacije nočitev kaže na povečevanje števila turistov v občini Tolmin. V zadnjem desetletju ugotavljamo konstantno rast števila nočitev turistov. Značilnost tolminskega turizma je tudi velika oscilacija obiska glede na sezono, tako so v obdobju od aprila do oktobra realizirali 89 % vseh nočitev. Na podlagi teh podatkov lahko ugotovimo, da mora biti tolminski turizem usmerjen v nevtralizacijo sezonskosti ter podaljšanje dobe bivanja. To lahko dosežemo z investiranjem v nove nastanitvene kapacitete ter atraktivno programsko ponudbo. V ta namen Občina Tolmin, na območju med naseljema Poljubin in Žabče, predvideva izgradnjo hotelskega wellness kompleksa (Humar, 2007), ki bo turiste privabljal celo leto.

Na lokaciji bivše vojaške opazovalnice ter strelišča, ki ima izrazito ugodno strateško postavljeno lego na platoju nad mestom, se predvideva postavitve hotelskega wellness kompleksa. Ta bo ponujal celotno programsko ponudbo visoke kategorije s poudarkom na kvaliteti preživljanja prostega časa v naravni okolici, visokem nivoju storitev in pestrosti ponudbe. Namen wellness kompleksa je ponuditi destinacijo, kjer se gost počuti domače, saj mu je poleg storitev visoke kategorije omogočen tudi intimen stik z naravo in dejavnostmi v bližini.

Na obrobju, kjer se plato konča in teren prične padati proti jugu, je predvidena pozicija hotelskega in spa objekta. Spa del je vodilni element resorta, ki je postavljen tako, da je dobro osončen, razgleden in obenem postavljen tako, da je omogočen enostaven dostop zunanjih gostov. Hotelski del pa je postavljen tako, da ima večina sob razgled po dolini ali pa imajo možnost navezave na naravno okolje. Na zgornjem delu platoja je predvideno apartmajsko naselje, ki bo obsegalo približno 48 apartmajev z možnostjo širitve naselja. Apartmajsko naselje bo oblikovano iz naravnih materialov in bo dajalo vtis manjše vasice z značilnostmi lokalne arhitekture. Posamezni apartmaji bodo sestavljeni iz pritličja in nadstropja.

Pozitivni vplivi predvidenega wellness centra na tolminsko gospodarstvo:

- Povečanje števila prenočitvenih zmogljivosti in zvišanje nivoja kvalitete storitev
- Povečanje ugleda in atraktivnosti turistične destinacije ter dvig celotnega nivoja storitev tolminskega turizma na višjo raven
- Ureditev komunalne infrastrukture
- Odprtje novih delavnih mest
- Povečanje povpraševanja po gostinskih storitvah, domači obrti in kulinaričnih dobrotah v kraju samem in širši okolici

- Zmanjšanje sezonske oscilacije
- Domače prebivalstvo bo pridobilo kapacitete za preživljanje prostega časa
- Omogočen bo vzporeden razvoj sorodne ponudbe in novih razvojnih možnosti kraja

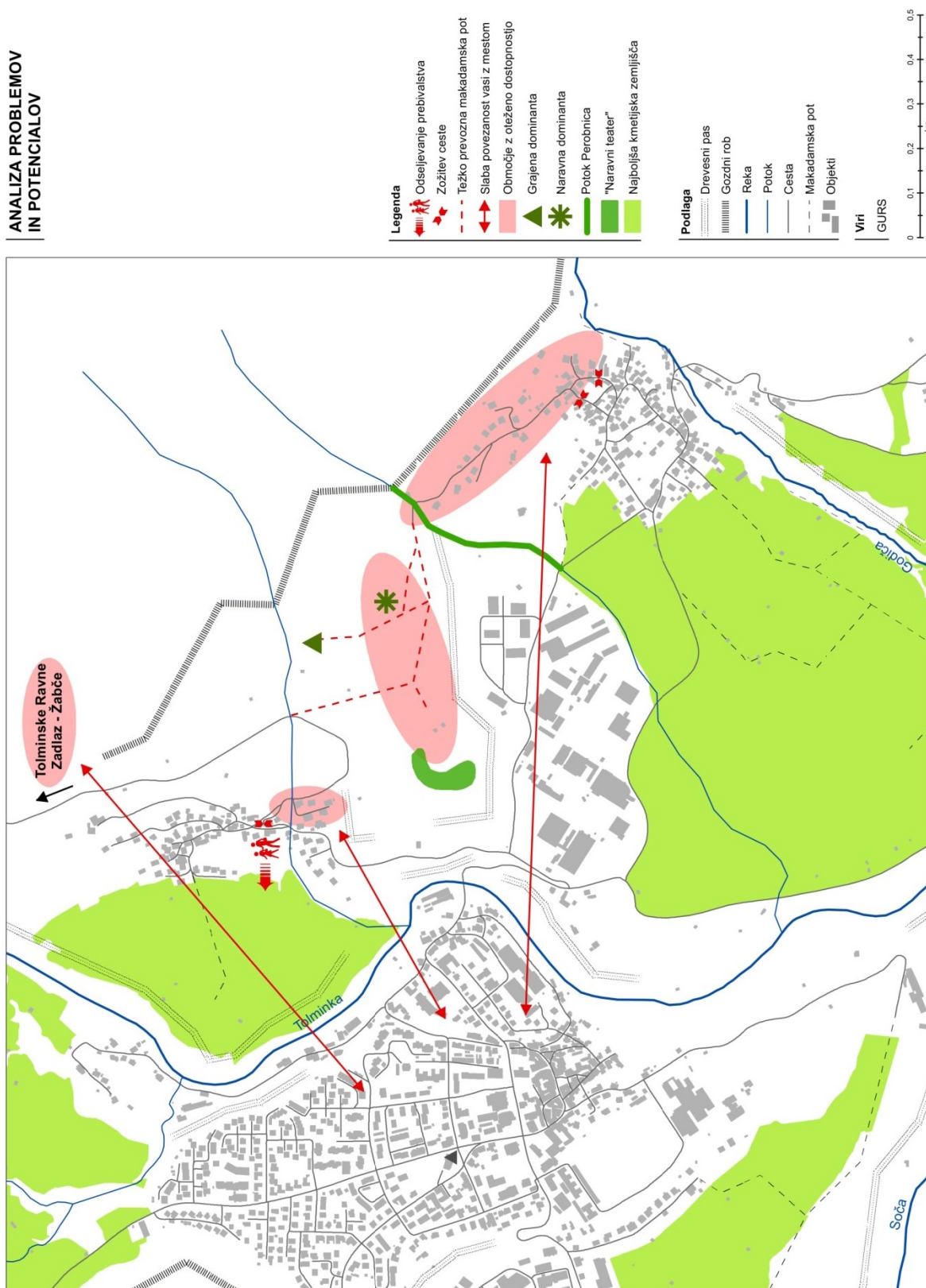
Predviden hotelski objekt bo ponujal 150 sob, tako bo skupaj z 48 apartmaji na voljo 530 postelj, od tega 338 v hotelu in 192 v apartmajskem naselju. V času turistične sezone, z viškom poleti in pozimi, lahko pričakujemo, da se bo tekom meseca avgusta izmenjalo približno 2650 obiskovalcev, decembra pa 2450.

Problematika izgradnje wellness kompleksa je obstoječa infrastrukturna urejenost, saj je, glede na velikost in kapacitete predvidenega objekta, ta neustrezna. Trenutna dovozna cesta tako lokacijsko kot kapacitivno ni primerna, zato je potrebna temeljita investicija v prometno infrastrukturo. Nova prometna infrastruktura bi obiskovalcem omogočala dostop do glavnih prometnic ter povezavo z mestom Tolmin in okoliškimi naselji.

3.2.7 Analiza problemov in potencialov za prostorski razvoj

Na območju, ki ga obravnavamo so v smislu prometne urejenosti številni problematični predeli, zaradi katerih je treba urediti prometno infrastrukturo. To so točke zožitev, kjer so zaradi ozkih poti med hišami, ti odseki težko prehodni. V naselju Poljubinj sta dve taki območji, v naselju Žabče pa eno. Zaradi zožitev je prebivalcem teh območij otežen dostop do delovnih mest, storitvenih in drugih dejavnosti v mestu Tolmin. Naselji Tolminske Ravne in Zadlaz Žabče imata prav tako omejen dostop, saj je edini dostop do teh naselij mogoč skozi ožino v vasi Žabče. Najkrajšo povezavo med naselji Poljubinj in Žabče trenutno predstavlja težko prevozna makadamska pot, katero je mogoče prečkati le s terenskimi vozili. Neprimerna cestna infrastruktura pomeni omejen dostop do omenjenih naselij ter slabo povezanost naselij med seboj.

Območje med naseljema Poljubinj in Žabče predstavlja velik potencial za razvoj turistične dejavnosti, vendar je zaradi slabe dostopnosti njegov razvoj zelo omejen oz. nemogoč. Dobro urejena prometna infrastruktura je namreč ključna za razvoj turizma in kasnejše privabljanje turistov. Demografska analiza je pokazala, da število prebivalcev v naselju Poljubinj počasi upada od leta 2011, v naselju Žabče pa od leta 1991. Torej se tu srečujemo tudi s problematiko počasnega praznjenja območja. Do odseljevanja prebivalstva prihaja zaradi oteženega dostopa do dejavnosti javnega pomena, slabo urejenih prometnih povezav in pomanjkanja delovnih mest.



Slika 20: Analiza problemov in potencialov (GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

V bližini obravnavanega območja se nahaja nekaj potencialov, katere želimo zavarovati, da bodo ob posegih v prostor na tem območju ohranili svoj pomen. Ohranjanje teh omogoča razvoj proizvodnih in oskrbnih dejavnosti, rekreacije in turizma. To so (slika 20, Priloga K):

1.) Cerkev sv. Marka

Je grajena dominanta, ki predstavlja sakralno stavbno dediščino in se varuje v prostorskem aktu občine. Cerkev je bila zgrajena v 13. stol., kasneje je bila porušena, leta 1994 pa ponovno zgrajena in blagoslovljena. Je podružniška cerkev župnije Tolmin, za katero skrbijo prebivalci naselja Žabče (Župnija Tolmin, 2017). Vernemu prebivalstvu predstavlja kraj kjer se lahko duhovno poglabijo, nevernemu pa možnost za lepo izletniško točko ali postojanko.

2.) Razgledna točka

Predstavlja naravno dominantno, s katere se odpirajo lepi pogledi po dolini Soče proti Kobaridu in proti naselju Poljubinj. Mimoidoči, predvsem pa starejši sprehajalci se na tem mestu radi ustavijo in uživajo v lepem razgledu. Ob postavitvi klopi, ki bi omogočala krajši počitek, bi bila točka še bolj privlačna.

3.) »Naravni teater«

Je reliefno izoblikovan naravni lok, ki ob ureditvi predstavlja možnost za uporabo v turistični ali drug namen. Danes je to območje zapuščeno in poraslo z drevjem, včasih pa so mladim tukajšnje obdelane travnate površine predstavljala prostor za igro. Zaradi primerne oblikovanosti terena je namreč to območje predstavljalo kotanjasto obliko igrišča z naravnimi robovi.

4.) Potok Perobnica

Pomembno je, da gradnja objektov ne posega v prostor vodotokov. Zakon o vodah določa območje vodnega zemljišča, na katerem so dejavnosti omejene. Priobalni pas za vode 2. reda, med katere sodijo tudi potoki, znaša 5 m od vrha brežine (ZV-1, 2002). Strugo potoka je torej ob posegih potrebno ohraniti v čim večji meri nedotaknjeno.

5.) Najboljša kmetijska zemljišča

Ta se nahajajo na obsežnem ravninskem platoju na zahodni strani naselja Žabče ter na jugo-zahodni strani naselja Poljubinj, imenovanem tudi poljubinjsko polje. Najboljša kmetijska zemljišča predstavljajo za kmetijstvo in gospodarstvo proizvodno sredstvo najvišje vrednosti. Iz tega razloga so posegi na najboljša kmetijska zemljišča dovoljeni le v redkih primerih.

3.3 PROMETNA ANALIZA

Omrežje glavnih, regionalnih in občinskih cest v Občini Tolmin skupaj predstavlja kar 554,3 km cest (SI-STAT, 2017). Današnje razvejano omrežje v občini je še iz vojnih časov. Glavne prometnice sledijo dolinam večjih rek, ceste so močno zavite in zato marsikje neustrezne. Razvoj cestnega prometa otežujejo neugodne reliefne razmere, obrobna lega občine, politične razmere, idr. (Klar, 2010).

Občina Tolmin predstavlja stičišče več pomembnih prometnic. Proti vzhodu se lahko peljemo po dolini Idrijce proti Idriji, na jug vodi cesta ob reki Soči proti Novi Gorici in na severozahod ob Soči proti Bovcu in Italiji. Edina železniška povezava v občini poteka po dolini Bače in naprej po Soški dolini proti Novi Gorici (Lipušček, 2017). Nekoč je imela ta železniška povezava pomembno vlogo pri prometnem povezovanju, danes pa je ta slabo razvita.

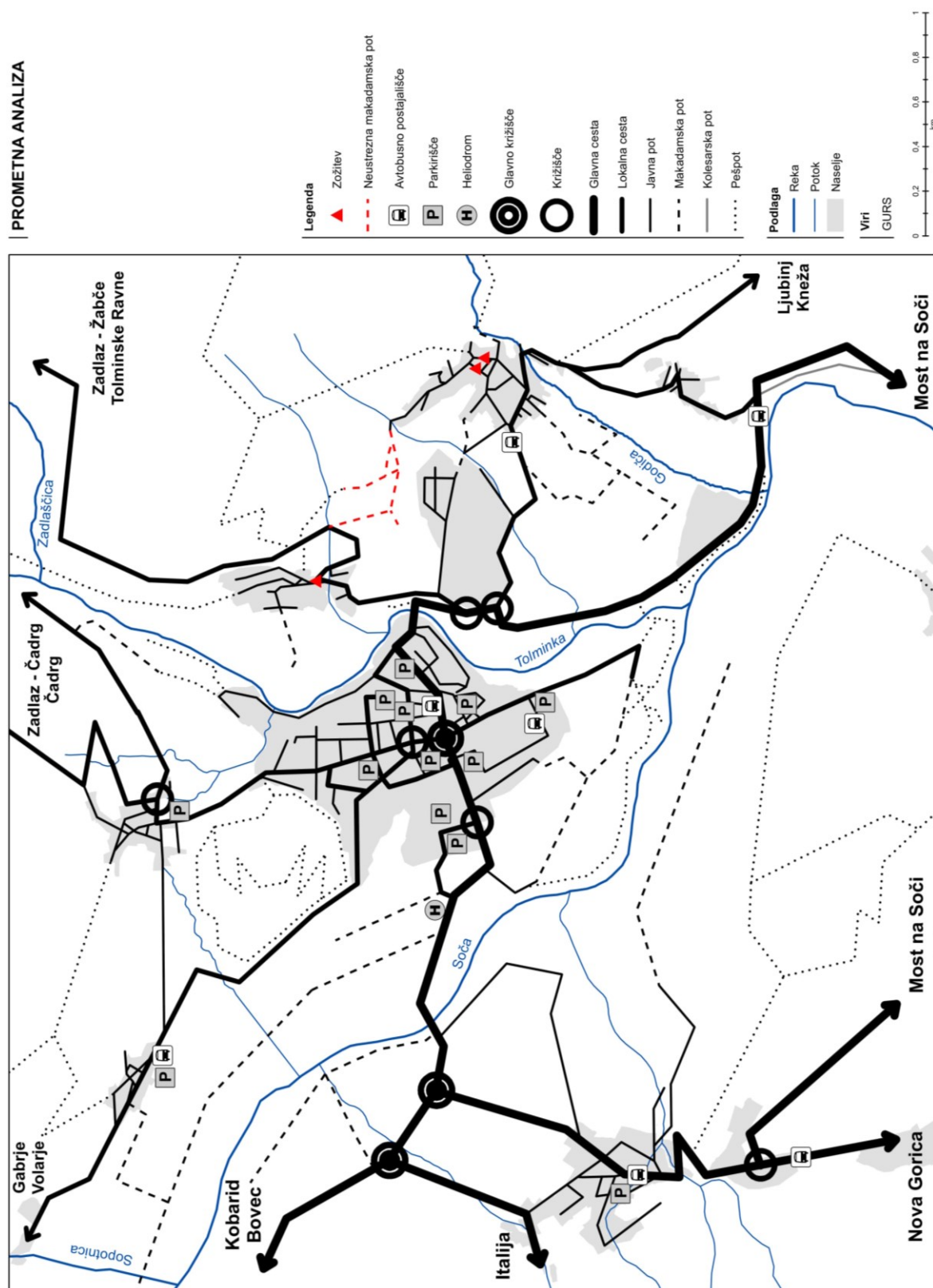
Glavni prometni povezavi v okolici mesta Tolmin sta:

- cestna povezava Idrija – Tolmin, katera povezuje osrednjo Slovenijo in zgornjo Soško dolino in
- cestna povezava Nova Gorica – Tolmin, ta povezuje mesto Tolmin po dolini reke Soče z Novo Gorico, ki je središče nacionalnega pomena.

Ti prometnici se združita na zahodni strani mesta Tolmin in predstavljata najpomembnejše občinsko križišče »pri Peršetu«. V bližini križišča državnega pomena se nahaja manjše križišče regionalnega pomena, katero preko ceste »po Kamnici«, povezuje Tolminsko kotlino z Italijo. Ta, nedavno asfaltirana povezava Volče–Solarji, je precej izboljšala povezavo Slovenije z Beneško Slovenijo. Poleg teh prometnic so v okolici mesta Tolmin še številne lokalne ceste, lokalne zbirne ceste, lokalne krajevne ceste in javne poti. Te povezujejo naselja med seboj in z mestom Tolmin (OPN Tolmin, 2012).

V centru mesta Tolmin se nahaja glavna avtobusna posaja, v bližini šolskega centra in v okoliških naseljih pa se nahaja več manjših avtobusnih postajališč (slika 21, Priloga L).

Zaradi nekaterih problematičnih delov na glavni cesti, ki povezuje Tolminsko z Goriško in Bovško ter preko Idrije z osrednjo Slovenijo, se predvidevata v bližini Tolmina dve obvoznici. Ena se načrtuje po južni strani mesta Tolmin, druga pa na vzhodni strani naselja Volče (OPN Tolmin, 2012).



Slika 21: Prometna analiza (GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

Veliko javnih poti se na določeni točki nadaljuje v makadamske poti. Nekatere so prevozne, druge pa so v slabem stanju, saj jih zarašča grmovje. Pešpoti prepletajo okoliške vrhove, povezujejo naselja ali pa predstavljajo dostope do raznih naravnih in kulturnih znamenitosti. Večinoma so dobro označene. Edina označena in urejena kolesarska pot poteka ob glavni cesti v smeri Mosta na Soči. Ta je zelo kratka in se na obeh koncih priključi na zelo prometno glavno cesto.

Razpršena poselitev povzroča in povečuje potrebo po obsežni infrastrukturi za motorni promet, zato si občina prizadeva za dostopnost vseh prebivalcev, dnevnih migrantov iz naselij in zaselkov celotne doline Soče ter drugih obiskovalcev (CPS, 2017).

3.3.1 Analiza trenutnega stanja prometne infrastrukture na obravnavanem območju

Dne 26. 8. 2016 smo opravili terenski ogled območja, na katerem se predvideva vzpostavitev nove prometne infrastrukture in za katerega smo izdelali idejno zasnovo ceste. Ogledali smo si strukturo naselij Poljubinj in Žabče, analizirali obliko terena, pregledali območje na katerem se predvideva turistična dejavnost ter ocenili stanje obstoječe lokalne ceste, javne poti in makadamske poti.

Ugotovili smo, da se v naseljih Poljubinj in Žabče ter v njuni okolici nahaja več kritičnih območij. To so območja v naseljih, kjer se cesta možno zoži. Ker so stavbe zidane tesno ena ob drugi, prihaja na več mestih do oteženega prehoda med njimi. Poti v vaseh so bile včasih namenjene vožnji z manjšimi vozili, v današnjem času pa postajajo vozila vse večja. Tako se velikokrat srečamo s težavami s prehodnostjo znotraj strnjene gradnje v vaseh. Druga vrsta kritičnih območij so območja prehoda asfaltirane ceste na makadamsko pot, saj trenutno vodijo do območja, kjer se predvideva postavitev hotelskega wellness kompleksa le makadamske poti. Dovozna cesta torej z vidika umeščenosti v prostor ni primerna. Prav tako nista primerna obstoječa širina in podlaga ceste, saj ne omogočata dovolj velike prometne prepustnosti.

Na sliki 21 in v Prilogi L je prikazano obstoječe stanje prometnih povezav in kritičnih točk v okolici naselij Poljubinj in Žabče. Glede na kategorizacijo javnih cest je označena glavna cesta, lokalna cesta in javna pot. S črtkano črto so označene makadamske poti, s pikasto črto pa pešpoti. Posebej smo označili tudi avtobusna postajališča, parkirišča in heliodrom. V naselju Poljubinj se nahaja eno avtobusno postajališče, v naselju Žabče ni nobenega, v mestu Tolmin in po drugih okoliških vaseh pa najdemo več avtobusnih postajališč. Manjših

urejenih parkirišč je v mestu Tolmin in njegovi okolici kar nekaj, v naseljih Poljubin in Žabče pa urejenih parkirišč ni.

Lokacija turističnega naselja je nekoliko oddaljena od glavne ceste, vendar bo z novo prometno povezavo dosegla boljšo dostopnost, pa tudi povezljivost z mestom in ostalimi naselji. Naselji Poljubin in Žabče sta trenutno dobro povezani z mestom Tolmin, slabša pa je njuna medsebojna povezanost. Trenutno je za prehajanje iz enega naselja v drugo potrebno prečkati zelo prometno regionalno cesto in obiti obsežno industrijsko cono. Z novo prometno povezavo bomo dosegli njuno boljšo medsebojno povezanost, saj bo preko turističnega območja možno prehajanje med naseljema.

3.3.2 Potrebne zmogljivosti načrtovane prometne infrastrukture

Ker je namen načrtovane ceste vzpostaviti boljšo prometno povezavo med naselji Poljubin, Žabče, Zadlaz–Žabče in Tolminske Ravne ter povečati dostopnost do občinskega središča in javnih dejavnosti, bo šlo v obravnavanem primeru za načrtovanje dostopne ceste. Po prometnotehnični razvrstitvi namreč »dostopna cesta povezuje manjša naselja in primestna naselja z občinskimi ali mestnim središči ter zagotavlja povezave z zbirnimi cestami« (Pravilnik o projektiranju cest, 2005). Obenem pa bo nova prometna povezava omogočila izvajanje turistične dejavnosti.

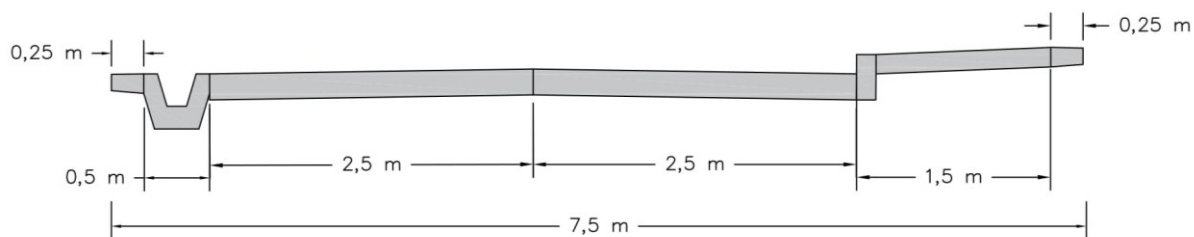
Upoštevajoč kategorizacijo javnih cest, lahko prometno funkcijo dostopne ceste zagotavljata lokalna cesta in javna pot. Glede na to, da nova cesta ne bo namenjena povezovanju naselij med občinami ali delov naselij med seboj, je ne moremo uvrstiti med lokalne ceste, ampak jo uvrstimo med javne poti.

Predviden hotelski objekt bo skupaj z apartmaji ponujal 530 postelj. V višku turistične sezone torej pričakujemo, da bo nova prometna povezava obremenjena za približno 130 dodatnih vozil na dan. Pri določitvi števila vozil dnevno smo predvideli eno vozilo na 4 obiskovalce. Domnevamo, da bo približno polovica teh dnevno vsaj dvakrat prevozila predvideno cesto, to pa pomeni dnevno 130 več vozil kot izven turistične sezone. Poleg cestnega prometa moramo predvideti tudi peš in kolesarski promet, zato ob celotni dolžini vozišča predvidevamo pločnik za mešani promet. Prebivalci Poljubinja in Žabč dnevno migrirajo v večja naselja na delo in zaradi drugih vsakodnevnih potreb. Želimo jim omogočiti hitrejši in boljše povezave z delovnimi mesti in storitvenimi dejavnostmi. Predvidevamo, da bo vsem tem potrebam zadoščala cesta z naslednjimi karakteristikami:

- dva vozna pasova širine 2,50 m,

- kanaleta širine 0,5 m na eni strani ceste,
- bankina širine 0,25 m na vsaki strani in
- pločnik širine 1,5 m na eni strani ceste.

Skupna širina prečnega profila ceste bo znašala 7,5 m, prikazan je na sliki 22.

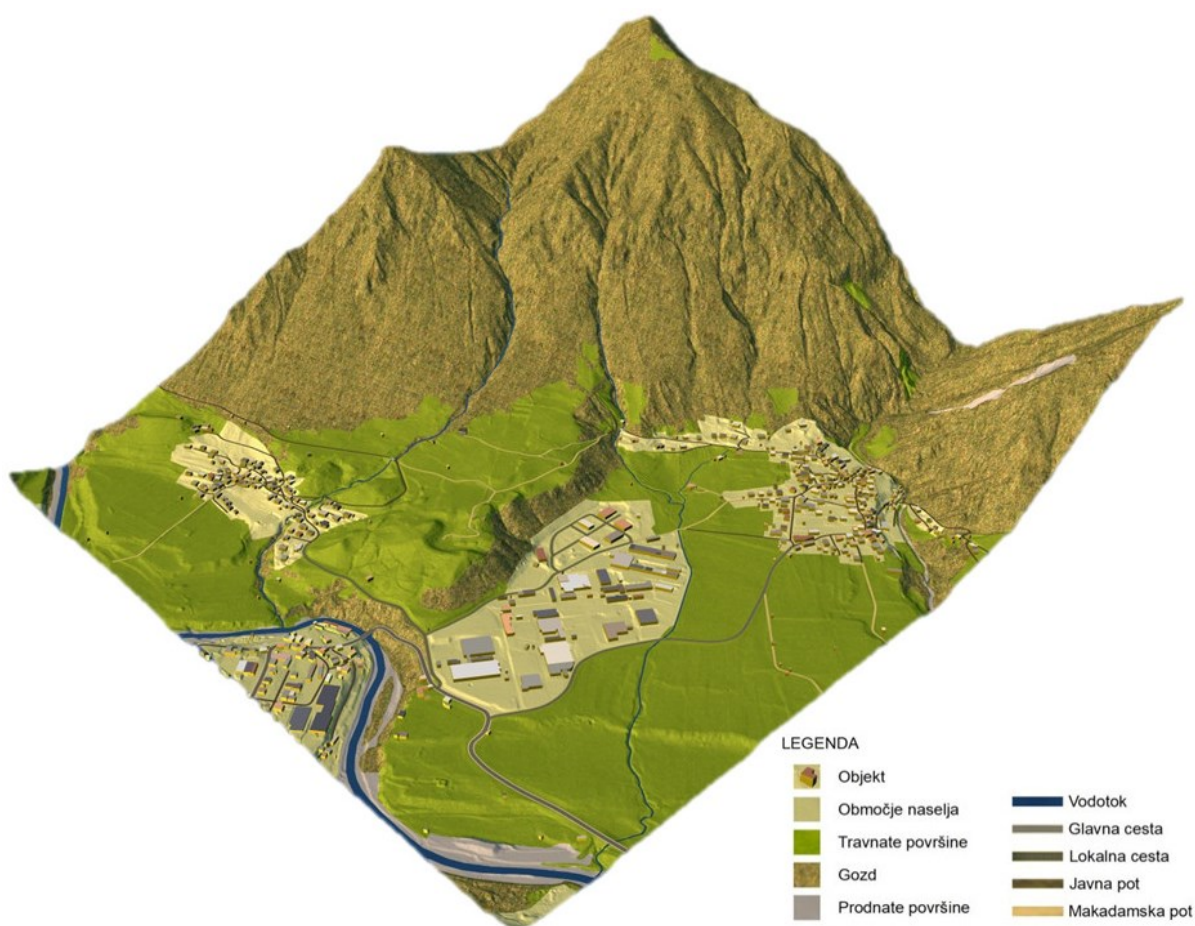


Slika 22: Predvidene dimenzije prečnega profila ceste.

4 NAČRTOVANJE NOVE TRASE CESTE

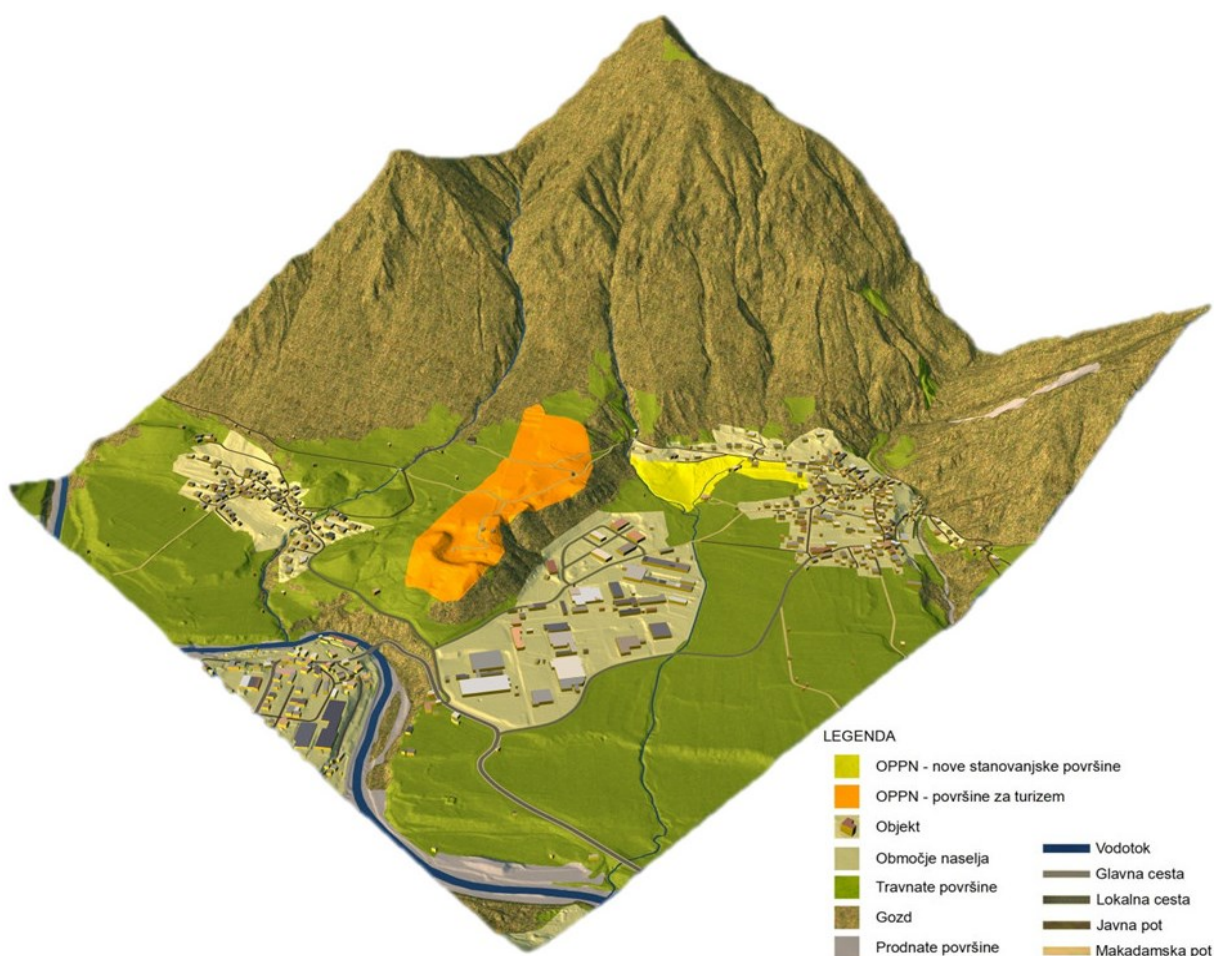
4.1 3D MODEL OBSTOJEČEGA STANJA

Za potrebe načrtovanja nove trase ceste smo pripravili 3D model obstoječega stanja za obravnavano območje. Za podlago smo uporabili podatke aerolaserskega skeniranja (ARSO, 2017), iz teh pa s pomočjo orodij »LAStools« izdelali digitalni model reliefa, ki nam je služil kot podlaga za prikaz stanja v prostoru. Na modelu reliefa (slika 23) smo prikazali gozdove, travnate in prodnate površine, območja naselij, obstoječe ceste, vodotoke in objekte (kataster stavb). Podatke o obstoječih cestah, vodotokih in objektih smo pridobili z Geodetske uprave RS, podatke o pokrovnosti tal pa smo določili na podlagi terenskega ogleda.



Slika 23: 3D model obstoječega stanja na obravnavanem območju (ARSO, GURS).

Preden smo se lotili z umeščanjem prometne infrastrukture, smo na modelu obstoječega stanja prikazali dve območji Občinskega podrobnega prostorskega načrta (v nadaljevanju OPPN). To je območje, ki je namenjeno izvajanju turistične dejavnosti in območje, namenjeno stanovanjski zazidavi (OPN Tolmin, 2012). Prikaz lege teh območij je prikazan na sliki 24.



Slika 24: 3D model obstoječega stanja s prikazom območij OPPN (OPN Tolmin (2012), ARSO, GURS).

4.2 CILJI UMEŠČANJA TRASE CESTE

Na podlagi izvedenih analiz, ugotovitev o stanju v prostoru in terenskega ogleda smo ugotovili, da lahko na obravnavanem območju dosežemo več izboljšav. Cilji, h katerim pri tem stremimo so (slika 25, Priloga M):

1.) Izboljšati dostopnost do mesta Tolmin

Prebivalcem naselji Poljubinj, Žabče, Tolminske Ravne in Zadlaz–Žabče želimo zagotoviti boljši dostop do dejavnosti javnega pomena v mestu Tolmin. Potrebno je izboljšati dostopnosti do jugovzhodnega dela vasi Žabče, do naselij Tolminske Ravne in Zadlaz Žabče ter dostopnost do gornjega dela naselja Poljubinj.

2.) Zgraditi novo povezavo do turističnega območja

Predvideno turistično območje trenutno nima urejenega dostopa, zato je naš cilj povezati to območje z obstoječima lokalnima cestama, ki vodita do naselij Poljubinj in Žabče. Obenem

pa hočemo temu območju zagotoviti dobre povezave z mestom Tolmin. Preko nove in obstoječih cestnih povezav bo obiskovalcem tega območja zagotovljen dostop do dejavnosti v mestu Tolmin.

3.) Vzpostaviti boljše povezave med naselji

Med naseljema Poljubinj in Žabče je potrebno vzpostaviti novo povezavo, ki bo poleg povezanosti teh dveh naselij omogočila tudi boljše povezave naselij Tolminske Ravne in Zadlaz-Žabče s Poljubinjem.

Vzpostaviti je potrebno povezavo, ki bo s čim manjšim številom novih cestnih povezav in z rekonstrukcijo obstoječih povezav zadovoljila več ciljev naenkrat. Na novo konstruirana cestna povezava bo tako hkrati omogočala izboljšavo dostopnosti do mesta Tolmin, omogočila dostop do turističnega območja in vzpostavila boljše povezave med naselji Poljubinj, Žabče, Tolminske Ravne in Zadlaz-Žabče.

4.) Izboljšati dostop do območij z oteženo dostopnostjo

Z vzpostavitvijo prej omenjenih novih povezav želimo prebivalcem izboljšati dostop do gornjega dela naselja Poljubinj, jugovzhodnega dela naselja Žabče, naselij Tolminske Ravne in Zadlaz-Žabče in do predvidenega turističnega območja.

5.) Ohraniti območja naravnih in grajenih dominant

Ohraniti hočemo okolico cerkvice Sv. Marka in okolico točke, s katere se odpirajo lepi pogledi na dolino Soče in na Poljubinjsko stran.

6.) Ohraniti strugo potoka Perobnica

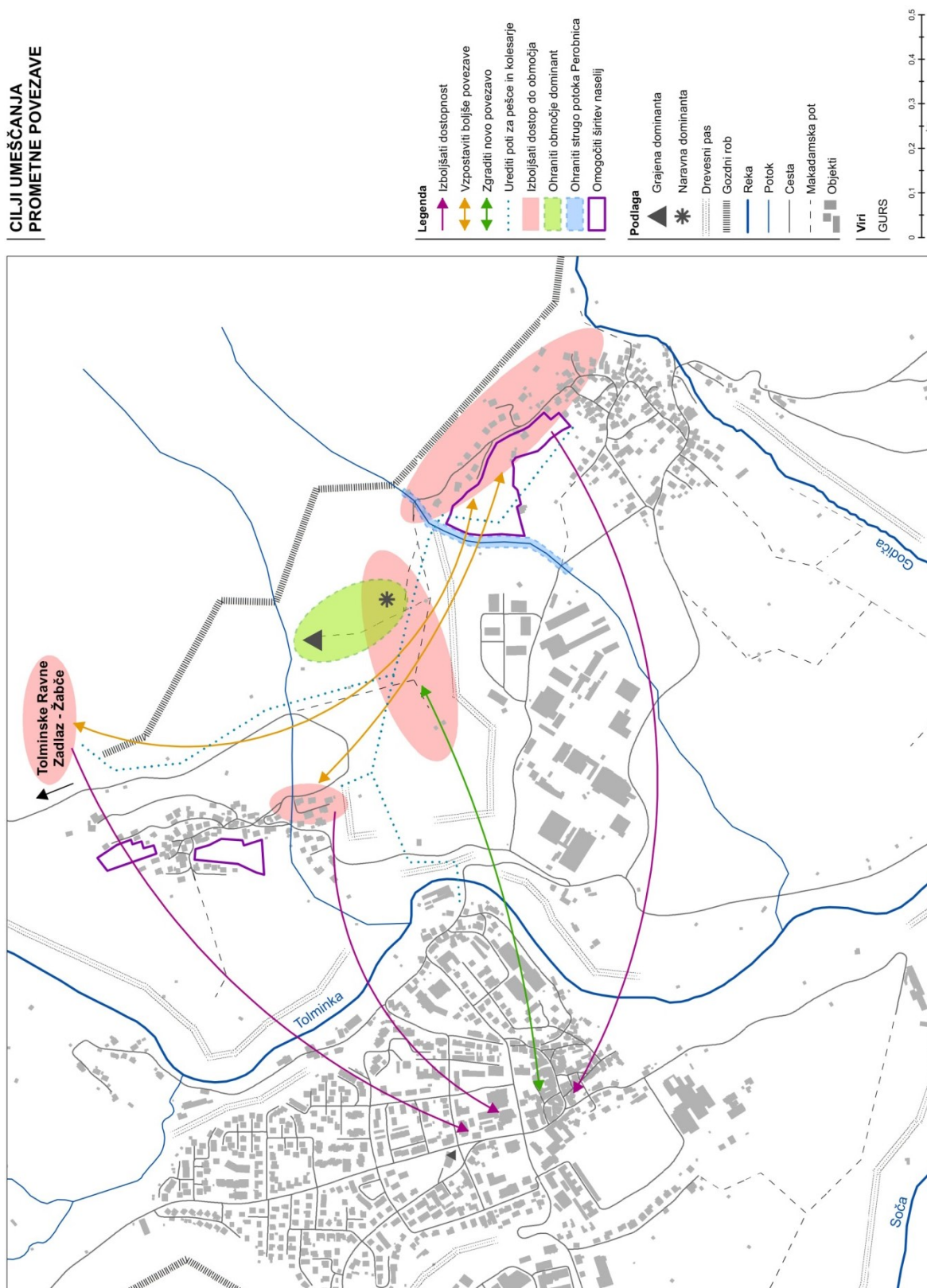
Struga potoka Perobnica bo ostala nespremenjena, predvideti moramo le nujno potrebne mostove ali prepuste za njegovo premostitev.

7.) Omogočiti širitev naselij

V obeh naseljih smo z demografsko analizo ugotovili, da število gospodinjstev od leta 1991 do danes počasi narašča. Predvidevamo, da bo število prebivalcev naraščalo tudi v prihodnje. V naselju Poljubinj so v občinskem prostorskem načrtu občine že določene površine, ki so namenjene enodružinski zazidavi, nimajo pa urejene cestne infrastrukture. Na tem območju je potrebno na novo vzpostaviti prometno infrastrukturo. Tudi v naselju Žabče so že predvidene površine za širitev naselij, ki pa že imajo urejeno prometno infrastrukturo.

8.) Vzpostaviti varne poti za pešce in kolesarje

V naseljih Poljubinj in Žabče trenutno ni urejenih varnih poti za pešce in kolesarje, oziroma je teh zelo malo. Na območju, kjer načrtujemo novo cestno infrastrukturo, moramo poskrbeti



Slika 25: Cilji umeščanja prometne povezave (GURS).

»Stran je namenoma prazna.«

tudi za zagotovitev ustreznih poti za pešce in kolesarje. Pri tem želimo pešcem in kolesarjem omogočiti varno prehajanje med naselji in v mesto Tolmin.

4.3 VARIANTNE REŠITVE IDEJNE ZASNOVE

Za načrtovanje poteka nove ceste ali rekonstrukcijo obstoječe je potrebno predvideti vsaj dve ideji poteka nove ceste. Predvidene variante se nato primerja po gradbenotehničnih, prometnoekonomskih, okoljskih parametrih, prostorskih in prometnovarnostnih pogojih (Pravilnik o projektiranju cest, 2005). Glede na cilje umeščanja trase ceste, smo izdelali dve varianti idejne zasnove poteka trase ceste.

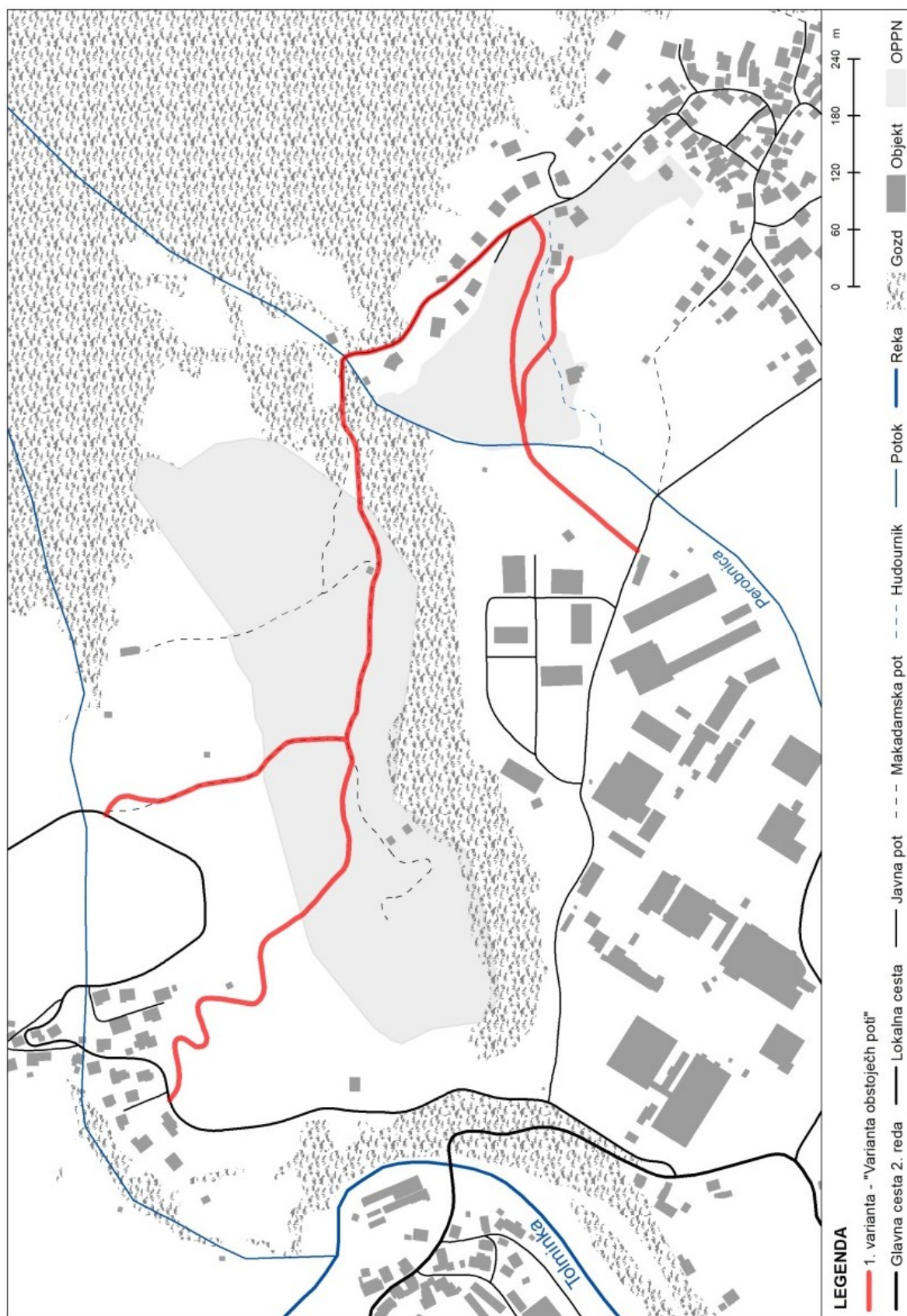
4.3.1 Prva varianta – »Varianta obstoječih poti«

Pri prvi varianti (slika 26) smo traso ceste v čim večji meri skušali speljati po obstoječih makadamskih in javnih poteh. Cesta se z obstoječe javne poti ki povezuje naselje Poljubinj z gospodarsko cono odcepi in vzpne proti gornjemu delu naselja Poljubinj. V začetku ta poteka po meji med zemljišči gospodarske cone in kmetijskimi zemljišči, nato pa preči potok Perobnica in se kmalu razcepi na dva kraka. Spodnji krak preko hudournika vodi do oddaljenega dela OPPN, zgornji pa se preko obsežnega kmetijskega zemljišča dvigne proti gornjemu delu naselja Poljubinj. V strmim zavoju se nato združi z obstoječo javno potjo, po kateri se vzpne mimo zadnjih objektov v naselju in se nadaljuje po obstoječi makadamski poti. Ta vodi skozi središče predvidenega turističnega območja do obstoječe lokalne ceste ki povezuje naselji Žabče in Zadlaz-Žabče. S središča predvidenega turističnega območja se odcepi krak ceste ki najprej preči kmetijska zemljišča in se nato spusti do naselja Žabče, kjer se združi z obstoječo lokalno cesto.

4.3.2 Druga varianta – »Varianta novih možnosti«

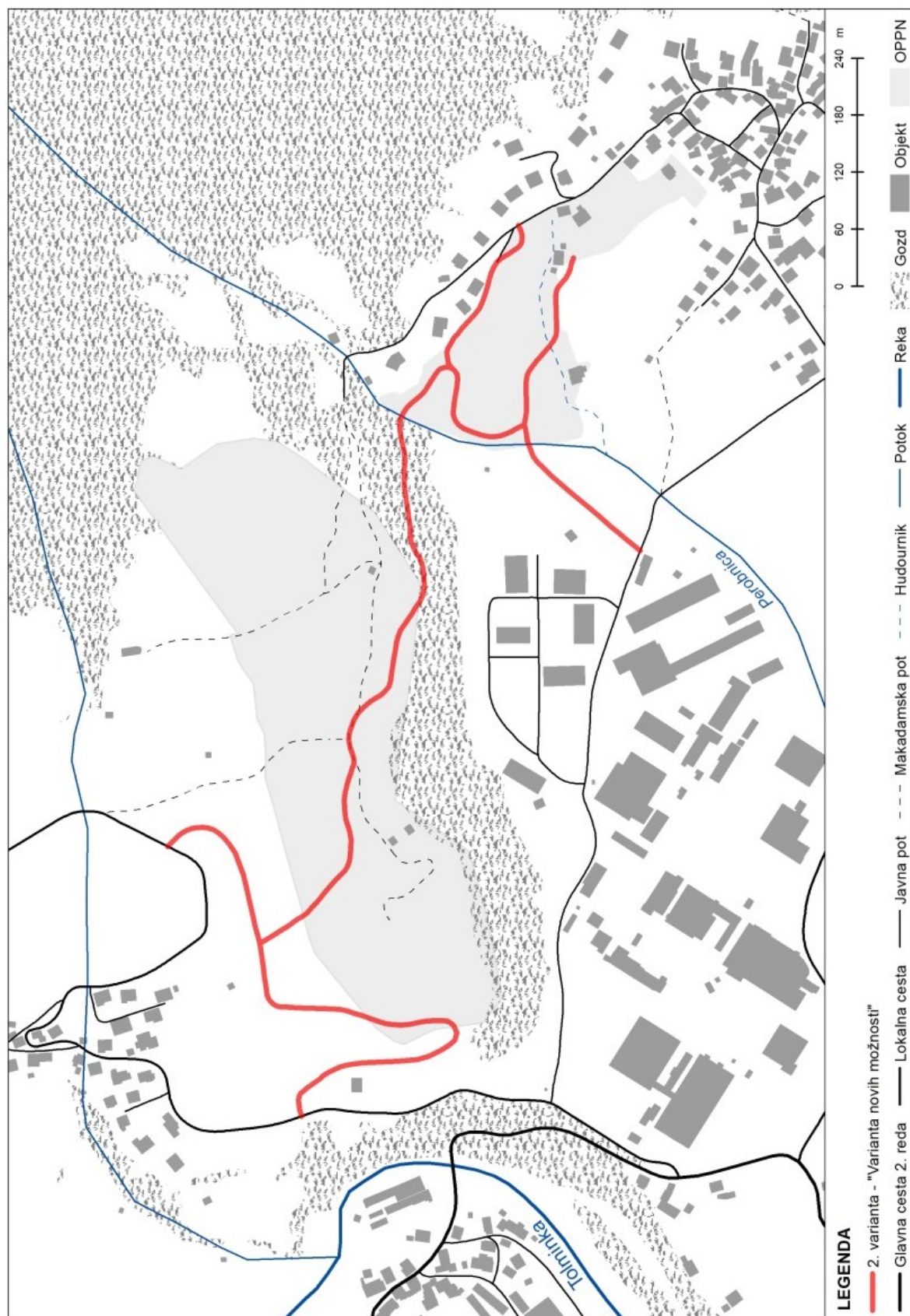
Del ceste ob gospodarski coni in del ki vodi do oddaljenega dela OPPN poteka tako kot pri prvi varianti. S te se, takoj ko cesta preči potok Perobnica, odcepi krak ceste ob vodotoku navzgor. Ta se v gornjem delu razcepi, en del se priključi na obstoječo javno pot, drugi pa se s ponovnim prečkanjem vodotoka skozi gozd vzpne do središča predvidenega turističnega območja. Od tu se cesta preko kmetijskih zemljišč začne spuščati in se kmalu razcepi. Desni krak se priključi na obstoječo lokalno cesto, ki povezuje naselji Žabče in Zadlaz-Žabče, levi krak pa se spusti do obstoječe lokalne ceste, ki povezuje naselje Žabče s Tolminom. Grafični prikaz »Variante novih možnosti« je predstavljen na sliki 27.

»Stran je namenoma prazna«



Slika 26: Prikaz prve variante trase ceste (GURS, OPN Tolmin (2012)).

»Stran je namenom prazna«



Slika 27: Prikaz druge variante trase ceste (GURS, OPN Tolmin (2012)).

»Stran je namenom prazna«

4.4 VREDNOTENJE PREDLAGANIH VARIANT TRASE CESTE PO ODSEKIH

Varianti trase ceste predstavljata več možnih rešitev poteka trase. Dve rešitvi predstavljata že trasi sami, dodatne možnosti pa kombinacije obeh tras. Za potrebe vrednotenja vseh možnih variant, smo trasi najprej razdelili na odsek A in odsek B, znotraj posameznega odseka pa smo določili dele odsekov. Posamezne dele smo nato ovrednotili glede na zastavljene kriterije vrednotenja. Skupen prikaz poteka obeh tras in odsekov A in B je predstavljen na sliki 28 in v Prilogi N.

Odseke predlaganih variant ceste smo s tristopenjsko lestvico ocenili po izbranih kriterijih (kjer pomeni ocena 3 najboljši potek odseka, ocena 1 pa najslabši potek odseka glede na izbrani kriterij; preglednica 9):

- Dolžina odseka (najkrajši odsek dobi najboljšo oceno)
- Maksimalni naklon ceste (naklon do 11 % dobi najboljšo oceno, naklon nad 14 % pa najslabšo)
- Potek predlaganega odseka po obstoječi cesti (popolno ujemanje predlaganega odseka s potekom obstoječe ceste dobi najvišjo oceno)
- Veljavna namenska raba prostora, po kateri poteka predlagan odsek (najvišjo oceno dobi odsek, za katerega ni potrebno spreminjati veljavne namenske rabe prostora, najnižjo pa odsek, za katerega je treba najprej spremeniti namensko rabo prostora iz veljavnega prostorskega akta)
- Število zahtevnejših gradbenih posegov¹ (odsek brez zahtevnejših gradbenih posegov dobi najvišjo oceno)

Preglednica 9: Kriteriji vrednotenja in ocenjevanja odsekov ceste v predlaganih variantah.

Število točk	3	2	1
Dolžina odseka	0 m – 213 m	213 m – 426 m	426 m – 640 m
Maksimalni naklon ceste	do 11 %	11 % – 14 %	nad 14 %
Potek predlaganega odseka po obstoječi cesti	Popolno ujemanje	Delno ujemanje	Predlagan odsek ne poteka po obstoječi cesti
Namenska raba prostora	Odsek ceste poteka čez stavbna zemljišča	Odsek ceste poteka čez stavbna, kmetijska in gozdna zemljišča	Odsek ceste poteka čez kmetijska zemljišča
Število predvidenih gradbenih posegov	Ni predvidenih posegov	Predviden je eden ali dva posega	Predvideni so trije ali več posegov

¹ Zahtevnejši gradbeni posegi pri načrtovanju javne poti so mostovi, propusti, podporni zidovi in goloseki.

Odsek A smo razdelili na 6 delov in odsek B na 5 delov. Vsakemu delu smo pripisali lastnosti glede na zastavljene kriterije, ti so predstavljeni v preglednici 10, nato pa te še točkovali in izračunali skupno število pridobljenih točk posameznega dela odseka. Število pridobljenih točk delov odsekov je predstavljeno v preglednici 11.

Preglednica 10: Karakteristike posameznih delov odsekov tras ceste glede na zastavljene kriterije.

Del odseka	Dolžina odseka [m]	Maksimalni naklon ceste [%]	Potek predlaganega odseka po obstoječi cesti	Namenska raba prostora	Število predvidenih gradbenih posegov
<i>Odsek A</i>					
A1	190,4	14	Ni izkoriščenosti	Stavbna in kmetijska zemljišča	1 most
A2	227,9	15	Ni izkoriščenosti	Stavbna zemljišča	1–2 podporna zidova
A3	137,8	15	Ni izkoriščenosti	Stavbna zemljišča	/
A4	179,7	14	Delna izkoriščenost	Stavbna zemljišča	2–3 podporni zidovi
A5	421,0	14	Ni izkoriščenosti	Stavbna, kmetijska in gozdna zemljišča	1 most, 4–5 podpornih zidov, 1 golosek
A6	636,8	10	Popolna izkoriščenost	Stavbna, kmetijska in gozdna zemljišča	/
<i>Odsek B</i>					
B1	433,7	14	Ni izkoriščenosti	Kmetijska zemljišča	1–2 podporna zidova
B2	229,3	15,5	Ni izkoriščenosti	Kmetijska zemljišča	2–4 podporni zidovi
B3	189,6	11	Ni izkoriščenosti	Kmetijska zemljišča	2–3 podporni zidovi
B4	265,7	14	Ni izkoriščenosti	Kmetijska zemljišča	1 podporni zid
B5	282,0	9	Popolna izkoriščenost	Kmetijska zemljišča	/

Preglednica 11: Število zbranih točk posameznega dela odseka.

Del odseka	Dolžina odseka	Maksimalni naklon ceste	Potek predlaganega odseka po obstoječi cesti	Namenska raba prostora	Število predvidenih gradbenih posegov	Skupno število točk
<i>Odsek A</i>						
A1	3	2	1	2	2	10
A2	2	1	1	3	2	9
A3	3	1	1	3	3	11
A4	3	2	2	3	1	11
A5	2	2	1	2	1	8
A6	1	3	3	2	3	12
<i>Odsek B</i>						
B1	1	2	1	1	2	7
B2	2	1	1	1	1	6
B3	3	2	1	1	1	8
B4	2	2	1	1	2	8
B5	2	3	3	1	3	12

Za izbor optimalnih delov odsekov, moramo skupaj obravnavati tiste dele, ki zagotavljajo potrebno prometno povezanost znotraj posameznega odseka. Primerljive kombinacije delov odsekov in število zbranih točk je predstavljeno v preglednici 12.

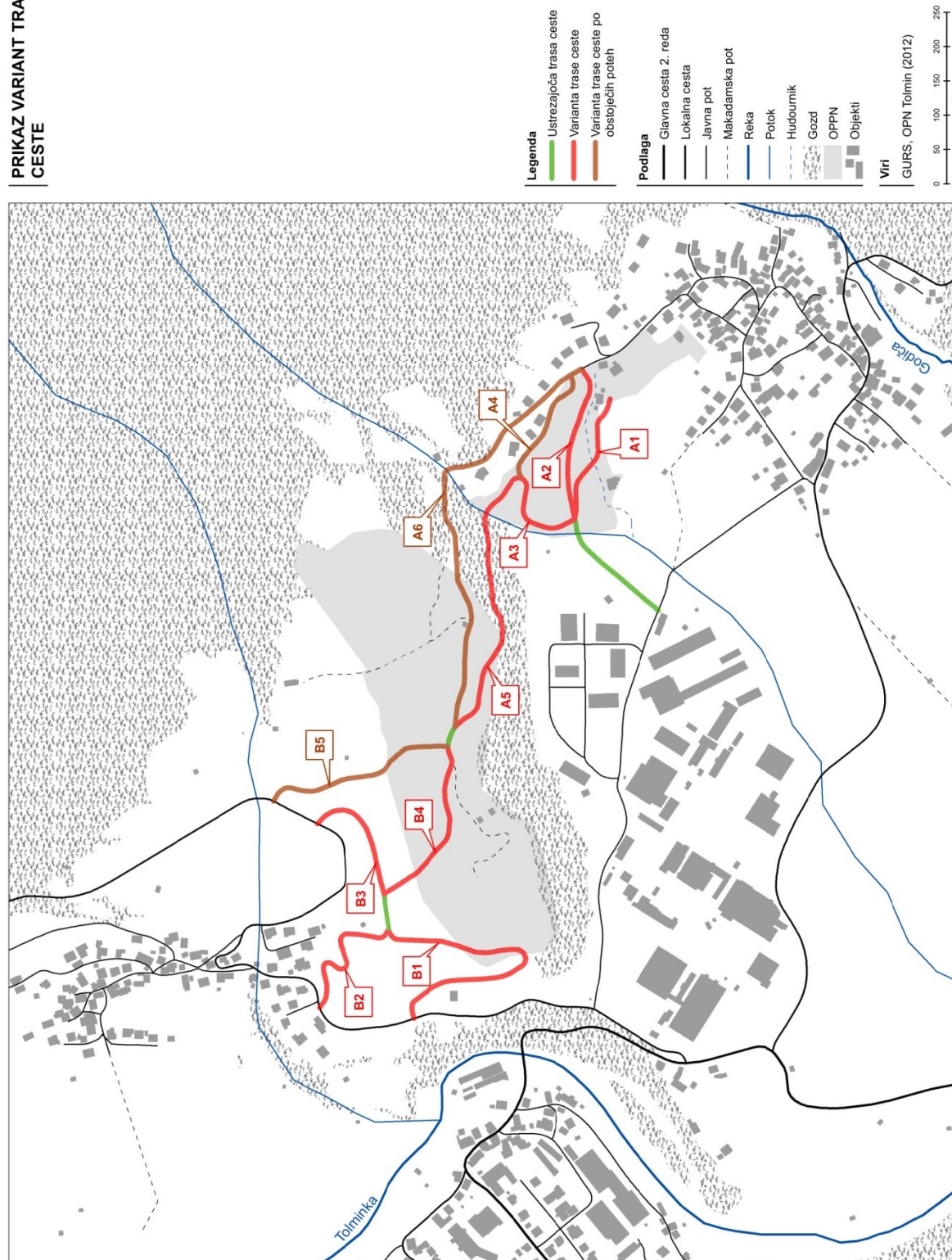
Preglednica 12: Primerljive kombinacije delov odseka A in delov odseka B z zbranim številom točk.

Kombinacija delov odseka	Zbrano število točk
<i>Odsek A</i>	
A1+A2+A6	10+9+12=31
A1+A3+A4+A6	10+11+11+12=44
A1+A2+A3+A5	10+9+11+8=38
A1+A3+A4+A5	10+11+11+8=40
<i>Odsek B</i>	
B1+B3+B4	7+8+8=23
B1+B4+B5	7+8+12=27
B2+B3+B4	6+8+8=22
B2+B4+B5	6+8+12=26

Glede na skupno število zbranih točk, lahko določimo dele odsekov, ki v največji meri ustrezajo predhodno določenim kriterijem vrednotenja. V odseku A tako optimalno traso ceste predstavlja kombinacija A1, A3, A4 in A6, v odseku B pa B1, B4 in B5. Skupni prikaz optimalnih odsekov je predstavljen na sliki 29.

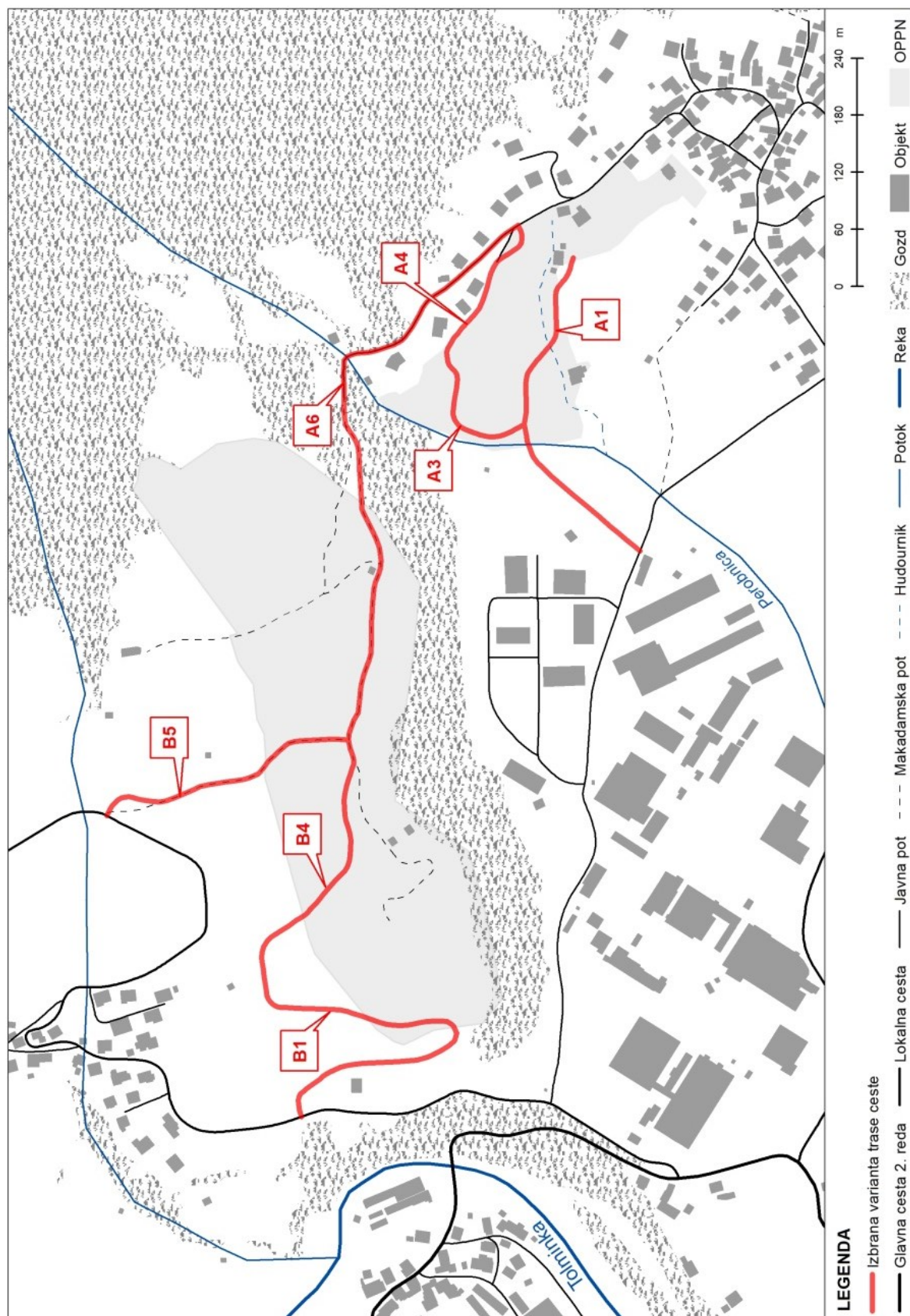
»Stran je namenoma prazna«

PRIKAZ VARIANT TRASE
CESTE



Slika 28: Prikaz variant trase ceste (GURS, OPN Tolmin (2012)).

»Stran je namenoma prazna«



Slika 29: Prikaz izbrane variante trase ceste (GURS, OPN Tolmin (2012)).

»Stran je namenoma prazna«

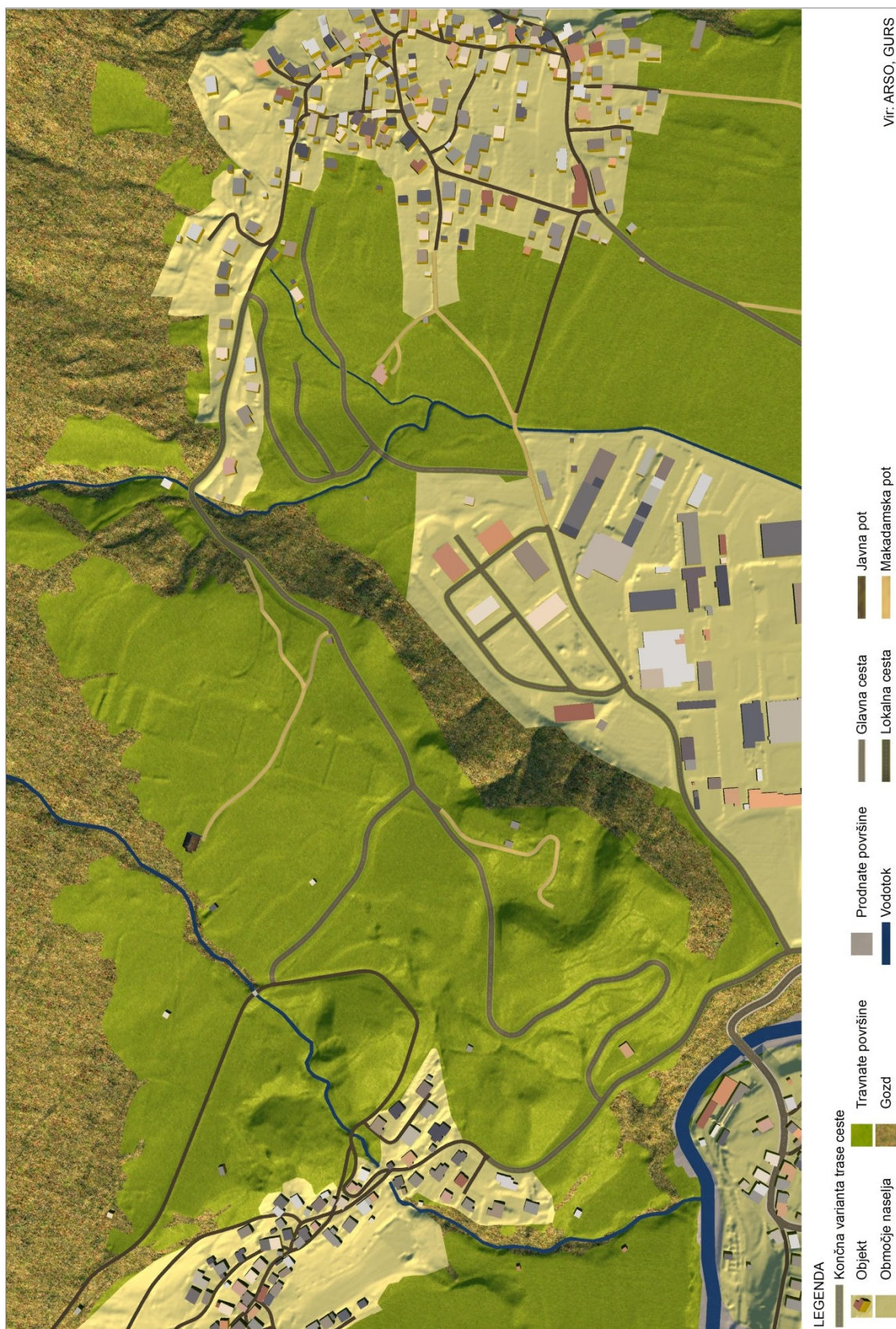
4.5 IZBRANA TRASA CESTE

Na podlagi določenih kriterijev vrednotenja smo določili traso ceste, ki glede na zbrano število točk predstavlja optimalno traso za obravnavano območje. Izbrano traso ceste smo podrobneje programsko obdelali in predstavili. Uskladili smo nekatere geometrijske elemente trase ceste in dodali dva kraka na območju OPPN-ja ki je namenjen stanovanjski zazidavi.

Zaradi združevanja odsekov ob izboru optimalne trase ceste, je bilo potrebno uskladiti nekatere geometrijske elemente ceste. S tem smo dosegli lepše vodenje ceste, ustrezno preglednost in varnost ter zagotovili ekonomičnost izvedbe. Os ceste smo prilagodili konfiguraciji terena in tako dosegli zmanjšanje naklonov ceste, manj potrebnih gradbenih posegov v prostor ter izboljšali sam potek ceste. Dolžina ceste ostane ob teh ureditvah približno enaka, pa tudi namenska raba, po kateri cesta poteka, je ista.

Na območju OPPN-ja ki je namenjen stanovanjski pozidavi smo dodali dva kraka ceste. Za gradnjo stanovanjskih objektov na vzhodnem delu OPPN-ja, smo podaljšali odsek ceste A1, da ta sega do obstoječih objektov in omogoča zazidavo po obeh straneh ceste. V osrednjem delu območja pa smo dodali krak ki poteka po sredini območja, vzporedno z odsekoma cest A1 in A4. S to ureditvijo smo omogočili zazidavo ene vrste stanovanjskih objektov na zgornji strani ceste in dve vrsti na spodnji strani. Umestitvi dodatnih krakov ceste sta razvidni s slike 30.

»Stran je namenoma prazna«



Slika 30: Prikaz obdelane končne variante trase ceste v programu Infraworks360 (ARSO, GURS)

»Stran je namenoma prazna«

5 ZAKLJUČEK

Namen magistrskega dela je bil predlagati ureditev obstoječe prometne povezave oziroma predvideti novo prometno povezavo na območju, vzhodno od naselja Tolmin. Pri tem je bil eden glavnih ciljev izboljšanje medsebojne povezave med naselji Poljubinj, Žabče, Zadlaz–Žabče in Tolminske Ravne ter izboljšanje povezave in dostopnosti omenjenih naselij z mestom Tolmin. Obenem je bilo potrebno urediti dostop do predvidenega turističnega območja in s tem omogočiti izvajanje novih turističnih dejavnosti. Nova prometna povezava bi tako služila domačinom in obiskovalcem obravnavanega območja. Za prebivalce nova prometna povezava pomeni izboljšanje mobilnosti in možnosti dostopa do storitvenih dejavnosti in družbene infrastrukture, za turizem pa ta predstavlja osnovo za njegov razvoj in kasnejšo uporabo obiskovalcev.

Izdelane analize širšega in ožjega območja so pokazale kvalitete obravnavanega območja, katere se je skušalo pri načrtovanju prometne povezave v največji možni meri ohraniti. Preverjene so bile omejitve s področja varovanja naravnih vrednot in kulturne dediščine ter na podlagi teh ugotovljeni dopustni posegi v prostor na zaščitenih območjih. Vizualna analiza je pokazala splošno idejo, razmerja in specifične prostora ki so pomembne za načrtovanje v smislu ohranjanja vizualne podobe obravnavanega območja. Na ožjem območju obravnave je bil analiziran potek reliefa, ki je pokazal kje so naklone še primerni za umeščanje prometne povezave. Z demografsko analizo je bilo ugotovljeno, da število gospodinjstev v naseljih Poljubinj in Žabče sicer počasi, a vseeno narašča, število prebivalcev pa v zadnjih letih rahlo pada. Izboljšanje prometne povezave bi omogočilo kvalitetnejše bivanjske pogoje in tako ohranjanje števila prebivalcev na podeželju. Analiza namembnosti objektov je pokazala, da je v naseljih Poljubinj in Žabče največ stanovanjskih stavb (40 %) in malo uporabnih hlevov, kozolcev in senikov (14 %). Gre torej za upadanje kmečkega prebivalstva in rast dnevnih migracij na delo, to pa povečuje potrebe po ustreznih prometnih povezavah. Tipološka in morfološka analiza naselij Poljubinj in Žabče sta osnova za načrtovanje v smislu ohranjanja morfoloških vzorcev in tipologije naselij. Potenciali, ki so se ob načrtovanju posegov v prostor varovali in ohranili, so cerkev sv. Marka, razgledna točka, »Naravni teater«, potok Perobnica in najboljša kmetijska zemljišča.

Pri izdelavi prometne analize je bilo na podlagi terenskega ogleda ocenjeno trenutno stanje prometne povezave na obravnavanem območju. Problematici predeli v smislu prometne urejenosti so nekateri ozki prehodi med hišami, težko prehodna obstoječa makadamska pot, slaba povezanost naselij med seboj in z občinskim središčem ter otežen dostop do

predvidenega turističnega območja. Glede na dnevne migracije domačinov in predvidene nastanitvene kapacitete turističnega kompleksa se pričakuje, da bo nova cesta v višku turistične sezone dnevno obremenjena za 130 več vozil kot izven turistične sezone. Peš in kolesarski promet je predviden ob celotni dolžini ceste, po pločniku za mešani promet. Skupna širina prečnega profila načrtovane ceste tako znaša 7,5 m, ta vključuje dva vozna pasova širine 2,5 m, kanaleto širine 0,5 m na eni strani ceste, bankino širine 0,25 m na vsaki strani ceste in pločnik širine 1,5 m na eni strani ceste.

Na osnovi predhodno zastavljenih ciljev sta bili izdelani dve varianti poteka trase ceste (»Varianto obstoječih poti« in »Varianto novih možnosti«), kombinacije obeh variant pa sta odprli še druge možnosti. Optimalna trasa ceste je bila določena z definiranjem kriterijev vrednotenja, po katerih je bil ocenjen posamezen odsek trase ceste. Najboljšo oceno je dobila trasa ceste, ki je kot kombinacija odsekov dosegla največ točk. Bolje ocenjeni so bili krajši odseki z naklonom do 11 %, s čim večjim izkoristkom obstoječih poti ter tisti, za izvedbo katerih ni potrebnih zahtevnejših gradbenih posegov in ni potrebno spreminjanje veljavne namenske rabe prostora. Izbrana trasa ceste je bila še podrobneje obdelana v smislu usklajevanja geometrijskih elementov, dodana sta bila dva krajša kraka ceste na območju OPPN-ja. Tako je dobila trasa ceste končno obliko.

Idejna zasnova nove trase ceste zagotavlja prebivalcem in obiskovalcem obravnavanega območja ustrezno dostopnost, izboljšuje povezljivost naselij med seboj in z občinskim središčem ter omogoča izvajanje bodoče turistične dejavnosti. Poleg tega se ohranjajo kvalitete in naravne danosti prostora, omogočeno je širjenje naselij in razvoj podeželja ter varno prehajanje pešcev in kolesarjev.

V primeru realizacije projekta bo morala Občina Tolmin za vsa zemljišča, katerim se ob realizaciji prometne umestitve namenska raba spremeni, pripraviti Spremembe in dopolnitve občinskega prostorskega načrta Občine Tolmin. S tem aktom se, v primeru da je to dopustno, določi nova namenska raba za zemljišča na katera se posega. Glede na omejitve ki veljajo na obravnavanih zemljiščih (varstvo narave, kulturna dediščina,...) bo potrebno pridobiti soglasja za izvedbo od ustreznih upravnih organov. Nadaljnje bo potrebno pripraviti ustrezno projektno dokumentacijo glede na določbe Pravilnika o projektni dokumentaciji.

Med izdelavo magistrskega dela so se nam odprla še nekatere dodatna vprašanja in predlogi. Pri umeščanju prometne povezave v prostor se je podrobneje analiziralo karakteristike terena in pravna dejstva ki na obravnavanem območju veljajo, ni pa se

obravnava strukture in lastništva zemljišč. Ob realizaciji prometne ureditve bi bilo vsekakor potrebno pregledati obliko zemljiške strukture in po potrebi traso ceste temu prilagoditi. Lastnikom zemljišč, po katerih poteka predvidena prometna povezava bi bilo potrebno že v začetni fazi predstaviti namen in dejstva v povezavi z novo prometno povezavo. Sama izvedljivost projekta je namreč v veliki meri odvisna tudi od interesa domačinov. Sodelovanje javnosti je pri načrtovanju prostora pomembno z vidika zagotavljanja obojestranskih interesov (javnih in zasebnih), s tem se namreč krepi pripadnost občanov in odgovornost občine. Za pridobitev mnenja javnosti bi se lahko izvedlo tudi anketiranje domačinov.

Nova prometna povezava se nahaja v bližini območja, ki je priljubljena sprehajalna destinacija in pričakujemo lahko, da se bo ob realizaciji turističnega kompleksa njena obljudenost še okrepila. Pešcev in kolesarjev bo tako vedno več in verjetno je, da predvidene kapacitete površin za pešce in kolesarje (pločnik ob celotni dolžini ceste enostransko) ne bodo več zadoščale potrebam. S tega vidika in z vidika varnosti, bi bilo smiselno razmišljati o ločenem vodenju pešcev in kolesarjev. Predlagamo, da se v ta namen uredi obstoječe, trenutno težko prehodne pešpoti v okolici.

Glede na to, da je predvideno širjenje obstoječe gospodarske cone ki leži v bližini območja obravnave, predlagamo, da se ob realizaciji umeščanja prometne povezave razmišlja tudi o vzpostavitvi povezave gospodarske cone z novo traso. Na ta način se obenem zagotovi napajanje še nedostopnega vzhodnega dela gospodarske cone in zaokroži prometna urejenost območja.

VIRI

Alič, A., Cvikel, H. 2011. Uvod v turizem in destinacijski menedžment. Ljubljana, Konzorcij višjih strokovnih šol za izvedbo projekta IMPLETUM: 103 str.

http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/podrocje/vs/Gradiva_ESS/Impletum/IMPLETUM_359VELNES_Uvod_Alic.pdf (Pridobljeno 25. 8. 2017.)

ARSO. 2017. Agencija Republike Slovenije za okolje.

<http://www.arso.gov.si/> (Pridobljeno 17. 7. 2017.)

Belinc, S. 2014. Prenova priročnika iz prostorskih analiz v orodju ArcGIS. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba S. Belinc): 194 str.

http://drugg.fgg.uni-lj.si/5002/1/GEU996_Belinc.pdf (Pridobljeno 30. 3. 2017.)

CPS. 2017. Podgornik, T., Filipič, P., Jazbinšek, M., idr. 2017. Celostna prometna strategija Občine Tolmin. Tolmin, Občina Tolmin: 44 str.

https://docs.wixstatic.com/ugd/99797a_bbb4fc44c56b48cbb43feeb662e24031.pdf

(Pridobljeno 6. 6. 2017.)

Černe, A. 1989. Izhodišča za zasnovo prometnogeografskega modela. Geografski vestnik: Časopis za geografijo in sorodne vede 61:147–152.

<http://www.dlib.si/details/URN:NBN:SI:DOC-PILWHPYK>

(Pridobljeno 24. 8. 2017.)

Fister, P., Boh–Pečnik, N. 1993. Arhitekturne krajine in regije Slovenije. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor RS, Zavod RS za prostorsko planiranje: 245 str.

Gabrijelčič, P. 1985. Varstvo in urejanje kulturne krajine. Magistrska naloga. Ljubljana, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo, Interdisciplinarni podiplomski študij urbanističnega in prostorskega planiranja: 446 str.

Gruev, M., Juvanc, A. 2003. Sodobno načrtovanje cestne infrastrukture. Urbani izziv 14, 1: 60–66.

<http://urbani-izziv.uirsi.si/Portals/uizziv/papers/urbani-izziv-2003-14-01-010.pdf>

(Pridobljeno 4. 9. 2017.)

Humar, J. 2007. Predinvesticijska študija za določitev lokacije wellness centra Tolmin. Tolmin, Lokalna turistična organizacija posočje Kobarid – Tolmin: 80 str.

Ipavec, K. 2014. Prostorski potenciali in omejitve za gorskokolesarski turizem v občinah Tolmin in Kobarid. Diplomsko naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba K. Ipavec): 130 str.

http://drugg.fgg.uni-lj.si/4743/1/GEU952_Ipavec.pdf (Pridobljeno 26. 8. 2017.)

O Naturi 2000. 2017.

<http://www.natura2000.si/index.php?id=18> (Pridobljeno 5. 7. 2017.)

Kavčič, D. 2009. Idejna zasnova variantnih rešitev lokalne ceste Rožna Dolina – Nova Gorica. Diplomsko naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba D. Kavčič): 44 str.

http://drugg.fgg.uni-lj.si/636/1/GRV_0342_Kavcic.pdf (Pridobljeno 31. 3. 2017.)

Kladnik, D., Lovrenčak, F., Orožen Adamič, M., idr. 2005. Geografski terminološki slovar. Ljubljana, Geografski inštitut Antona Melika ZRCS SAZU: 448 str.

<http://isjfr.zrc-sazu.si/sl/terminologisce/slovarji#v> (Pridobljeno 24. 8. 2017.)

Klar, T., Ortar, J., Mrak, T., idr. 2010. Občina Tolmin. Sotočje mladih možganov in aktualnih izzivov. Ljubljana, Društvo mladih geografov Slovenije: 200 str.

Kokole, V. 1971. Centralni kraji v SR Sloveniji. Geografski zbornik XII: 7–131.

http://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/zbornik/GZ_1201_005-112.pdf

(Pridobljeno 25. 8. 2017.)

Kozina, J. 2010. Prometna dostopnost v Sloveniji. Georitem 14. Ljubljana, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU: 88 str.

<http://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/9789612542351.pdf> (Pridobljeno 25. 8. 2017.)

Lipušček, R. 2017. Geografski opis Občine Tolmin.

<https://www.tolmin.si/files/other/news/137/83323Radovan%20Lipu%C5%A1%C4%8Dek.pdf>

(Pridobljeno 13. 3. 2017.)

Mihelič, B., Humar, M., Nikšič M., idr. 2015. Urbanistični terminološki slovar. Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije ZRC SAZU: 236 str.

<http://isjfr.zrc-sazu.si/sl/terminologisce/slovarji#v> (Pridobljeno 24. 8. 2017.)

Občina Tolmin. 2017.

<http://www.tolmin.si/sl/26> (Pridobljeno 29. 8. 2017.)

OPN Tolmin. Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Tolmin. Uradni list RS št. 78/2012.

<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/110154> (Pridobljeno 7. 3. 2017.)

Pogačnik, A. 1996. Varstvo in usmerjanje oblikovne podobe slovenskih mest. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor RS, Urad RS za prostorsko planiranje: 207 str.

Pravilnik o projektiranju cest. Uradni list RS št. 91/05, 26/06 in 109/10 – ZCes–1.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV5811> (Pridobljeno 31. 3. 2017.)

Pravilnik o seznamih zvrsti dediščine in varstvenih usmeritvah. Uradni list RS št. 102/2010.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV9575> (Pridobljeno 15. 7. 2017.)

SI-STAT. Statistični urad Republike Slovenije. 2017.

<http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/obcine/obcine.asp> (Pridobljeno 14. 3. 2017.)

SSKJ. Slovar slovenskega knjižnega jezika. 2017.

<http://bos.zrc-sazu.si/sskj.html> (Pridobljeno 24. 8. 2017.)

TSC 03.200. 2003. Tehnični odbor za pripravo tehničnih specifikacij za javne ceste TO 03. Temeljni pogoji za določanje cestnih elementov v odvisnosti od voznodinamičnih pogojev, ekonomike cest, prometne obremenitve in prometne varnosti ter preglednosti. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 55 str.

https://gradbenik.files.wordpress.com/2008/07/tsc_03_200.pdf (Pridobljeno 31. 3. 2017.)

Uran, M., Ovsenik, R., idr. 2006. Razvojni načrt in usmeritve slovenskega turizma 2007–2011. Ljubljana, Ministrstvo za gospodarstvo, direktorat za turizem: 175 str.

http://www.mgrt.gov.si/fileadmin/mgrt.gov.si/pageuploads/turizem/Microsoft_Word_-_RNUST_2007-2011-popravki_10.7.2006-za_na_splet-1.pdf (Pridobljeno 19. 4. 2017.)

Uredba o ekološko pomembnih območjih. Uradni list RS, št. 48/04, 33/13 in 99/13.

<https://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2004-01-2261> (Pridobljeno 27. 7. 2017.)

Uredba o habitatnih tipih. Uradni list RS, št. 112/03, 36/09 in 33/13.

<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlid=2003112&stevilka=4926>
(Pridobljeno 20. 7. 2017.)

Uredba o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom. Uradni list RS, št. 88/05, 56/07, 29/09, 91/10, 1/13 in 39/15.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED6654> (Pridobljeno 23. 1. 2018.)

Videmšek, J. 2013. Postopek rekonstrukcije maloprometne ceste: primer lokalne ceste Šoštanj – Topolšica. Diplomsko naloga. Maribor, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo (samozaložba J. Videmšek): 76 str.

<https://dk.um.si/Dokument.php?id=58087> (Pridobljeno 2. 4. 2017.)

ZCes-1. Zakon o cestah. Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5788> (Pridobljeno 2. 4. 2017.)

ZJC. Zakon o javnih cestah. Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 45/08, 57/08 – ZLDUVCP, 69/08 – ZCestV, 42/09, 109/09, 109/10 – ZCes-1 in 24/15 – ZCestn.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1366> (Pridobljeno 12. 5. 2017.)

ZPNačrt. Zakon o prostorskem načrtovanju. Uradni list RS, št. št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4675> (Pridobljeno 3. 9. 2017.)

ZV-1. Zakon o vodah. Uradni list RS, št. 67/02, 2/04 – ZZdrl-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12, 100/13, 40/14 in 56/15.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1244#> (Pridobljeno 29. 11. 2017.)

Župnija Tolmin. 2017.

<http://zupnija-tolmin.rkc.si/index.php/content/display/19/podruznice/20>

(Pridobljeno 29. 11. 2017.)