

OCPS

občinska celostna prometna strategija

občine Kanal ob Soči



Slika 1: Kanal ob Soči



Naslov:

Občinska celostna prometna strategija občine Kanal ob Soči

Št. pogodbe: št. 007-0004/2023-20

Naročnik:

Občina Kanal ob Soči

Trg svobode 23, 5213 Kanal ob Soči

Izvajalec:

Arco d.o.o. Nova Gorica

Naslov: Grčna 10, 5000 Nova Gorica

mag. Polona Filipič Gorenšek

Miloš Bajt

Sodelavci:

Iza Šentjunc

Petra Mlakar

Denis Krhlikar

Natan Pertot

Vladimir Tripković

Oblikovanje:

Iza Šentjunc

Fotografije:

Arhiv izdelovalcev OCPS in občine Kanal ob Soči

Datum:

September 2025



SEZNAM KRATIC:

OCPS	Občinska celostna prometna strategija
JPP	Javni potniški promet
TDS	Turizem dolina Soče
OKS	Občina Kanal ob Soči
RS	Republika Slovenija
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
TM	Trajnostna mobilnost
P+R	Parkiraj in se odpelji

00

KAZALO

00 UVOD

01 SKLOP A

UREDITEV POGOJEV ZA DELO

02 SKLOP B

VZPOSTAVITEV PROCESA

03 SKLOP C

ORIS ŽELENEGA STANJA

04 SKLOP D

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

05 SKLOP E

OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

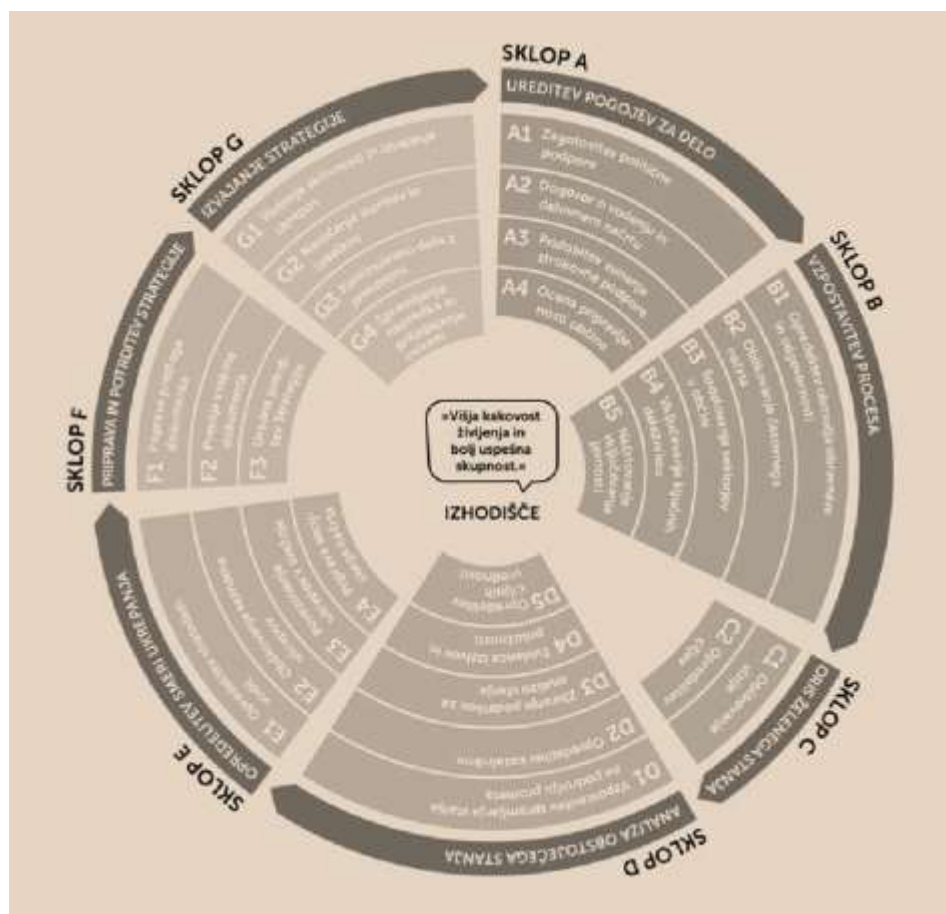
06 SKLOP F

PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE

00 UVOD

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je novembra 2023 objavilo javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij, v okviru »Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji«, z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo temeljnega strateškega dokumenta, tj. občinske celostne prometne strategije (OCPS). Občina Kanal ob Soči se je na razpis prijavila s popolno vlogo in tako uvrstila na seznam prejemnikov sredstev za sofinanciranje izdelave OCPS. V letu 2024 je pristopila k izdelavi OCPS. Za pripravo je bilo izbrano podjetje Arco d.o.o. Nova Gorica.

OCPS mora biti izdelana skladno z »Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju«, s »Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja OCPS, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikih, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju«, »Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS« in »Minimalnimi standardi za izdelavo OCPS«.



Slika 2: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave (Vir: Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije – Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje);

01 SKLOP A

UREDITEV POGOJEV ZA DELO IN IZVAJANJE AKTIVNOSTI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

VSEBINA POROČILA:

- *POROČILO _ A1: Predstavitev namena in ciljev OCPS županu in občinskemu svetu.*
- *POROČILO _ A2: Seznam članov ožje delovne skupine in opredeljen koordinatorski proces.*
- *POROČILO _ A3: Poročilo o samooceni.*
- *POROČILO _ A4: Predstavitev samoocene vodstvu občine.*
- *POROČILO _ A5: Aktivnosti vključevanja javnosti.*

Namen sklopa A je ureditev pogojev za delo s postavitvijo temeljev za uspešno pripravo in poznejše kakovostno uresničevanje načrtanega procesa. Dober rezultat se doseže z dobro ekipo, učinkovito koordinacijo deležnikov, politično podporo in razumevanjem splošne klime v občini.

Izveden je bil uvodni sestanek (18.09.2024) na katerem smo poleg predstavitve priprave, namena, ciljev OCPS opredelili ožjo delovno skupino in koordinatorski procesa ter predstavili pomen samoocene in zahtevo po predstavitvi le-te vodstvu občine.

Predstavitev namena in ciljev OCPS županu in občinskemu svetu je bila na 12. redni seji občinskega sveta dne 01.10.2024. Objavljeno je bilo tudi medijsko sporočilo – Občina Kanal ob Soči pričinja s pripravo celostne prometne strategije (14.10.2024).



Slika 3: Uvodni sestanek OCPS Kanal ob Soči, 18.09.2024;

POROČILO_A1: Predstavitev namena in ciljev OCPS županu in občinskemu svetu

12. redna seja občinskega sveta občine Kanal ob Soči

V sejni sobi občine, Trg svobode 23, Kanal;

01.10.2024 ob 17. uri

Minimalni standardi v sklopu A: Ureditev pogojev za delo, navajajo naslednjo aktivnost: »1 predstavitev namena in ciljev OCPS županu in občinskemu svetu«. Navedena aktivnost je predvidena v fazi zagotavljanja politične podpore, saj je politično soglasje glede potrebnosti sprememb na področju prometa ključno. Predstavitev se je izvedla na 12. redni seji Občinskega sveta dne 01. 10. 2024 pod točko 6. dnevnega reda: Seznani tev s pričetkom izdelave Celostne prometne strategije Občine Kanal ob Soči, poročevalec: predstavnica podjetja Arco d.o.o. Nova Gorica, g. Bajt.

V sklopu predstavitve smo župana in Občinski svet informirali o začetku priprave strategije, njenih namenih in ciljih ter ključnih korakih, predstavitev pa je bila podprta s projeciranjem prezentacije. Sklep je bil sprejet.

V sklopu predstavitve namena in ciljev OCPS županu in občinskemu svetu na 12. redni seji občinskega sveta dne 01.10. 2024 ob 17.00, se je v dogovoru s koordinatorko procesa OCPS ga. Nanut, izvedla tudi predstavitev občinski upravi.

Priloge:

- *Sklep seje Občinskega sveta občine Kanal ob Soči, 01.10.2024*
- *Gradivo ppt s predstavitvijo*

OBČINA KANAL OB SOČI
Občinski svet

Na podlagi 14. člena Statuta Občine Kanal ob Soči (Uradni list RS št 62/2019) in 80. člena Poslovnika občinskega sveta Občine Kanal ob Soči (št. 62/2019) je Občinski svet Občine Kanal ob Soči na svoji 12. redni seji dne 01. 10. 2024 sprejel naslednji

S K L E P

1.

Občinski svet Občine Kanal ob Soči se je seznanil s pričetkom priprave, namenom in cilji Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči.

2.

Ta sklep velja takoj.

Številka: 9000-0003/2024-15

Datum: 1. oktober 2024



Miha Stegel
župan



Slika 4: Sklep seje Občinskega sveta občine Kanal ob Soči, 01.10.2024

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KANAL

Predstavitve namena in ciljev občinske celostne prometne strategije, oktober 2024

PROGRAM

1. Izvorni nacrt
2. Izdelava
3. Namen in cilj
4. Ključni koraki priprave
5. Izvedba



JAVNI RAZPIS

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je novembra 2023 objavilo javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo temeljnega strateškega dokumenta, tj. občinske celostne prometne strategije (OCPS).

OCPS mora biti izdelana skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju, s Pravilnikom OCPS (Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja OCPS, načinu spremljanja in merilnih za presjelo kakovosti, enotnih kazalnikih, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju), Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS in Minimalnimi standardi za izdelavo OCPS.

Občina se je na razpis prijavila s popolno vlogo in v letu 2024 pristopila k izdelavi OCPS.



IZDELOVALEC

ARCO d.o.o. Nova Gorica

vođenje in koordinacija, komunikacija in diseminacija

priprava in oblikovanje vsebin

vključevanje javnosti

z ekipo usposobljenih pripravljavcev za izdelavo OCPS in vključevanje javnosti v proces priprave

izkušnje s pripravo prejšnje generacije OCPS

NAMEN IN CILJI

Strateško urejanje področja prometa ne prinaša zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost in proračunskih prebivalcev in organizacij v občini, manjših zastojev, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev ter manjšega onesnažanja.

Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj.

Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je priprava Celostne prometne strategije. Gre za strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovite zaporedne ukrepe na področju trajnostnega prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično boljše kakovosti bivanja.



NAMEN IN CILJI Prednosti celovitega pogleda na promet

Ne zavrača temveč nadgrajuje
obstoječe načrtovalske prakse.

S tovrstnim pristopom občina poveča svojo učinkovitost in zmanjša tveganja pri doseganju številnih koristi, od boljše kakovosti bivanja do izboljšanja dostopa do sredstev.

PREDELITVENI NAČRTOVANJE PROMETA
• Vključevanje v celoten od načrtov, diseminacija širši cilje
• Strateško in ciljno načrtovanje
• Transparentno oblikovanje z vključenostjo javnosti
• Ciljevski cilji sta dostopnost in kakovost bivanja
• Celostnostnost na človeka
• Celostnostno učinkovito načrtovanje
• Upravljanje prometnega povpraševanja
• Celostnostnost na okolstvo in gospodarne obsejane
• Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
• Strateške priporočila razpisni plače na zastavljene cilje

NAMEN IN CILJI - Pristop

Pristop, ki ga narekujejo Smernice, se razlikuje od izdelave običajnih prometnih načrtov.

Začne se z opredeljitvijo vizije in ciljev občine na področju prometa, se nadaljuje z usmerjeno analizo obstoječega stanja in se na podlagi naštetega predlaga ukrepe, tesno vezane na uresničevanje vizije in doseganje zastavljenih ciljev.

Pri izboru ukrepov imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Če slednji ne rešijo težav, pristopamo k reševanju infrastrukturnih rešitev.



KLJUČNI KORAKI PRIPRAVE

Občina Kanal ob Soči - OCPS - Pristop

- Ključne aktivnosti:
- Predstavitve namena in ciljev OCPS občinskemu svetu
 - Predstavitve občinski upravi
 - Delavnica o oblikovanju vizije s širšo strateško skupino
 - Javne razprave z občani
 - Razstava

VIZIJA

KLJUČNI KORAKI PRIPRAVE

Občina Kanal ob Soči, 01.10.2024

Ključne aktivnosti :

- Merjenje izhodišnega stanja obveznih kazalnikov: kordonsko štetje prometa, anketa v šoli in pri zaposlovalcu
- Anketa za splošno javnost
- Intervjuji s ključnimi deležniki
- Javne razprave z občani
- Delavnica za oblikovanje strateških vodil z ožjo delovno skupino
- Uskladitev strateških vodil s širšo delovno skupino
- Zbiranje pobud za ukrepe pri občanah
- Delavnica s širšo delovno skupino za potrditev ukrepov in akcijskega načrta

KLJUČNI KORAKI PRIPRAVE

Občina Kanal ob Soči, 01.10.2024

Ključne aktivnosti :

- Uskladitev predloga OCPS s člani širše delovne skupine
- Predstavitve občinskemu svetu
- Sprejete na seji občinskega sveta

Roki določeni z razpisom: Stroški upravičeni do 31.3.2025, zahtevki je potrebno oddati do 30.4.2025.

GARANCIJA KAKOVOSTI OCPS Poleg izkušene ekipe izvajalcev, ki bo skrbela za kakovostno pripravo OCPS, je na podlagi Pravilnika obvezna tudi presoja kakovosti. Zanj je odgovorno ministrstvo, ki Občini dodeli presojevalca kakovosti. Presojevalec presojo kakovosti vsebine izvede dvakrat in izdela neodvisno strokovno oceno OCPS; prvič med pripravo OCPS (v Sklopu E, po opredelitvi strateških vodil) in drugič pred potrditvijo OCPS (v Sklopu F, pred obravnavo na občinskem svetu).

SLEDI IZVAJANJE STRATEGIE

• V skladu s strategijo na področju turističnega razvoja območja, ki bo vključevala tudi turistično infrastrukturo, bodo izvedene vse potrebne ukrepe, da se območje razvije v turistično središče.

• V skladu s strategijo OCPS, ki bo vključevala tudi turistično infrastrukturo, bodo izvedene vse potrebne ukrepe, da se območje razvije v turistično središče.

• V skladu s strategijo OCPS, ki bo vključevala tudi turistično infrastrukturo, bodo izvedene vse potrebne ukrepe, da se območje razvije v turistično središče.



Slika 5: Seja občinskega sveta občine Kanal ob Soči, predstavitev namena in ciljev OCPS Kanal ob Soči, 01.10.2024;

POROČILO_A2: Seznam članov ožje delovne skupine in opredeljen koordinator procesa

Seznam kontaktov ožje delovne skupine, ki je vključena v vse aktivnosti priprave in izvajanja OCPS. Navedeni člani so zaposleni ali so pogodbeni sodelavci občinske uprave Občine Kanal ob Soči.

	Ime in priimek*	E-pošta*	Funkcija, področje...*
1. koordinator	Andreja Nanut	andreja.nanut@obcina-kanal.si	strokovna sodelavka za projekte, skrbnik pogodbe o sofinanciranju
2.	Matjaž Gusak	matjaz.gusak@obcina-kanal.si	strokovni sodelavec za investicije
3.	Ingrid Kodelja	ingrid.kodelja@obcina-kanal.si	strokovna sodelavka za projekte svetovalka za prostorsko premoženjske zadeve
4.	Anita Pičulin	anita.piculin@obcina-kanal.si	
5.	Tjaša Podgornik Polenčič	urbanist@obcina-kanal.si	
6.	Katjuša Stanič	katjusa.stanic@obcina-kanal.si	
			urbanistka
			direktorica občinske uprave

* obvezni podatki

Tabela 1: Seznam članov ožje delovne skupine Občine Kanal ob Soči;

POROČILO_A3: Poročilo o samooceni

Sejna soba, Občina Kanal ob Soči, Trg svobode 23, Kanal ob Soči

Občini je bil na uvodnem sestanku (18.09.2024) posredovan vprašalnik za oceno stanja in oceno uspešnosti pri uveljavljanju sprememb na področju prometa v občini, ki ga predpisujejo nacionalne smernice za izdelavo OCPS. Na uvodnem sestanku (18.09.2024) so bile skozi vodeno razpravo preverjene posamezne teme in vprašanja, s katerimi je bilo seznanjeno tudi vodstvo občine. Občina je vprašalnik izpolnila in ga posredovala izvajalcu.

Priloge:

- *Izpolnjen vprašalnik Ocena stanja v občini Kanal ob Soči*

OCPS OBČINA KANAL OB SOČI
OCENA STANJA V OBČINI KANAL OB SOČI

Samoocenitveni vprašalnik

1. Vizija razvoja občine Kanal ob Soči

Ali ima naša občina opredeljeno razvojno vizijo?

Da

Ali je ta vizija združljiva z zmanjševanjem odvisnosti od vseh vrst osebnih in tovornih vozil na fosilna goriva?

Da, ker je usmerjena v zeleni razvoj.

2. Strateški dokumenti občine Kanal ob Soči

Ali so strateški dokumenti vodilo pri delovanju občinske uprave?

Da.

Ali izvajanje občinske politike sledi viziji in ciljem dokumentov, ali ti nastajajo sproti glede na politično voljo vodstva (župan, občinski svet)?

V kolikor j epotreben podporni dokument se ta izdela sproti, v bistvu pa gre za zasledovanje postavljenih ciljev v zvezi z razvojem občine

Ali v občini izvajamo tudi 'ad hoc' oziroma politično vsiljene projekte, ki strateško ali strokovno niso utemeljeni?

Ne.

3. Paradigma načrtovanja prometa

Kakšen je naš dosedanji pristop k načrtovanju prometa?

Probleme se sproti rešuje, premalo je zaposlenih na tem področju.

Koliko zaposlenih na občini pozna koncept celostnega prometnega načrtovanja?

Večinoma ni poznan.

Kaj bi bilo treba narediti, da bi zaposleni v občini posvojili načela celostnega prometnega načrtovanja?

Dodatna izobraževanja na to temo.

Kako lahko dosežemo, da najmanj vsi zaposleni na prometnem in prostorskem oddelku razumejo ta koncept ter spremembe, ki jih prinaša v našo načrtovalsko prakso?

Jih vključiti v proces načrtovanja.

4. Sodelovanje oddelkov

V kakšni meri ključni oddelki (npr. prostor in promet) sodelujejo pri pripravi tovrstnih dokumentov?

Vedno so vabljeni k sodelovanju in tudi pričakujemo, da sodelujejo.

Kje bi takšnega sodelovanja moralo biti več?

/

Kako bi lahko okrepili to sodelovanje za potrebe priprave in izvedbe Strategije?

Ena skupina je zadolžena za pripravo in spremljanje izvajanja strategije.

5. Spremljanje in vrednotenje

Kakšne zmogljivosti imamo na voljo za zbiranje in analizo podatkov o trenutnem stanju prometa?

Razen merilnikov hitrosti ter števecv prometa drugih zmogljivosti nimamo.

Katere podatke že imamo in katere od njih redno zbiramo?

Imamo podatke o izmerjeni hitrosti ter številu prometa, kar tudi še vedno zbiramo in analiziramo.

6. Vključevanje javnosti

Kakšna znanja in zmogljivosti imamo na voljo za izvajanje javnih posvetovanj o vprašanih mobilnosti z različnimi javnostmi v naši občini?

Ne veliko.

Ali uslužbenci občine razumejo pomen vključevanja občanov?

Večinoma da.

POROČILO_A4: Predstavitev samoocene vodstvu občine

Delavnica in predstavitev vodstvu: Samoocena

Uvodni sestanek, Občina Kanal ob Soči, 18.09.2024;

Občini je bil pred sestankom posredovan vprašalnik za oceno stanja, ki ga predpisujejo nacionalne smernice. Na sestanku so bile skozi vodeno razpravo preverjene posamezne teme in vprašanja, s katerimi je bilo seznanjeno tudi vodstvo občine.

Občina ima izdelano: Strategija razvoja Občine Kanal ob Soči 2022–2030 (sprejeto 2022), Strategija razvoja turizma Dolina Soče 2025+ (sprejeto 2023), Regijski CPS za širše območje Julijskih Alp (sprejeto 2022), Regionalni razvojni program 2021–2027 (Severna Primorska (Goriška) razvojna regija, Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti Goriška regija, Odlok o kategorizaciji občinskih cest (vključno s kolesarskimi potmi) (2021), Odlok o občinskih cestah v občini Kanal ob Soči (2012) in Odredba (Sklep) o prometnem režimu na Trgu Kontrada, Kanal (2019), Načrt varnih šolskih poti za OŠ Deskle (2023), "Varna pot v šolo", Kanal.

Po uvodnem sestanku je občina vprašalnik izpolnila in ga posredovala izvajalcu.

Več informacij v poročilu: [**POROČILO_A3**](#).

Samoocenitev, delavnica z občinsko upravo

Občina Kanal ob Soči, 25.10.2024, 27.09.2024;

Občinski upravi in županu Občine Kanal ob Soči so bili predstavljeni ključni izsledki samoocenitvenega vprašalnika, ki podaja oceno trenutnega stanja na področju mobilnosti v občini. Na podlagi teh ugotovitev je sledila razprava o priložnostih in izzivih nadaljnjega razvoja trajnostne mobilnosti. Predstavniki različnih občinskih oddelkov so ocenili, da je medsektorsko sodelovanje trenutno na zadovoljivi ravni, a bi ga bilo smiselno še okrepiti. Proces priprave OCPS predstavlja pomembno priložnost za poglobitev sodelovanja med sektorji in za vzpostavitev bolj usklajenega pristopa k urejanju prometa.

Občina Kanal ob Soči je v letu 2020 pričela s pripravo 2. sprememb in dopolnitev Občinskega prostorskega načrta Občine Kanal ob Soči. Trenutno je na območju občine Kanal ob Soči v veljavi Občinski prostorski načrt Občine Kanal ob Soči (Ur.l. RS št. 98/12, tehnični popravek – Ur. l. RS št. 37/15, spremembe in dopolnitve št. 1 – Ur. l. RS št. 76/14). Občina načrtuje vključitev vsebin OCPS v okviru strokovnih podlag za prometni razvoj ter prostorsko izvedbenih pogojev. Župan, občinski svet in občinska uprava so izrazili podporo pripravi OCPS in večinoma podpirajo uvedbo trajnostnih prometnih ukrepov, s posebnim poudarkom na izboljšanju prometnega režima v središču Kanala.

Predstavniki krajevnih skupnosti, ki se nahajajo izven osrednjega dela občine, so izrazili nekoliko večjo zadržanost do restriktivnejših ukrepov trajnostne mobilnosti, saj se spopadajo z izzivi prometne odmaknjenosti in slabše dostopnosti. Načeloma so trajnostni mobilnosti naklonjeni tudi zaposleni v občinski upravi, vendar zaposleni, ki prihajajo iz bolj oddaljenih območij, teh načel zaradi omejenih možnosti pogosto ne morejo uresničevati v praksi.

Pri sprejemanju odločitev na področju prometnega načrtovanja imajo pomembno vlogo zunanji strokovnjaki in predlogi zaposlenih v pristojnih oddelkih. Končne odločitve sprejemata župan in občinski svet.



Priloge:

- *Lista prisotnosti Uvodnega sestanka*
- *Lista prisotnosti Predstavitev samoocene vodstvu*
- *Lista prisotnosti Delavnice z občinsko upravo*

Lista prisotnosti

Datum: 18.9.2024

A R C O
NOVA GORICA d.o.o.
POSREDOVANJE V PROMETU NEPOKRETNOSTI

Lista prisotnosti

Datum: 25.10.2024

A R C O
NOVA GORICA d.o.o.
POSREDOVANJE V PROMETU NEPOKRETNOSTI



Celostna prometna strategija
Občine Kanal ob Soči

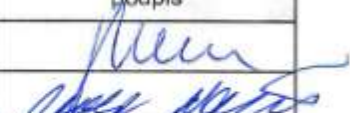
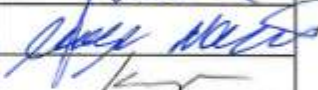
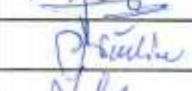
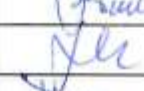
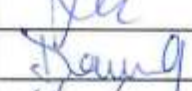
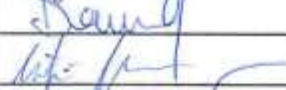


Sofinancira
Evropska unija

Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: OCPS KANAL OB SOČI - PREDSTAVITEV NAJNOVEJŠI IN
Kraj: KANAL OB SOČI CILJEV OCPS CELOTNI OBČINSKI UPRAVI
Datum: 27.9.2024

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis
POLOVIT FLUPIČ GORJAN	ANCO D.O.O.	
ANDREJA NANUT	OBČINA KANAL OB SOČI	
INGRID KOCJAN	OBČINA KANAL OB SOČI	
PETRA KOLIC	OBČINA KANAL OB SOČI	
ANITA PIČULIN	OBČINA KANAL OB SOČI	
LORA ŽIHIC MUGERLI	OBČINA KANAL OB SOČI	
DOMEN GORENJP	- I -	
MATJAZ GUSAK	- II -	
VALENTINA HUMAR	OBČINA KANAL OB SOČI	
KATJKA STANIČ	OBČINA KANAL OB SOČI	

POROČILO_ A5: Aktivnosti vključevanja javnosti

V sklopu A so se odvile naslednje aktivnosti:

- objava medijskega sporočila o začetku priprave in o aktivnostih na področju priprave OCPS, na spletni strani občine Kanal ob Soči, 1.10.2024;

Priloge:

- Objava medijskega sporočila o začetku priprave in o aktivnostih na področju priprave OCPS, spletna stran občine Kanal ob Soči;
- Objava medijskega sporočila o začetku priprave in o aktivnostih na področju priprave OCPS, spletna stran Moja občina.si, 14.10.2024;

Občinska celostna prometna strategija za občino Kanal ob Soči

14. 10. 2024

Spoštovani,

obveščamo vas, da se je Občinski svet Občine Kanal ob Soči, na svoji 12. redni seji dne 1. 10. 2024 seznanil s pričetkom priprave, namenom in cilji Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči. Sprjet sklep je priložen v prilogi.

Ker želimo v okviru priprave OCPS Občine Kanal ob Soči v izdelavo vključiti čim širšo javnost in bomo le tako lahko pripravili dokument, ki bo rezultat ugotovitev in predlogov občanov, ki ste redni uporabniki občinske prometne infrastrukture, vas prosimo, da rešite anketo na spodnji povezavi in delite svoje potrošne navade in predloge.

Z vašimi uporabniškimi izkušnjami, kritikami in novimi idejami lahko nastane kakovosten dokument, ki bo vplival na prihodnje investicije v prometno trajnostno infrastrukturo.

Zato vajušno vabljamo, da rešite anketo:

<https://www.lin.si/a/b6b0446>



**Sofinancira
Evropska unija**



 **REPUBLIKA SLOVENIJA**
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

GO! 2025   
Nova Gorica • Gorizia

Iskreno o dostopnosti / © Občina Kanal / Produkcija: **Arco**

Občina Kanal ob Soči
Trg svobode 23 p.p. 50
5213 Kanal
T: 05 395 1200
E: info@obcina-kanal.si

KANAL
OB
SOČI



OBČINA KANAL OB SOČI
Občinski svet

Na podlagi 14. člena Statuta Občine Kanal ob Soči (Uradni list RS št 62/2019) in 80. člena Poslovnika občinskega sveta Občine Kanal ob Soči (št. 62/2019) je Občinski svet Občine Kanal ob Soči na svoji 12. redni seji dne 01. 10. 2024 sprejel naslednji

SKLEP

1.

Občinski svet Občine Kanal ob Soči se je seznanil s pričetkom priprave, namenom in cilji Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči.

2.

Ta sklep velja takoj.

Številka: 9000-0003/2024-15
Datum: 1. oktober 2024



Miha Stegel
župan



Slika 6: Objava medijskega sporočila o začetku priprave in o aktivnostih na področju priprave OCPS, spletna stran občine Kanal ob Soči;

14. 10. 24, 15:42 Občinska celostna prometna strategija za občino Kanal ob Soči | Občina Kanal ob Soči | MojaObčina.si

Kanal ob Soči (<https://www.mojaobcina.si/kanal-ob-soci/>)

DANES 20°C 14°C JUTRI 22°C 11°C

 Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVE

OCENI OBJAVO ★★★★★
Lora Zimic, 8 UR NAZAJ

Občinska celostna prometna strategija za občino Kanal ob Soči

Spoštovani,

obveščamo vas, da se je Občinski svet Občine Kanal ob Soči, na svoji 12. redni seji dne 1. 10. 2024 seznanil s pričetkom priprave, namenom in cilji Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči. Sprejet sklep je priložen v prilogi. (https://www.obcina-kanal.si/mma/Sklep_OS.PDF/2024101409034973/?m=1728889429)

Ker želimo v okviru priprave OCPS Občine Kanal ob Soči v izdelavo vključiti čim širšo javnost in bomo le tako lahko pripravili dokument, ki bo rezultat ugotovitev in predlogov občanov, ki ste redni uporabniki občinske prometne infrastrukture, vas prosimo, da rešite anketo na spodnji povezavi in delite svoje potovalne navade in predloge.

 REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

(https://img.mojaobcina.si/img/1/H_MAX_1024x768/98_1728892277_mopelogoip.jpg)

(https://img.mojaobcina.si/img/1/H_MAX_1024x768/98_1728892277_mopelogoip.jpg)

<https://www.mojaobcina.si/kanal-ob-soci/novice/evropski-projekt/obcinska-celostna-prometna-strategija-za-obcino-kanal-ob-soci.html>

1/5

Slika 7: Objava medijskega sporočila o začetku priprave in o aktivnostih na področju priprave OCPS, spletna stran Moja občina.si, 14.10.2024;

02 SKLOP B

VZPOSTAVITEV PROCESA IN IZVAJANJE AKTIVNOSTI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

VSEBINA POROČILA:

- *POROČILO_B1: Predstavitev procesa priprave občinski upravi*
- *POROČILO_B2: Medresorske aktivnosti, delavnica s prometnimi in prostorskimi načrtovalci ter sestanek z vsemi relevantnimi sektroji na občini*
- *POROČILO_B3: O izvedenem sestanku o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami*
- *POROČILO_B4: Delovni in časovni načrt priprave OCPS*
- *POROČILO_B5: Seznam ključnih deležnikov_članov širše delovne skupine*
- *POROČILO_B6: Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti*

Proces priprave Strategije je prilagojen razmeram v občini. Jasno smo opredelili območje obravnave in širše vplive. Pri časovnem zaporedju aktivnosti smo upoštevali občinski koledar in procese lokalnega političnega ter načrtovalskega konteksta. Z vključevanjem deležnikov smo zagotovili čim bolj reprezentativno in raznolično zastopnost vseh relevantnih pogledov – od občinske uprave do drugih pomembnih deležnikov ter splošne javnosti.

Delavnico z relevantnimi sektorji na občini smo, zaradi kratke časovnice, izvedli predhodno, dne 26.09.2024. 27.9.2024 smo zaradi manjšega števila udeležencev delavnico ponovili po predstavitvi namena in ciljev OCPS občinski upravi, pred 12. redno sejo občinskega sveta občine Kanal ob Soči, predvsem zaradi časovne stiske, kjer smo tudi opredelili ključne deležnike in člane širše delovne skupine, ter opredelili delovni in časovni načrt priprave OCPS.

POROČILO_B1: Predstavitev procesa priprave OCPS občinski upravi

Sejna soba, Občina Kanal ob Soči, Trg svobode 23, Kanal ob Soči

27.09.2024 ob 18. uri

Število udeležencev: 10, iz občinske uprave: 9

Poročilo s predstavitve

Proces priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS) so zaposlenim v občinski upravi predstavili izvajalci priprave občinske Celostne prometne strategije Občine Kanal ob Soči. Predstavitve se je udeležila tudi direktorica občinske uprave ga. Stanič.

Predstavniki pripravljavcev ARCO d.o.o. Nova Gorica, je zbranim predstavil širši okvir priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS): sofinanciranje izdelave iz Programa evropske kohezijske politike; pravne podlage, nacionalne smernice in minimalne standarde za izdelavo ter izbrano podjetje za izdelavo OCPS ARCO d.o.o. Nova Gorica.

Uvodnim informacijam je sledilo jedro – predstavitev namenov in ciljev priprave takšnega strateškega dokumenta in kaj vse ta prinaša po njegovem sprejetju. Poudarjena je bila tudi razlika med tradicionalnim načrtovanjem prometa in celostnim načrtovanjem prometa, h kateremu se teži v OCPS. Namen OCPS je sprememba potovalnih navad v občini in izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter alternativnih oblik mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega osebnega motornega prometa. Sledil je oris poteka in ključnih korakov izdelave strategije. Zapisnik te delavnice se nahaja v ***POROČILU_A1***.

Sejna soba, Občina Kanal ob Soči, Trg svobode 23, Kanal ob Soči

26.09.2024 ob 13. uri

Število udeležencev: 5

Poročilo z delavnice

Uvodne medresorske aktivnosti so se izvedle dne 26.09.2024 v prostorih Občine Kanal ob Soči, z izvedbo delavnice z relevantnimi sektorji na občini. 27.9.2024 smo zaradi manjšega števila udeležencev delavnico ponovili po predstavitvi namena in ciljev OCPS občinski upravi. Udeleženci so odgovarjali na vprašanja, na kakšen način se lotevajo načrtovanja prometa v občini, katerim strategijam sledijo in kako se povezujejo različni sektorji med seboj – predvsem sektorja, ki se ukvarjata s prometom in prostorom. Na delavnici smo naslovili tudi ključne prometne tematike, konkretno s pregledom le teh na zemljevidu občine Kanal ob Soči. Zapisnik te delavnice se nahaja v ***POROČILU_B2***.

POROČILO_B2: Delavnica ožje skupine in relevantnih sektorjev na občini

Sejna soba, Občina Kanal ob Soči, Trg svobode 23, Kanal ob Soči

26.09.2024 ob 13h, ponovitev 27.09.2024 ob 18h

Število udeležencev: 5 + 9

Poročilo z delavnice

Pripravljalci občinske celostne prometne strategije (OCPS) smo skupaj s člani ožje delovne skupine in predstavniki relevantnih sektorjev na občini Kanal ob Soči organizirali delavnico namenjeno predvsem identifikaciji stanja prometa ter aktualni prometni problematiki v občini Kanal ob Soči.

Delavnico je vodila mag. Polona Filipič Gorenšek iz podjetja ARCO d.o.o. Nova Gorica.

Delavnico smo pričeli s kratko predstavitvijo procesa priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS) in nadaljevali s pogovorom o sodelovanju sektorjev v občini. Sledil je pregled prometnega stanja in širše prometne problematike v občini Kanal ob Soči z identifikacijo prioritet ter ključnih izzivov in ciljev na področju prometa v občini Kanal ob Soči.

Opomba:

Delavnica s prostorskimi in prometnimi načrtovalci ter relevantnimi sektorji na občini (sklop B) je bila združena z delavnico ožje delovne skupine in predstavniki oddelkov na občini (sklop D), z namenom racionalizacije sestankov v kratkem časovnem obdobju (občina Kanal ob Soči je namreč zelo pozno uradno potrdila, na 12. Seji občinskega sveta (1.10.202) izdelavo OCPS Kanal ob Soči. Občina je tudi zelo kadrovske podhranjena in je bilo zato najbolj smotrno nekatere aktivnosti združevati.

POVZETEK DELAVNICE:

Na delavnici so bili obravnavani problemi in potenciali ter izpostavljene prioritete in ključni izzivi po posameznih stebrih.

HOJA

Prioriteta je urejanje varnih peš poti za vse udeležence (gibalno ovirani, slepi in slabovidni, starejši, otroci idr.) ter spodbujanje hoje. Pomembno je tudi sprotno preverjati načrt in potek varnih šolskih poti ter ga po potrebi posodobiti. Ključno je urejanje skupnih javnih površin za pešce, ki so danes obremenjene s prometom (osrednji prostor v Desklah in Kanalu)

KOLESARJENJE

Kolesarjenje predstavlja izzive predvsem v zagotavljanju varnih in celostno izvedenih medkrajevnih kolesarskih povezav (Soška kolesarska pot). Celostno urejenih in varnih kolesarskih povezav primanjkuje. Uredijo naj se povezave Prilesje – Kanal – Avče – Sp. Log – Most na Soči; Plave – Zagora – Sv. Gora; Prilesje – Sabotin – Brda; Avče – Kal nad Kanalom – Banjšice; Kanal – Lig, Brda – Golo Brdo in Kanal – Lig – Livek ali Korada. Primanjkuje tudi parkirnih mest za kolesa (tudi e-kolesa), tudi koles za izposajo. Prioriteta je spodbujanje kolesarjenja (tudi v šolo) z urejanjem udobnih in varnih kolesarskih povezav ter uporabe in izposoje e-koles.

JPP

Pri javnem prevozu se v občini srečujejo z izzivom povezanosti odročnih krajev, zato je prioriteta zagotoviti vsem dostopen javni promet ter povečati frekvenco in izboljšati učinkovitost JPP (avtobus in vlak). Šolski prevozi so urejeni, neurejena je pot avtobusov v neosredni okolici OŠ. Smiselna je ustrezna digitalizacija prometnih informacij. Potrebna je ureditev in oprema postajališč, obstoječih in novih. JPP naj se prilagodi sezonskosti in nadgradi v smislu povezav. Premisli naj se uvedba Hop on Hop off prevoza (občina). Ponudba Prostofer deluje.

Vlak se večinoma uporablja s strani srednješolskih otrok, vendar je časovno nezanesljiv, saj ima pogosto zamude. Vlak uporabljajo tudi starejši in turisti v času sezone. Smiselno je vzpostaviti povezave med avtobusi in vlakom ter kolesi.

MOTORNI PROMET

Osebni motorni promet, tranzitni in tovorni je v občini velik izziv. Izziv predstavljajo ozka grla in preozka cestišča, tudi v ostalih krajih v občini Kanal ob Soči, ne le v Kanalu. Ključna je izvedba obvoznice za tranzitni in tovorni promet, ki je ključna za sprostitev obremenitve ožjega središča Kanala in Deskl s prometom (poškodbe grajene strukture). Prioriteta je izboljšati dostopnost in varnost vseh udeležencev v prometu in zmanjšati promet ter hitrosti v središčih naselij (Deskle, Kanal, Plave), tudi v času turistične sezone. Ključno je tudi umirjanje prometa in uvajanje za to potrebnih ukrepov.

PARKIRANJE

Ključno je vzpostavljanje manjših P+R parkirišč na vstopnih turističnih točkah ter na vstopu v kraje (tudi za parkiranje domačinov iz odročnih krajev ob obisku občinskih središč – Kanal, Deskle, pri telovadnici, kampu, tržnici, Merkatorju idr.). Urediti je potrebno tudi izzive s parkiranjem za motorje in avtodome.

Priloge:

- *Lista prisotnosti*
- *Fotografije z delavnice*



Slika 8: Delavnica z relevantnimi sektorji na občini (27.09.2024)



Slika 9: Delavnica z relevantnimi sektorji na občini (27.09.2024)

Lista prisotnosti

Ključniht setpointov na obratni

Datum: 26.9.2024

A R C O
NOVA GORICA d.o.o.
POSREDOVANJE V PROMETU NEPOKRETNOSTI



Celostna prometna strategija
Občine Kanal ob Soči



Sofinancira
Evropska unija

Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: OCPS KANAL OB SOČI – PREDSTAVITEV NADPISAN IN
Kraj: KANAL OB SOČI CILJEV OCPS CELOTNI OBČINSKI UPRAVNI
Datum: 27.9.2024

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis
POLOUNT FILOPIĆ GAVRILO ANČE D.O.O.		
ANDREJA NANUT	OBČINA KANAL OB SOČI	
INGRID KODIJA	OBČINA KANAL OB SOČI	
PETRA KOLIC	OBČINA KANAL OB SOČI	
ANITA PIČULIN	OBČINA KANAL OB SOČI	
LORA ŽIHIĆ MUGERLI	OBČINA KANAL OB SOČI	
DOMEN GORJOP	- II -	
MATJAZ GUSAK	- II -	
VALENTINA IŠTAR	OBČINA KANAL OB SOČI	
KARLA STANIČ	OBČINA KANAL OB SOČI	

POROČILO_B3: Izvedba sestanka o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami

Datum in čas trajanja: 11.10. 2024 do 22.10.2024.

Lokacija: anketa 1ka. Sklicatelj: Občina Nova Gorica, Locus d.o.o.;

Sestanek 1: o sodelovanju občin na področju prometnega načrtovanja

Vsebina: glej prilogo.

Priloge:

- Anketa 1ka med občino Kanal ob Soči in občino Nova Gorica;

Datum in čas trajanja: 09.12. 2024 od 12.00 do 13.30 ure.

Lokacija: Zoom. Sklicatelj: Skupnost Julijske Alpe, Posoški razvojni center in župan občine Bohinj;

Sestanek 2: o sodelovanju občin na področju prometnega načrtovanja

Vsebina sestanka

Sodelovanje se je vzpostavilo s povabilom in v nadaljevanju preko zooma kjer je bil predstavljen namen sestanka s strani koordinatorja OCPS Bohinj. Na osnovi aktualnega prometnega stanja v občinah in na ključnih skupnih točkah prometnih vsebin so se opredelile priložnosti za izboljšave prometne povezanosti med občinami, preverile so se možnosti sodelovanja na področju trajnostne mobilnosti v okviru, ki presega posamezne občine ter zaveza, da se občine pri relevantnih projektih povezujejo tekom priprave OCPS in tudi kasneje. Ključne ugotovitve so podane v zapisniku sestanka, ki je v prilogi.

Priloge:

- Vabilo na sestanek o sodelovanju občin na področju prometnega načrtovanja, z dne 18.11.2024;
- Sestanek o sodelovanju občin na področju prometnega načrtovanja preko Zoom platforme, 09.12.2024;

Datum in čas trajanja: 10.12.2024

Lokacija: Dopisno. Sklicatelj: Andreja Nanut, koordinator za OCPS Občine Kanal ob Soči.

Sestanek 3: o sodelovanju občin na področju prometnega načrtovanja

Sklic sestanka med občino Kanal ob Soči, občino Tolmin, občino Brda in občino Nova Gorica

Zaradi vzporedne priprave OCPS jev za številne občine, je občina Kanal ob Soči pozvala na sestanek občino Tolmin, občino Brda in občino Nova Gorica, ki so mejne občine. Na podlagi poznavanja posameznih občin in njihovih glavnih izzivov se je lahko oblikovalo več skupnih iztočnic o prometnih izzivih in priložnostih. V ta namen je Občina Kanal ob Soči vzpostavila sodelovanje z mejnimi občinami, ki tudi izdelujejo OCPS in je z njimi prometno povezana. K sodelovanju so se odzvale vse tri občine.

Vsebina sestanka

Sodelovanje se je vzpostavilo sprva s povabilom in v nadaljevanju preko telefonskega pogovora, kjer je bil predstavljen namen sestanka s strani koordinatorja OCPS na občini Kanal ob Soči. Na osnovi aktualnega prometnega stanja v občinah in na ključnih skupnih točkah prometnih vsebin so se opredelile priložnosti za izboljšave prometne povezanosti med občinami, preverile so se možnosti sodelovanja na področju

trajnostne mobilnosti v okviru, ki presega posamezne občine ter zaveza, da se občine pri relevantnih projektih povezujejo tekom priprave OCPS in tudi kasneje.

Občina Kanal ob Soči se sooča s specifičnimi izzivi na področju mobilnosti, ki presegajo občinske meje. Zato je sodelovanje z bližnjimi občinami Tolmin, Brda in Nova Gorica ključno za učinkovito načrtovanje trajnostne prometne politike na širšem območju.

Ključni izzivi in priložnosti v perspektivi zasledovanja načel trajnostne mobilnosti za občino Kanal ob Soči, ki so vezani na sodelovanje z mejnimi občinami Tolmin, Brda in Nova Gorica, so povzeti v poglavju POROČILO_D6 in POROČILO_D7: Delavnica o opredelitvi prednostnih izzivov, priložnosti in prioritet.

POVZETEK SESTANKA:

Izzivi:

- Slaba medobčinska povezanost javnega potniškega prometa (JPP – vlak, bus), kar onemogoča kakovostno in redno mobilnost prebivalcev in obiskovalcev med destinacijami.
- Sezonska prometna preobremenjenost (predvsem poleti), povezana z povečanim motornim prometom iz smeri Tolmin in Nova Gorica, z obremenitvijo dolinskih središč, Deskel in Kanala.
- Pomanjkanje usklajenega sistema parkiranja in prestopnih točk (P+R) med občinami, kar vodi v preobremenjevanje občutljivih naravnih območij in naselij.
- Omejene možnosti za kolesarsko in peš povezljivost zaradi zahtevnega terena in nepopolne infrastrukture med občinami (Nova Gorica – Tolmin).

Priložnosti:

- Vzpostavitev regijske trajnostne mobilnostne mreže v sodelovanju z Občinami Tolmin, Brda in Nova Gorica, z osredotočenostjo na JPP, e-mobilnost in medkrajevne kolesarske povezave.
- Skupna zasnova prestopnih točk (vozlišča JPP, kolesarske postaje, informacijske točke) kot del integrirane mreže za domačine in turiste.
- Digitalizacija in uskladitev informacijskih sistemov za usmerjanje obiskovalcev (npr. info o zasedenosti parkirišč, JPP voznem redu, zaporah cest).
- Skupne promocijske kampanje za zmanjšanje rabe osebnega avtomobila in spodbujanje javnega, aktivnega ter skupnostnega prevoza (npr. prevozi na klic).

Priloge:

- *Vabilo za sodelovanje s sosednjimi občinami, z dne 10.12.2024;*

Datum in čas trajanja: 14.07.2025

Lokacija: Zoom. Sklicatelj: Andreja Nanut, koordinator za OCPS Občine Kanal ob Soči.

Sestanek 4: o sodelovanju občin na področju prometnega načrtovanja

Sklic sestanka med občino Kanal ob Soči, občino Tolmin, občino Brda in občino Nova Gorica

Zaradi vzporedne priprave OCPS jev za številne občine, je občina Kanal ob Soči ponovno pozvala na sestanek občino Tolmin, občino Brda in občino Nova Gorica, ki so mejne občine. Na podlagi poznavanja

posameznih občin in njihovih glavnih izzivov se je lahko oblikovalo več skupnih iztočnic o prometnih izzivih in priložnostih. K sodelovanju so se odzvale vse tri občine.

Vsebinska sestanka

Sodelovanje se je vzpostavilo sprva s povabilom in v nadaljevanju preko zoom platforme, kjer je bil predstavljen namen sestanka s strani koordinatorja OCPS na občini Kanal ob Soči. Na osnovi aktualnega prometnega stanja v občinah so se ponovno preverile možnosti sodelovanja na področju trajnostne mobilnosti v okviru, ki presega posamezne občine.

Ključni izzivi in priložnosti v perspektivi zasledovanja načel trajnostne mobilnosti za občino Kanal ob Soči, ki so vezani na sodelovanje z mejnimi občinami Tolmin, Brda in Nova Gorica, so povzeti v poglavju POROČILO_D6 in POROČILO_D7: Delavnica o opredelitvi prednostnih izzivov, priložnosti in prioritet.

POVZETEK SESTANKA:

HOJA:

Vzpostavljene so obstoječe linijske povezave pohodniških poti (Juliana trail), ki potekajo preko mejnih občin in občine Kanal ob Soči. Poti so zelo obiskane s strani lokalnih prebivalcev in s strani turistov. Podprte so tudi promocijsko (mobilna aplikacija Juliana trail). Vse informacije o pohodniških poteh v Dolini Soče so zbrane na enem mestu – <https://www.soca-valley.com>

KOLESARSTVO:

V občini Kanal ob Soči je kolesarsko omrežje podhranjeno, V planu za izgradnjo je kolesarska pot med Novo Gorico do Tolmina (potrebno je urediti premostitev potoka Vogršček). V tem smislu se bo vzpostavila kolesarska povezava med sosednjimi občinami. Do občine Brda so kolesarske poti neurejene.

JAVNI POTNIŠKI PROMET:

Vzpostavljene so redne avtobusne in železniške linije med Novo Gorico, občino Kanal ob Soči in Tolminom, ki jih izvajajo koncesionarji (Nomago). Prav tako je vzpostavljen železniški promet po bohinjski progi, do anhovega tudi za potrebe industrije. Avtobusne in železniške linije so premalo frekventne, odhodi vlakov in avtobusov niso med seboj usklajeni, tudi ne z odhodi avtovlaka. Vlakov ima tudi velike zamude. S strani občine Nova Gorica se razmišlja o uvedbi železniške lahke linije, ki bi povezala sosednje občine med seboj, zamisel je izvedbeno podrejena državnim odločitvam

Občina Kanal ob Soči ponuja storitve Prostofer, prav tako vse sosednje občine. Na celotnem območju z mejnimi občinami vred se premišljuje o uvedbi skupnega prevoza na klic, ki je voden celostno za obravnavano območje.

MOTORNI in MIRUJOČI PROMET:

Občine med seboj povezuje državna cesta, ki je tudi edina povezovalna in dostopna pot med sosednjimi občinami. Povezava je zelo prometno obremenjena s strani lokalnega prebivalstva, turistov in tovarnim prometom. Zaradi slednjega se občina Kanal ob Soči dnevno srečuje s problematiko v cestnem prometu, predvsem v poletnem času. Dodatno promet ovirajo kolesarji na cesti, saj ni urejenih obcestnih površin za kolesarje. Cesta je z vidika prekomernih hitrosti prometa obremenjena in nevarna tudi za pešce, sploh kjer cesta poteka preko krajevnih središč (Deskle, Kanal, Ročinj, Doblar). V občini Kanal ob Soči se razmišlja o uvedbi obvoznice za namen sprostitev krajevnih središč tranzitnega in tovarnega prometa.

V smislu večje trajnostne mobilnosti se je smiselno medobčinsko povezati z vzpostavitvijo parkirišč na robu občin, tudi v smislu večmodalnih vozlišč, na območju Mosta na Soči in na obrobju občine Tolmin, ter v Solkanu in tudi v okolici Deskel in Kanala.

DIGITALIZACIJA:

Pri uvajanju načel trajnostne mobilnosti naj se pri vzpostavljanju sodelovanja v regiji razmišlja tudi o digitalizaciji storitev vezanih na promet.

Priloge:

- *Vabilo za sodelovanje s sosednjimi občinami, z dne 14.07..2024;*
- *Fotografija z zoom sestanka za sodelovanje s sosednjimi občinami, z dne 14.07..2024;*

Q1

Na katerih temah oz. izzivih s področja trajnostne mobilnosti vidite možnost sodelovanja z občino Brda?

...

Odgovori

podizvajanje koksarskih poti

Ustvarite

Prebrskajte

Q2

Ali vaša občina v letošnjem letu pripravlja Občinsko celostno prometno strategijo?

...

Odgovori

		Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativni
	1 (da)	1	100%	100%	100%
	2 (ne)	0	0%	0%	100%
▼ Veljavni	Soupa	1	100%	100%	/
	Povprečje	1.0	St. odz. od 0 do 5		0.0

Ustvarite

Prebrskajte

Q3

Prosimo izpolnite tabela

...

Podizprašanja

		Navedbe				
		Občina/področje	Ime	Primek	e-pošta	Stično
Q3a	Koordinator projekta na občini OCPS	Občina Kanal ob Savi	Andreja	Masut	andreja.masut@obcina.kanal.si	05/3981205
Q3b	Župan/j županja OCPS	Podjetje Arco d.o.o.	Polona	Flidič Severšek	Polona.flidic@quest-arco.si	041/799673



Anketa sosednje občine - Nova Gorica

IZPIS VSEH ODGOVOROV

KRATKO IME ANKETE:	Vzpostavitev sodelovanja s sosednjimi občinami-Nova Gorica
ŠTEVILO VPRAŠANJ:	12
ŠTEVILO SPREMENLJIVK:	32
STATUS:	Aktivna od: 29.11.2024 Aktivna do: 19.01.2025
AVTOR:	Locus d.o.o. , 29.11.2024
SPREMINJAL:	Locus d.o.o. , 23.12.2024

Anketa sosednje občine - Nova Gorica



Status 3 - Klik na nagovor

Spoštovani,

Mestna občina Nova Gorica je v letošnjem letu pričela s prenovo Občinske celostne prometne strategije (OCPS). V enem od korakov je predvidena tudi vzpostavitev sodelovanja s sosednjimi občinami, s ciljem seznaitve s pričetkom priprave OCPS ter vključitve v proces načrtovanje in izvajanja. Vabimo vas, da nam v priloženi anketi sporočite na katerih temah oz. izzivih s področja trajnostne mobilnosti vidite možnost sodelovanja z Mestno občino Nova Gorica. Kontaktne podatke bomo uporabili za nadaljnjo medsebojno komunikacijo in sodelovanje pri reševanju skupnih izzivov. Ko bomo zbrali odzive vseh sosednjih občin, vam bomo posredovali povzetek predlogov skupaj s kontaktnimi podatki.

Zahvaljujemo se vam za odgovore in se veselimo skupnega nadaljnega sodelovanja.

Mestna občina Nova Gorica

<https://www.ika.si/>

1

Anketa sosednje občine - Nova Gorica



Status 6 - Končal anketo

Spoštovani,

Mestna občina Nova Gorica je v letošnjem letu pričela s prenovo Občinske celostne prometne strategije (OCPS). V enem od korakov je predvidena tudi vzpostavitev sodelovanja s sosednjimi občinami, s ciljem seznanitve s pričetkom priprave OCPS ter vključitve v proces načrtovanje in izvajanja. Vabimo vas, da nam v priloženi anketi sporočite na katerih temah oz. izzivih s področja trajnostne mobilnosti vidite možnost sodelovanja z Mestno občino Nova Gorica. Kontaktne podatke bomo uporabili za nadaljnjo medsebojno komunikacijo in sodelovanje pri reševanju skupnih izzivov. Ko bomo zbrali odzive vseh sosednjih občin, vam bomo posredovali povzetek predlogov skupaj s kontaktnimi podatki.

Zahvaljujemo se vam za odgovore in se veselimo skupnega nadaljnjega sodelovanja.

Mestna občina Nova Gorica

AKTIVNA MOBILNOST (HOJA, KOLESARJENJE):

Možnih je več odgovorov

[Daljinske kolesarske poti in povezana mreža kolesarskih poti za dnevno uporabo](#)

JAVNI PREVOZI POTNIKOV:

Možnih je več odgovorov

[Dodatne/podaljšane linije oz. dodatna frekvenca medkrajevnih linij \(JPP\),](#)

[Dodatna skupna medobčinska \(krožna/\(med\)mestna\) linija](#)

MOTorni PROMET:

Možnih je več odgovorov

[Skupen logistični center](#)

SPLOŠNO:

Možnih je več odgovorov

[Skupni projekti na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu](#)

Kateri od zgoraj naštetih predlogov vam je najpomembnejši za sodelovanje z Mestno občino Nova Gorica?

[Dodatna frekvenca medkrajevnih linij](#)

Ime [Andreja](#)

Priimek [Nanut](#)

Elektronska pošta andreja.nanut@obcina-kanal.si

<https://www.ika.si/>

19

Anketa sosednje občine - Nova Gorica



1KA
EVROPSKA ANKETA

Naziv zunanjega izvajalca OCPS [ARCO d.o.o.](#)

ime občine za katero se pripravlja OCPS Občina Kanal ob Soči

Elektronska pošta polona.filipic@guest.smes.si

<https://www.1ka.si/>

20

Slika 10: Anketa 1ka med občino Kanal ob Soči in občino Nova Gorica;



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

Datum: 18.11.2024

**Zadeva: VABILO NA SESTANEK O SODELOVANJU OBČIN NA PODROČJU PROMETNEGA
NAČRTOVANJA**

Spoštovani!

Večina občin območja Julijskih Alp in njihovih sosed je trenutno v procesu priprave Občinskih celostnih prometnih strategij (OCPs). Dobro sodelovanje, ki smo ga zastavili že pri pripravi regijske CPS za širše območje Julijskih Alp, bi radi izkoristili tudi v aktualnem procesu, ki sicer tudi formalno zahteva sodelovanje. Določene teme presegajo logični okvir posamezne občine, zato vas vabimo na skupen sestanek, na katerega vabimo tako predstavnike občin kot izdelovalce OCPs.

Izpostavili bomo teme kot so financiranje ukrepov, javni prevoz, skupne pobude na področju infrastrukture ter digitalizacija.

Sestanek bo potekal prek spleta na platformi Zoom v **ponedeljek, 9. decembra 2024 ob 12. uri**, s predvidenim trajanjem do dve uri. Povezava za dostop do sestanka je: <https://us02web.zoom.us/j/7164031055?pwd=tbfbDgCBtaTCBWhtlep44gufoqrUq.1> (Meeting ID: 716 403 1055, Passcode: aut24).

Za dodatne informacije smo vam z veseljem na voljo, prosimo pa za potrditev udeležbe na e-naslov darinka.maraz.kikelj@obcina.bohinj.si do 2. 12. 2024

Veslimo se sodelovanja z vami!

Občina Bohinj

Skupnost Julijske Alpe

Posoški razvojni center

RCM Severna Primorska



Koordinator

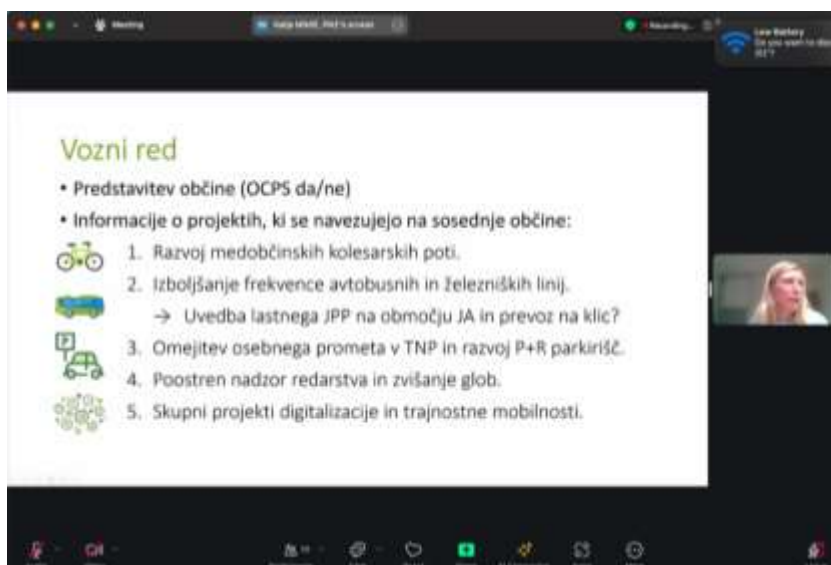
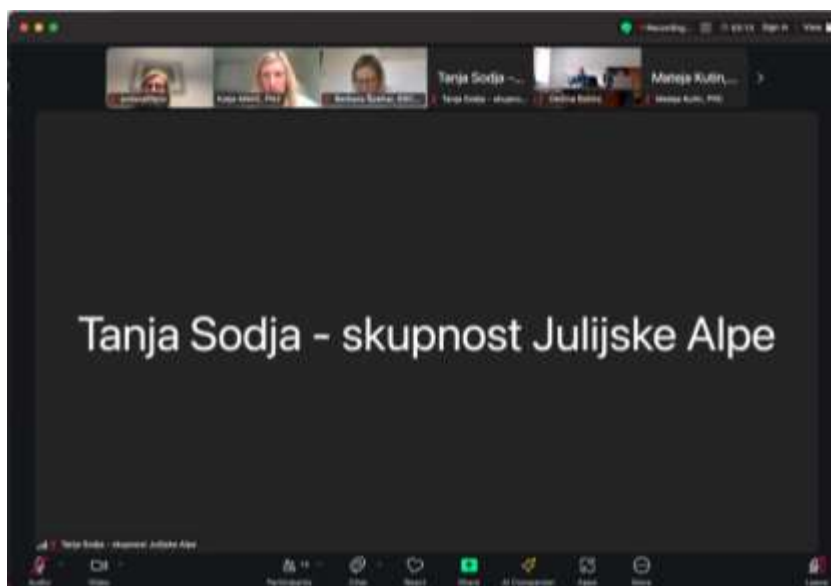
Klemen Langus

Vodja RCM

Miro Kristan



Slika 11: Vabilo na sestanek o sodelovanju občin na področju prometnega načrtovanja, z dne 18.11.2024;



Slika 12: Sestanek o sodelovanju občin na področju prometnega načrtovanja preko Zoom platforme (09.12.2024)

Projekt: Občinska celostna prometna strategija Občine Bohinj

SKLOP B – VZPOSTAVITEV PROCESA

Prisotni:

Monika Ravnik, Občina Bohinj
Darinka Maraž Kikelj, Občina Bohinj
Urška Smukavec, Turizem Bohinj
Klemen Langus, Turizem Bohinj
Tanja Sodja, Skupnost Julijske Alpe
Henrika Zupan, Občina Kranjska Gora
Luka Vrančič, Turizem Kranjska Gora
Katja Miklič, PNZ d.o.o. (izdelovalka OCPS Bohinj in Kranjska Gora)
Tanja Fujs, Občina Železniki
Jernej Rebolj, Appia d.o.o. (izdelovalec OCPS Železniki)
Lea Dolenc, Občina Jesenice
Valentina Gorišek, Občina Jesenice
Jasmina, Občina Jesenice
Barbara Špehar, RRA in RCM Gorenjske
Mateja Dolžan, RRA in RCM Gorenjske
Katjuša Božič, Občina Tolmin
Mateja Kutin, PRC (izdelovalka OCPS Tolmin)
Miro Kristan, PRC, RCM Severna Primorska
Tjaša Maurič, PRC (izdelovalka OCPS Tolmin)
Martina Lavrič, Občina Bovec
Marjeta Kavčič, Občina Bovec
Polona Filipič, ARCO d.o.o. (izdelovalka OCPS Bovec in OCPS Kobarid)
Peter Torkar, Občina Gorje
Matjaž Pretnar, DUJPP
Aleksander Đurić, DUJPP

ZAPISNIK

Sestanek o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami (občine na območju JA)
9. 12. 2024, 12.00–13.00 (Zoom)

Namen sestanka je bil raziskati in vzpostaviti sodelovanje med Občino Bohinj in ostalimi občinami v območju Julijskih Alp v procesu izdelave Občinskega celostnega prometnega strategije (OCPS). Razpravljali smo o možnostih in pričakovanih sodelovanja, glavnih izzivih ter predlagali skupne aktivnosti za izboljšanje medobčinskega sodelovanja na področju prometne strategije.

1. Sestanek je bil sklican skladno z Minimalnimi standardi za izdelavo Občinske celostne prometne strategije (december 2023).
2. Podžupanja Občine Bohinj, Monika Ravnik, naredi uvodni govor.
3. Predstavnica izvajalca OCPS Bohinj, Katja Miklič, je naredi uvodni govor in predstavil namen ter okvirni obseg sestanka.

4. V prvem delu sestanka vsak predstavnik občine oz. izvajalca OCPS pove v kateri fazi izdelave OCPS je njihova občina.

Nekatere Občine so v fazi D: Analiza stanja (Bovec, Jesenice, Tolmin), nekatere pa so že oddale v prvo presojo oziroma so tik pred tem (Bohinj, Kobarid, Kranjska Gora, Železniki). Občina Gorje ima CPS z leta 2019, ki je pa še vedno aktualen dokument.

Miro Kristan, PRC, pove, da poleg izdelave OCPS Tolmin so tudi regijski center mobilnosti. Pove, da so občine lansko leto sprejele RCPS Julijskih Alp.

Predstavnici RRA Gorenjska povesta, da sicer ne izdelujeta nobenega OCPS, vendar sta prisotni na sestanku, ker bodo naslednje leto pričeli z izdelavo RCPS in bodo zanje vse informacije zelo dobrodošle.

Matjaž Pretnar, predstavnik družbe DUJPP, je povedal, da trenutno pripravljajo podatke o prepeljanih potnikih za nekatere občine, ki izdelujejo OCPS. Ob tem je izrazil pripravljenost pomagati tudi pri drugih zadevah, če bi bilo to potrebno.

5. V drugem delu prisotni debatirajo o posameznih stebrih:

Kolesarjenje:

Katja Miklič pove, da je kolesarska med Bledom in Bohinjem že v izdelavi, medtem ko je Kranjska Gora že povezana z občino Jesenice.

Monika Ravnik doda, da kolesarji iz Občine Bohinj za smer proti Primorski pogosto uporabljajo vlak in nadaljujejo pot po tamkajšnjih kolesarskih povezavah, kar kaže na potrebo po sodelovanju.

Miro Kristan pove, da gre v tem primeru za daljinske in glavne kolesarske povezave, ki večinoma niso v pristojnosti občin, temveč države, natančneje Direkcije RS za infrastrukturo. Goriška regija ima že podpisan dogovor z Direkcijo, kjer so bile določene trase za kolesarje in pripravljeni elaborati za označevanje. Na Gorenjskem so to že izvedli, njih pa to še čaka. Kar zadeva investicije, se nekatere izvajajo prek dogovora za razvoj regij v aktualni finančni perspektivi. Glede železniške problematike se zavedajo, da rešitve niso enostavne, niti kratkoročno niti dolgoročno. Slovenske železnice se tega problema zavedajo, naloga lokalnih skupnosti pa je, da potrebe ustrezno vključijo v strateške dokumente na občinski in regijski ravni, saj to zagotavlja pravno osnovo za nadaljnje ukrepe. Na Gorenjskem in Primorskem bo treba te postopke še dokončno izvesti.

Javni potniški promet in parkirišča P+R:

Darinka Maraž Kikelj izpostavi, da Občina Bohinj skupaj s Turizmom Bohinj poleti in pozimi organizira posebne linijske prevoze, pri čemer stroški, vključno s šolskimi prevozi, dosegajo 600–700 tisoč evrov letno. Predlagajo študijo izvedljivosti za lasten JPP na območju Julijskih Alp in pozivajo k mnenju drugih občin.

Miro Kristan pove, da je DUJPP prvič razpisala koncesije. Potrebno je poenotiti prevoze v enoten sistem in smernice vključiti v CPS-je. Pilotni projekti prevozov na klic v Julijskih Alpah se bodo

najverjetneje lahko nadaljevali z državnim sofinanciranjem, zato jih je treba vključiti v občinske dokumente.

Henrika Zupan pove, da imajo v Kranjski Gori na področju šolskih prevozov za zdaj dobro urejeno situacijo, brez večjih težav, čeprav stroški nenehno naraščajo. Zdi se ji smiselno, da bi občine skupaj in enotno nastopile v okviru DUJPP ali na drug način ter združile te zadeve za učinkovitejšo rešitev problematike.

Matjaž Pretnar z DUJPP pove, da Občina Železniki ni potrebovala ločenega razpisa za šolske prevoze, saj so v sodelovanju z županom in šolo prilagodili redne linije tako, da jih lahko uporabljajo tudi učenci. Časovno ti prevozi še niso optimalni, kot bi bili pri posebnih linijah, vendar so starši in otroci to rešitev sprejeli. Pred kratkim so dodali še dva dodatna odhoda proti Dražgošam, ki sta prvenstveno namenjena osnovnošolcem.

Z občino Bohinj in koncesionarjem se pogovarjajo o šolskih prevozi, vendar večjega napredka še ni. Trenutno integracija posebnih linijskih prevozov v JPP ni mogoča v takem obsegu, kot ga omogoča Bohinj, saj gre pri njih predvsem za prevoze med parkirišči in Jezersko skledo.

Stroški so res narasli, vendar se kažejo pozitivne zgodbe, na primer v občinah Železniki, Škofja Loka in Jesenice, kjer so uspešno zmanjšali potrebo po posebnih linijah. Na Blejski Dobravi in pri Vintgarju pa se prevozi za turiste še krepijo, saj koncesionar že uvaja četrti avtobus, namenjen obiskovalcem. Cilj ostaja postopno izboljševanje javnega potniškega prometa, kjer je to mogoče.

Peter Torkar pove, da se Občina Gorje na področju prevozov sooča s tremi segmenti: s šolskimi prevozi, prevozi dijakov izven občine in prevozi za obiskovalce Julijskih Alp. Vsi si želijo, da bi naravna območja ostala brez parkiranih osebnih vozil, vendar je to zaradi pogostega preparkiranja na robnih območjih težko rešiti. Pravna podlaga za šolske prevoze zahteva razpise, ki predstavljajo izziv, glede na obstoječe zakonske okvirje.

Pomembno je, da se pravne podlage za financiranje teh prevozov uredijo, kot je izpostavil gospod Kristan. Država mora prepoznati svojo vlogo pri reševanju težav, kot je parkiranje obiskovalcev v zaščitene območjih Julijskih Alp, in prispevati k vključevanju teh prevozov v javni potniški promet. To ne more biti zgolj naloga lokalnih skupnosti, ki so podvržene velikemu obisku. Ta izziv je treba nasloviti tudi na državni ravni.

Monika Ravnik doda, da so pred kratkim imeli sestanek z MZI, DRSI, TNP in MNVP, na katerem je bila predlagana ustanovitev medresorske skupine za celovito obravnavo obremenjevanja Julijskih Alp. Podobne težave, kot jih ima Kranjska Gora v Vratih, se pojavljajo tudi v Bohinju, zato predlaga, da se ta celostni pristop zapiše v CPS-je kot usmeritev za reševanje teh izzivov.

Henrika Zupan izpostavi željo Občine Kranjska Gora, da bi se na Jesenicah pri železniški postaji Hrušica vzpostavilo parkirišče P+R, kar bi omogočilo prevoz obiskovalcev v dolino z javnim prevozom. Upajo, da bodo glede tega našli skupni jezik.

Miro Kristan opozori na pripravo RCPS Julijske Alpe, kjer so bila v okviru TNP določena območja za omejevanje prometa zaradi naravovarstvenih in varnostnih razlogov, vedno pa z navezavo na javni potniški promet, bodisi linijski bodisi sezonski. Strinja se z Bohinjem, da je treba povezati TNP in pripraviti nov načrt upravljanja, saj bo treba te zadeve ponovno preučiti. Ključno je usklajevanje naravovarstvenih ukrepov, umirjanje prometa in uporaba JPP kot rešitve, ne le razvoja P+R parkirišč,

ampak njihove integracije v JPP. To vprašanje moramo vedno obravnavati na regijskem, ne zgolj lokalnem nivoju.

Darinka Maraž Kikelj pove, da je analiza letošnje poletne sezone pokazala, da kljub obstoju P+R in javnega prevoza še vedno ostaja preveč avtomobilov v območjih naravnih vrednot. Ključno vprašanje je, kako ljudi učinkovito spodbuditi k uporabi teh rešitev. Ob tem se zavedajo, da lokalne skupnosti same tega problema ne morejo rešiti. Potreben bo medsektorski pristop in sodelovanje države ter pristojnih deležnikov, saj gre večinoma za območja pod državno pristojnostjo. V CPS bodo zato zapisali potrebo po sodelovanju z državo in medresorskem usklajevanju.

Miro Kristan doda, da za potrebe, ki so aktualne, ni treba nujno čakati na nove CPS-je. Če je zadeva pomembna, jo lahko že zdaj spravimo naprej. Ključni akterji so že na seznamu, manjka le še DUJPP kot služba za javni potniški promet. Smiselno je to razpravo odpreti za območja pod državno pristojnostjo, ne zgolj občinsko.

Darinka Maraž Kikelj pove, da so zato že sklicali sestanek, kjer je bil sprejet sklep, da vodilno vlogo prevzame MNVP, odgovoren za naravne vrednote, in poskrbi za vključitev vseh ključnih deležnikov. Jasno so poudarili, da ta problematika ne zadeva le njihove lokalne skupnosti, ampak tudi druge občine. Njihov cilj je regijska rešitev, ne zgolj lokalna za Bohinj.

Martina Lavrič pove, da imajo vzpostavljeno javno povezavo med centrom Bovca in turističnimi točkami, ki je zelo priljubljena med turisti. Letos se je izkazalo, da je linij premalo, zato bi jih bilo smiselno povečati. V CPS načrtujejo razširitev in bolj redno organizacijo te storitve. Poleti deluje redna linija do Kranjske Gore čez Vršič, pozimi pa je ni. Z novim letom je predvidena nova avtobusna linija čez Predel, uvedena na pobudo dijakov. Na voljo imajo tudi storitve prevoza na klic z e-kombijem, ki jih zelo cenijo tako domačini kot turisti.

Letos so sprejeli Odlok o prometnem režimu, ki uvaja dovolilnice za parkirišča in oblikuje kategorije parkirišč. Načrtujejo ureditev parkirišč na obrobju Bovca z možnostjo prevoza do centra (shuttle ali e-vozila). Na varovanih območjih, kot je TNP, pa se soočajo s prostorskimi izzivi pri umestitvi parkirišč zaradi velikega poletnega pritiska turistov in avtomobilov. Spodbujajo predlog uvedbe lastnega JPP na območju Julijskih Alp, ki ga ocenjujejo kot zelo dobro idejo.

Katjuša Božič pove, da ima občina Tolmin poleti organiziran prevoz na Javorco in Tolminska korita. Promet do Javorce je omejen, dovolilnice pa prejmejo le lastniki zemljišč in kmetje. Obiskovalce spodbujajo k uporabi kombi prevoza, za Tolminska korita pa sta urejeni dve večji parkirišči, kjer pustijo vozila in čakajo na prevoz.

Katja Miklič pove, da obiskovalci Občine Bohinj pogosto raje parkirajo na neoznačenih mestih in plačajo kazen, saj je ta cenejša od dnevne parkirnine na urejenih parkiriščih. Zanima jo, kako je s tem v drugih občinah in ali obstajajo predlogi za zvišanje glob, predvsem na najbolj zaščitene območjih.

Monika Ravnik z Občine Bohinj izpostavi, da redarji opravljajo veliko dela, od nadzora črnega kampiranja do nepravilnega parkiranja ob jezeru, a nizke globe ne zadoščajo, da bi vzpostavili red. Čeprav je bil že večkrat omenjen zakon o zvišanju glob, do sprememb še ni prišlo. Težava je tudi v tem, da nadzorniki TNP zaradi drugih nalog niso vedno prisotni. Predlagajo možnost prenosa

pooblastil in uvedbo višjih kazni, ki bi bile bolj vzgojne, saj obvestila in osveščanje ne prinašajo zelenih rezultatov.

Henrika Zupan doda, da so župani Zgornje Gorenjske predlagali spremembo Zakona o javnem redu in miru, zlasti glede glob in parkirnin, a na državni ravni pobuda ni bila uslišana. Odgovorili so le, da bodo zadevo proučili ob naslednji spremembi zakona. Pove, da nizke globe ne delujejo odvračilno, saj jih ljudje zlahka plačajo. Težave so tudi na obremenjenih naravnih območjih, kjer prometni znaki in usmerjanje ne zadoščajo. Pogosto je edina rešitev uvedba zapornic.

Peter Torkar pove, da lahko lokalna skupnost vложи ves trud v urejanje prometa, a težav ne more rešiti, če na primer nekdo organizira parkiranje na kmetijskem zemljišču, kot se je zgodilo v Bohinju. Inšpektor za kmetijstvo izreče kazen 480 evrov, kar organizator zasluži v nekaj minutah, in problem ostaja nerešen. Občine lahko urejajo parkiranje le na površinah, ki so prostorsko ustrezno določene, kar nas postavlja v začarani krog.

Podoben primer je v Vintgarju, kjer stroški najema avtobusa za 120 dni dosežejo 600.000 evrov, kar je za turistična društva nevzdržno. Težava je v neurejenih pravnih podlagah, saj država ne pokaže interesa za njihovo ureditev. Dokler tega ne bo, bo obremenjenost naravnih vrednot in neurejeno parkiranje na kmetijskih zemljiščih ostajalo nerešeno. Država mora nujno sodelovati in poskrbeti za ustrezne pravne okvirje.

Skupni projekt digitalizacije:

Tanja Sodja in Klemen Langus predstavita razvoj obsežnega digitalnega sistema za upravljanje mobilnosti v skupnosti Julijske Alpe, ki vključuje statične in dinamične podatke o voznih redih ter lokacijah prevoznih sredstev. Sistem je nastal v sodelovanju s TNP, NCUP in DUJPP. Podatki so organizirani v orodjih za dolgotrajno in kratkoročno načrtovanje ter so povezani z digitalnimi prikazovalniki in spletnimi stranmi, kot je promet.bohinj.si, ki nudi informacije o prometu in zaporah cest.

Sistem omogoča sledenje avtobusom, prikaz voznih redov in prilagajanje informacij za goste in lokalno prebivalstvo. Trenutno vključuje podatke o organiziranih prevozihih, z možnostjo širitve na druge prevoznike, kot so Nomago, Arriva, Slovenske železnice in drugi. Projekt se nadaljuje z razvojem rešitev za integracijo mobilnosti, kar bo prispevalo k boljši dostopnosti in trajnostni uporabi območja.

Cilj je vzpostaviti poenoteno regijsko zgodbo, ki jo bodo lokalne skupnosti vključile v OCPS-je z identičnimi poglavji (pripravljenimi s strani Skupnosti Julijske Alpe), da se zagotovi enoten pristop k digitalizaciji, financiranju in načrtovanju mobilnosti. Sodelovanje z državo in nacionalnim centrom za upravljanje podatkov je ključnega pomena za dolgoročno uspešnost in širšo dostopnost sistema.

Miro Kristan doda, da gre za tipičen regijski projekt, ki mora biti ustrezno vključen tudi v OCPS-je. Pomembno je jasno ločiti, kaj je v pristojnosti občin, regije in države. Pri pripravi dokumentov je treba biti taktičen – občine naj ne prevzamejo celotnega bremena, hkrati pa naj bo zapisano, da ukrepajo zaradi nujnosti, ob pričakovanju rešitev tudi na državnem nivoju.

6. Zaključek:

- Klemen Langus bo pripravil gradivo za krajše poglavje na temo skupnega ukrepa digitalizacije.
- Katja Miklič bo za namen lažjega sodelovanja vsem prisotnim poslala Excelovo preglednico, kamor bodo lahko vpisali svoje kontakte.

Fotografije (posnetki zaslona):





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Datum: 05.12.2024
Številka: 007-0004/2023-52

Zadeva: Dopis občine Kanal ob Soči za sodelovanje s sosednjimi občinami

Spoštovani,

Občina Kanal ob Soči je pristopila k izdelavi Občinske celostne prometne strategije (OCPS). OCPS je strateški dokument za načrtovanje prometa, s poudarkom na ukrepih za izvajanje trajnostne mobilnosti.

V fazo izdelave OCPS se vključuje tudi sodelovanje s sosednjimi občinami za usklajevanje ukrepov trajnostne mobilnosti in njihovo izvajanje. Na spletu smo zasledili, da ste k izdelavi OCPS pristopili tudi na Mestni občini Nova Gorica. Zanima nas ali bi bili pripravljeni na medobčinsko sodelovanje.

Za dodatne informacije sem vam na voljo.

Lep pozdrav
Andreja Nanut
Kordinatorka za OCPS Občine Kanal ob Soči
T: 05/398-12-05
andreja.nanut@obcina-kanal.si



Slika 13: Vabilo za sodelovanje s sosednjimi občinami, z dne 10.12.2024;



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Datum: 14. 7. 2025
Številka: 007-0004/2023-73

Zadeva: Vabilo za sodelovanje s sosednjimi občinami za vzpostavljanje pogojev za trajnostno mobilnost

Spoštovani,

Kot ste že seznanjeni je Občina Kanal ob Soči pristopila k izdelavi Občinske celostne prometne strategije (OCPS).

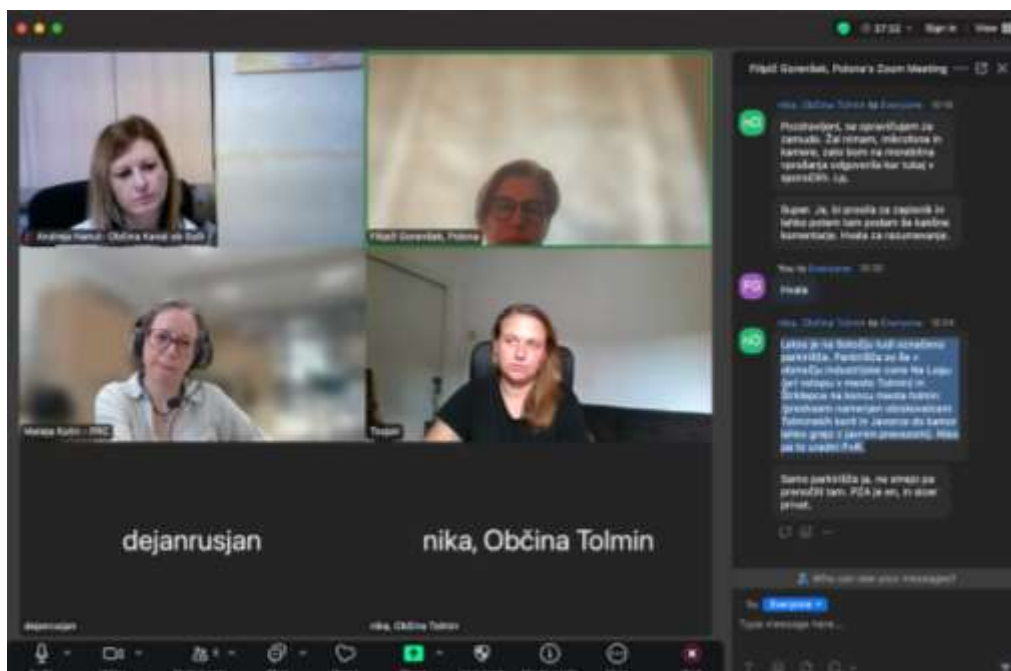
Ker se v fazo izdelave OCPS vključuje tudi sodelovanje s sosednjimi občinami za usklajevanje ukrepov trajnostne mobilnosti in njihovo izvajanje in ste pripravljeni na medobčinsko sodelovanje, vas vabim na sestanek, ki bo potekal 14.7.2025 ob 10h preko ZOOM aplikacije. Povezava vam bo poslana s strani naše izdelovalke OCPS pred sestankom.

Hvala in lepo pozdravljeni.

Andreja Nanut
Koordinatorica za OCPS Občine Kanal ob Soči
Tel.: 05/39 81 205
andreja.nanut@obcina-kanal.si



Slika 14: Vabilo za sodelovanje s sosednjimi občinami, z dne 14.07..2024;



Slika 15: Fotografija z zoom sestanka za sodelovanje s sosednjimi občinami, z dne 14.07..2024;

POROČILO_B4: Delovni in časovni načrt priprave OCPS

Sklop	Mesec	Participacija	Komunikacija	Namen in cilji
SKLOP A	september	Uvodni sestanek	1 medijsko sporočilo	Seznanitev s procesom, ureditev pogojev za delo, ocena stanja, seznam ožje delovne skupine;
	september	Predstavitev namena in ciljev OCPS županu in občinskemu svetu		Politična podpora, seznanitev javnosti;
	september	Seznam članov ožje delovne skupine in opredeljen koordinator procesa		Ureditev pogojev za delo in izvajanje aktivnosti.
	september	Izpolnitev vprašalnika samoocene		Ureditev pogojev za delo in izvajanje aktivnosti vključevanja javnosti.
UREDITEV POGOJEV ZA DELO	september	Predstavitev samoocene vodstvu občine		Vzpostavitev skupnih temeljev in ureditev pogojev za delo.
SKLOP B	september	Predstavitev občinski upravi		Predstavitev namena in ciljev, sodelovanje občinskih oddelkov, priprava seznama širše delovne skupine;
	september	Načrt vključevanja javnosti		Vzpostavitev skupnega dela in sodelovanja z javnostjo.
	september	Priprava delovnega in časovnega načrta		Vzpostavitev skupnega dela.
	september	Seznam članov širše delovne skupine		Vzpostavitev procesa dela
VZPOSTAVITEV PROCESA	september	Delavnica s prometnimi in prostorskimi načrtovalci ter sestanek z relevantnimi sektorji na občini		Vzpostavitev procesa dela
	oktober	Vzpostavitev sodelovanja s sosednjimi občinami		Vzpostavitev skupnega dela, podpora, iskanje sinergij;
SKLOP C	oktober	Delavnica s širšo delovno skupino o oblikovanju vizije in ciljev	1 medijsko sporočilo	Osnutek vizije in seznanitev javnosti z osnutkom vizije;
	oktober - november - december	Ena javna razprava za predstavitev predloga vizije in ciljev (združena z javno razpravo v sklopu D)	vabilo	Sooblikovanje vizije in strateških ciljev s strani javnosti;
	oktober - november - december	Sestanek za potrditev vizije in ciljev		
ORIS ŽELJENEGA STANJA	maj - junij	Javna razstava o pripravi OCPS, viziji in ciljih	vabilo	Seznanitev javnosti;
SKLOP D	oktober - november	Analize obstoječega stanja (pregled obstoječe dokumentacije, meritve (1 števno mesto, 4 terenski ogledi))		Pridobitev ocene obstoječega stanja;
	januar	Delavnica ožje delovne skupine in predstavnikov oddelkov na občini o izzivih		Pridobitev izzivov;
	november - maj	10 intervjujev s ključnimi deležniki	vabilo	Razumevanje konteksta izzivov s področja prometnega načrtovanja - ključni deležniki;
	oktober - november	Anketa za splošno javnost (n= 100)	komunikacij a ankete, QR kode	Identifikacija stališč, motivov in vrednot splošne javnosti na področju prometnega načrtovanja;

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	oktober	Ena javna razprava za nabor izzivov (združena z javno razpravo v sklopu C)	vabilo Stik z OŠ, podjetji	Razumevanje konteksta izzivov s področja prometnega načrtovanja - splošna javnost; Zbir podatkov o potovalnih navadah;
	oktober	Ankete o potovalnih navadah (1 podjetje, 1 OŠ)		
	maj - junij	Delavnica širše delovne skupine o opredelitvi prednostnih izzivov in priložnosti ter prioritet in ciljnih vrednosti		Opredelitev prioritet
SKLOP E	julij	Delavnica ožje delovne skupine za preveritev strateških vodil in o scenarijih izvajanja ukrepov	Vabilo Prireditve na prostem v času ETM, medijsko sporočilo	Nabor strateških vodil; Nabor strateških vodil, opredelitev scenarijev izvajanja ukrepov;
	julij - avgust	Delavnica širše delovne skupine za preveritev strateških vodil in o scenarijih izvajanja ukrepov		
	julij	Komuniciranje strateških vodil		Preveritev strateških vodil; Nabor pobud za ukrepe s strani splošne javnosti;
	julij - avgust	Zbiranje pobud za ukrepe		
	september / maj			
OPREDELITEV SMERI UKREPANJA		Spletna delavnica z ožjo in širšo delovno skupino o opredelitvi končnega nabora ukrepov in potrditvi akcijskega načrta		Opredelitev končnega nabora ukrepov; Potrditev akcijskega načrta;
	avgust			
SKLOP F	avgust - september	Uskladitev osnutka OCPS z vodstvom občine, ožjo in širšo delovno skupino	Objava publikacije OCPS na spletu, zloženka, medijsko sporočilo	Seznanitev občanov, Promocija strategije in izvajanja ukrepov;
	september	Predstavitve OCPS občinski upravi ter županu in občinskemu svetu		
PRIPRAVA IN POTRDIJEV STRATEGIJE	september	Sprejetje OCPS na seji občinskega sveta		

Tabela 2: Delovni in časovni načrt priprave OCPS.

POROČILO_B5: Seznam ključnih deležnikov in članov širše delovne skupine

Seznam kontaktov ključnih deležnikov, ki so vključeni v širšo delovno skupino ter se z njimi izvaja delavnice, z nekaterimi tudi intervjuje, vsebuje 22 oseb.

	Ime in priimek*	E-pošta*	Funkcija, področje...*
1.	Bruno Colavini	bruno.colavini@gmail.com	predstavniki občinskega sveta
2.	Branko Jerič	branko.jeric@gmail.com	predstavniki Odbora za okolje, prostor in varstvo okolja
3.	Kristina Janežič	kristina.janezic@ztkms.si	predstavnica Zavod za kulturo, turizem in šport Kanal
4.	Goran Benič	goran.benic@kobarid.si	predstavniki redarstva
5.	Darjan Lipušček	krajevna.kal@gmail.com	predsednik KS Kal nad Kanalom
6.	Sven Božič	svenbozic@gmail.com	predsednik KS Lig
7.	Dora Ravnik	ks.kambresko@gmail.com	predsednica KS Kambresko
8.	Anton Škodnik	toni.skodnik@gmail.com	predsednik KS Kanal
9.	Ava Blazetič	ava.blazetic@gmail.com	podpredsednica KS Anhovo-Deskle
10.	Domen Gorjup	domen.gorjup@obcina-kanal.si	vodja Režijskega obrata Občine Kanal ob Soči
11.	Valentina Dugar	valentina.dugar@guest.arnes.si	predstavnica OŠ Kanal
12.	Ana Košuta Skok	ana.kosuta-skok@guest.arnes.si	ravnateljica OŠ Kanal
13.	Maja Bavdaž	maja.bavdaz2@guest.arnes.si	predstavnica vrtca Kanal
14.	Neža Rutar	vrtec-deskle@guest.arnes.si	pomočnica ravnateljice za vrtec Deskle
15.	Franc Komac	du.kanal@gmail.com	predsednik Društva upokojencev Kanal
16.	Valter Reščič	valter.rescic@siol.net	predsednik TD Korada Deskle Anhovo
17.	Primož Vidič	vidic.primoz@gmail.com	predsednik Odbojkarskega kluba Neptun Kanal
18.	Teheira L. Bolterstein	stkdeskle@gmail.com	predsednik Športnega Twirling kluba Deskle
19.	Božo Gorjanc	bozo.gorjanc@gmail.com	predsednik Društva jadrlnih padalcev Severno krilo
20.	Ljubo Marinič	ljubo.marinic@gmail.com	predstavniki Društva ljubiteljev tenisa Deskle
21.	Robert Dukšič	sdmorsko@gmail.com	predstavniki Športnega društva Morsko
22.	David Somensary	pp_nova_gorica.pung@policija.si	predstavniki policije

* obvezni podatki

Tabela 3: Seznam ključnih deležnikov in članov širše delovne skupine.

POROČILO_B6: Načrt vključevanja javnosti

V sklopu izdelave Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči, december 2024, izdelal:
Arco d.o.o. Nova Gorica, mag. Polona Filipič Gorenšek

1. UVOD

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) predstavlja ključen strateški dokument, ki se osredotoča na reševanje prometnih izzivov znotraj občine. Ena od najpomembnejših značilnosti OCPS je transparentno odločanje, ki vključuje aktivno participacijo javnosti. To je temeljna razlika med celostnim prometnim načrtovanjem in tradicionalnimi pristopi, kjer pogosto ni zadostne vključitve občanov.

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi. Temeljno vodilo projekta OCPS, je trajno sodelovanje oz. vključevanje občanov, v oblikovanje skupne bodoče vizije mobilnosti v občini Kanal ob Soči. Mnenje oz. komuniciranje z javnostjo je pomemben element pri izdelavi OCPS. Zagotoviti se želi vključenost, vidnost in upoštevanje mnenj ter pričakovanj občanov in tudi tistih, ki prihajajo v občino iz drugih krajev (zaposleni iz drugih občin, turisti ipd.). Cilj je, da z vključevanjem javnosti, bodoče odločitve na področju načrtovanja prometa v občini, pridobijo čim višjo stopnjo »javne legitimnosti«.

Vključevanje javnosti vključuje celovit spekter aktivnosti, ki zahtevajo skrbno načrtovanje, da bi dosegli zastavljene cilje. Da bi bil ta proces učinkovit, je potrebno razviti ustrezen komunikacijski načrt. V nadaljevanju sledi načrt vključevanja javnosti, ki zajema različna orodja in časovni razpored vseh aktivnosti, načrtovanih za vključevanje javnosti v pripravo OCPS. Ta načrt se bo prilagajal in dopolnjeval v skladu s potekom dela ter potrebami, ki se bodo pojavile v času izdelave strategije.

1. NAMEN IN CILJI SODELOVANJA Z JAVNOSTJO

Sodelovanje z javnostjo se načrtuje v naslednjih vsebinskih sklopih:

a. PRIDOBIVANJE VHODNIH INFORMACIJ GLEDE OBSTOJEČIH PROMETNIH POTREB IN NAVAD MED OBČANI

Če želimo načrtovati prihodnost, moramo najprej dobro poznati sedanost. Torej, preden začnemo načrtovati prihodnje prometne ureditve, moramo najprej poznati kakšne so sedanje prometne potrebe občanov in ostalih, ki prihajajo v občino. V ta namen se predvideva izvedba ankete med občani na reprezentativnem vzorcu. Vsebinsko ankete bo naročnik potrdil pred izvedbo le te.

V anketi o potovalnih navadah občanov, se bo spraševalo o sedanjih in možnih bodočih prometnih navadah občanov. Z definiranimi pomembnejšimi lokalnimi deležniki v občini (npr. šole, zdravstveni domovi, policija, turistična društva, večja podjetja...), pa se bodo ločeno izvedli intervjuji, v katerih se bo spraševalo o sedanjem in predvsem o željenem stanju na področju mobilnosti v občini iz njihovega vidika.

b. JAVNE RAZPRAVE Z OBČANI S PODAJANJEM MNENJ IN ŽELJA BODOČIH UREDITEV

Stalno informiranje in dvosmerna komunikacija z javnostjo (izvedba okroglih miz, delavnic), je tudi pomemben element pri oblikovanju vsebin OCPS. Z informiranjem ter komunikacijo z javnostjo, se bo poskušala zagotoviti čim večja javna podpora in pridobiti pomembne povratne informacije pri definiranju bodoče vizije, ciljev in konkretnih ukrepov.

Skozi izvedbo projekta se bo javnost sproti obveščalo o načrtih, ukrepih in rezultatih projekta, zainteresirane pa bomo tudi povabili k bolj podrobnemu sodelovanju ter jih prosili za natančnejša mnenja in predloge.

c. PROMOCIJA ALTERNATIVNIH OBLIK PROMETA (PEŠ, KOLO, JAVNI POTNIŠKI PROMET)

Pomemben cilj v sklopu izdelave OCPS je tudi postopna sprememba potovalnih navad občanov, ki predstavlja pomemben korak proti trajnostni mobilnosti. Pri čemer se je potrebno zavedati, da spremembe ni pričakovati »takoj«, temveč na srednji oz. daljši rok. Tudi današnje stanje in velika odvisnost večine prebivalcev od osebnega motornega prometa ni nastala v kratkem obdobju, ampak se je razvijala v obdobju

zadnjih 25 let. Pri tem je nujno potrebno ločiti vožnje po namenu potovanj (npr. v/iz dela, v prostem času,...) ter glede na relacijo (znotraj občine, v/iz občine).

Ločeno bo potrebno nagovarjati različne socialne skupine. Npr. pri starejši populaciji je moč pričakovati manjšo pripravljenost na spremembe, mladi so do sprememb bolj dovzetni.

Mladi so na primer, bolj kot na osebno vozilo navezani na svoj pametni telefon in aplikacije na njem, zato je potrebno rešitve iskati tudi v tej smeri.

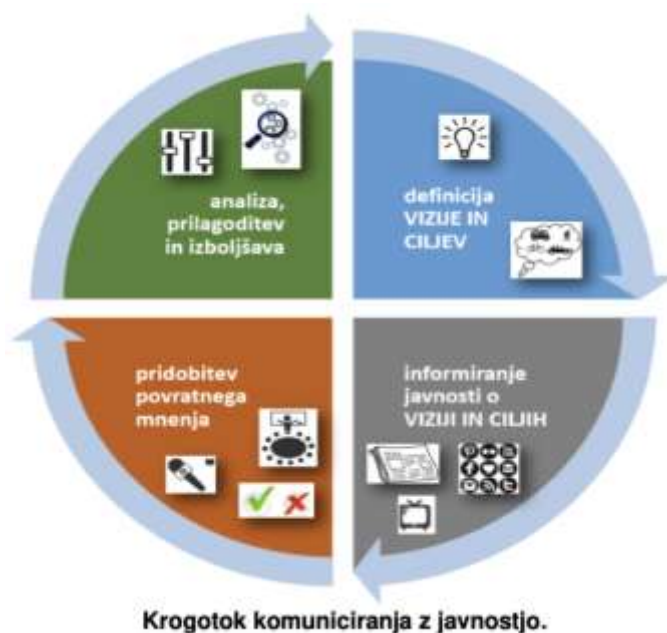
Promocija večje uporabe alternativnih oblik prometa bo izvedena s pomočjo:

- medijskih objav,
- razstave in
- prireditve na prostem v času Evropskega tedna mobilnosti.

Kot že opisano, trajnostno mobilnost je potrebno načrtovati dolgoročno. Sprememb na hitro ni moč pričakovati. A če nimamo strategije (akcijskega načrta) oz. če se sprememb sploh ne načrtuje, potem le teh sploh ni mogoče pričakovati.

Končno definirani cilji podani v OCPS, morajo biti (čim) bolj usklajeni z lokalnimi prebivalci, torej realno dosegljivi. Če se prebivalci ne morejo poistovetiti z zastavljenimi cilji, potem ne moremo pričakovati sprememb.

V nadaljevanju je shematski prikaz krogotoka komunikacije z javnostjo, ki mora potekati po »metodi učnega procesa«.



2. ZASTAVLJENI CILJI

SPLOŠNI CILJI:

- Seznanitev občanov da se OCPS v občini izdeluje.
- Poziv k sodelovanju občanov pri izdelavi OCPS (podajanje predlogov/mnenj in udeležba na javnih dogodkih).

SPECIFIČNI CILJI

- Pritegniti čim več občanov, da sodeluje v načrtovanih aktivnostih/dogodkih.
- Doseči čim večje poistovetenje večine občanov z vsebino OCPS občine.
- Doseči čim večje poistovetenje večine občanov, da v večji meri uporabljajo peš, kolesarski in javni potniški promet (seveda je potrebno prej izboljšati pogoje izvajanje le tega).
- Ustvariti trajni način povezave/komuniciranja med občani in občino glede prometne tematike v občini.

3. METODE VPLUČEVANJA JAVNOSTI

---- Anketa za splošno javnost

Anketa se izvede na reprezentativnem vzorcu občanov. Vzorec bo kvotni, reprezentativen za slovensko populacijo v občini glede na spol, starost in tip naselja. Z vključitvijo tipa naselja, bo zajeta tudi prostorska komponenta, da se zagotovi čim boljša distribucija glede na občino, upošteva se izračun reprezentativnosti glede na slovensko populacijo. Predvideno je 10 vprašanj. Po izvedbi ankete se naročniku predstavi rezultate, ki bodo pomembno začrtali razvoj bodoče vizije in ciljev mobilnosti v občini.

---- Zloženska za občane

Predvidi se zloženska v formatu A4. Število zloženkov in način distribucije se doreče z naročnikom. Predvidoma bo zloženska zajemala sledečo sporočilnost:

- seznanitev, da je občina izdelala OCPS in
- promocija trajnostne mobilnosti.

---- Razstava

Cilj je, da bo razstava na temo trajnostne mobilnosti čim bolj navdihujoča ter z visoko noto osveščanja. Ker se izvedba razstave predvideva v do 1. mejnika izdelave OCPS, se predstavi predvsem vizija in promocija trajnostnih načinov prevozov. Lokacija razstave bo praviloma v prostorih občine (ali drugem objektu v upravljanju občine), čas trajanja razstave se določi v sodelovanju z naročnikom na uvodnih sestankih.

---- Objave na spletni strani občine

Vse ključne vsebine (vmesna poročila OCPS, vabila na dogodke ipd.) se objavijo tudi na spletni strani občine. Izdelovalec OCPS preda naročniku vsebine v dogovorjeni obliki in času, za tehnično objavo na spletni strani občine je zadolžen naročnik.

---- Javne razprave in delavnice

V sklopu celotnega procesa izdelave OCPS je predvidenih do 5 javnih dogodkov (javne razprave in delavnice), z namenom interakcije oz. pridobivanja povratnih mnenj s strani občanov. Vabila za dogodke se izda cca. 14 pred izvedbo. Izvedba posameznih dogodkov se dokumentira (zapis in foto-arhiv).

---- Intervju

Z definiranimi lokalnimi deležniki (šole, vrtci, policija, turistična društva, ...) se izvede intervjuje o sedANJI in željeni bodoči ureditvi mobilnosti v občini. Pridobljene vsebine v sklopu intervjujev, se povzame in uporabi v poročilu.

---- Prireditev na prostem (v sklopu Evropskega tedna mobilnosti-ETM)

Organizirati in izvesti je potrebno eno prireditev na prostem. Naročnik in izvajalec se glede na oceno učinkov odločita, v kateri fazi bosta izvedla prireditev ter na kateri lokaciji. Analizirati je potrebno predvsem, ali se prireditev izdela v času ETM, ali kasneje. Naročnik in izvajalec pred izvedbo dorečeta vsebino izvajanja in načrt oglaševanja prireditve. Oglaševanje se prične cca. 10 dni pred prireditvijo.

---- Medijska poročila

V sklopu izdelave OCPS je potrebno objaviti vsaj 3 medijska sporočila. Le ta se objavijo v lokalnem časopisu oz. občinskem glasilu. Zapis mora biti kratek in jedrnat, s čim bolj atraktivnim naslovom, krajšim uvodom, jedrom in zanimivim zaključkom.

4. NAČRT VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

Minimalni standard	Predviden termin	Način in sredstvo	Ciljna skupina	Faza	Izvedba
Delavnica – predstavitev namena in ciljev OCPS županu in občinskemu svetu	September 2024	Vabilo po el. pošti, socialna omrežja	Občinski svet in vodstvo občine	A – ureditev pogojev	Predstavitve v sklopu občinske seje
Predstavitve samoocene vodstvu	September 2024	Vabilo po el. pošti	Župan, občinska uprava	B – vzpostavitev procesa	Predstavitve na sedežu občine (na sestanku po občinski seji)
Sestanek – predstavitev namena in ciljev OCPS celotni občinski upravi	September 2024	Vabilo po el. pošti	Občinska uprava	B – vzpostavitev procesa	Predstavitve na sedežu občine (na sestanku po občinski seji)
Delavnica s prometnimi in prostorskimi načrtovalci	September, oktober 2024	Vabilo po el. pošti	Člani ožje delovne skupine - ODS	B – vzpostavitev procesa	Delavnica na sedežu občine
Ustanovitev širše delovne skupine	September, oktober 2024	Vabilo po el. pošti	Člani širše delovne skupine - ŠDS	B – vzpostavitev procesa	Predstavitve v sklopu delavnice
Sestanek o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami	Oktober – December 2024	Vabilo po el. pošti, telefonu	Nova Gorica, Tolmin	B – vzpostavitev procesa	Spletni sestanek
Prireditev na prostem	September - ETM	Vabilo po el. pošti, objava na spletni strani občine	Širša javnost	C – vizija in cilji	Prireditev na prostem z razstavo o pomenu in ciljih OCPS
Javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo – fizična prisotnost	Oktober 2024	Vabilo po el. pošti, objava na spletni strani občine	Širša javnost	C – vizija in cilji	Javna razprava o viziji in ciljih združena z javno razpravo o izzivih
Javna razstava o pripravi OCPS ter o izdelani viziji in ciljih	Maj, Junij 2025	Vabilo po el. pošti, objava na spletni strani občine	Širša javnost	C – vizija in cilji	Prikaz procesa OCPS in vizualizacij, ki prikazujejo možne ureditve javnega prostora
Sestanek z vodstvom občine in potrditev končne vizije in ciljev	December / januar 2025	Vabilo po el. pošti	ODS	C – vizija in cilji	Sestanek za potrditev vizije (združen z delavnico o prednostnih izzivih).
Delavnica ožje delovne skupine in predstavnikov oddelkov - izzivi	Januar - Junij 2025	Vabilo po el. pošti	ODS	D – analiza stanja	Spletna delavnica o izzivih (skupaj z delavnico o oblikovanju strateških vodil)

Anketa za splošno javnost (vsaj 100) in obdelava anket	Oktober, november 2024	Objava na spletni strani občine, v občinskem glasilu in šoli preko staršev	Širša javnost	D – analiza stanja	Spletna anketa – 1ka
Anketa o poteh v šolo	Oktober, november 2024	Dogovor po e-pošti in telefonu, osebna dostava vprašalnikov	OŠ, učitelji	D – analiza stanja	Anketa z dvigovanjem rok
Anketa o poteh na delo	Oktober, november 2024	Dogovor po e-pošti in telefonu	Podjetje	D – analiza stanja	Spletna anketa – 1ka
Intervjuji z deležniki (10 intervjujev)	November – maj 2024	Dogovor po e-pošti in telefonu	Ključni deležniki	D – analiza stanja	V živo, preko telefona ali spletne platforma zoom
Javna razprava (izzivi) z občani in drugo zainteresirano javnostjo – fizična prisotnost	Oktober 2024	Vabilo po el pošti, objava na spletni strani občine	Širša javnost	D – analiza stanja	Javna razprava o izzivih (združena z JR o viziji in ciljih)
Delavnica (oblikovanje strateških vodil)	Julij 2025	Vabilo po el pošti	ODS	D – analiza stanja	Delavnica (združena z delavnico o izzivih) preko spleta
Komuniciranje strateških vodil	Julij 2025	Vabilo po el pošti	ŠDS	E - ukrepanje	
Zbiranje pobud za ukrepe	Julij – Avgust 2025	Vabilo po el pošti, objava na spletni strani občine	Širša javnost	E - ukrepanje	V okviru Javne razprave o izzivih (združena z JR o viziji in ciljih) in preko spleta
Delavnica o scenarijih izvajanja ukrepov	Julij - avgust 2025	Vabilo po el pošti	ŠDS	E - ukrepanje	Delavnica v živo
Delavnica o opredelitvi končnega nabora ukrepov	Avgust 2025	Vabilo po el pošti	ŠDS	E - ukrepanje	Delavnica v živo
Delavnica o potrditvi akcijskega načrta	Avgust 2025	Vabilo po el pošti	ODS	E - ukrepanje	Delavnica na sedežu občine
Objava OCPS na spletni strani občine	September 2025	Objava na spletni strani občine	Širša javnost	F - potrditev strategije	Objava
Predstavitev OCPS občinski upravi in občinskemu svetu	September 2025	Vabilo po el pošti, objava na spletni strani občine	Občinski svet	F - potrditev strategije	Predstavitev na občinski seji
Zloženka o dokončanju, sprejemu, objavi, ključnih poudarkih in naslednjih korakih OCPS	September 2025	Zloženka	Širša javnost	F - potrditev strategije	Objava PDF verzije na spletni strani občine, distribucija tiskane zloženke
Medijska sporočila	September 2025	Objava na spletni strani občine, v občinskem glasilu	Širša javnost	A; C; F;	Objava

Tabela 4: Načrt vključevanja javnosti.

POROČILO_B7: Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti

V postopku izdelave so z namenom celostne obravnave izzivov na področju prometa, razvojnih priložnosti in potencialov občine k sodelovanju poleg predstavnikov občinske uprave in strokovne javnosti vabljeni tudi občanke in občani. Prizadevamo si vključiti čim širši krog občanov in občanov z uporabo različnih metod vključevanja javnosti. Vabimo vse, da se v čim večji meri vključujejo v proces priprave občinske celostne prometne strategije občine Kanal ob Soči.

Vključevanje širokega razpona glasov različnih deležnikov je eno ključnih načel celostnega prometnega načrtovanja. Temelji na predpostavki, da bomo dolgoročno najbolj optimalen prometni sistem lahko oblikovali le, če se bomo posvetovali in uskladili z vsemi tistimi, ki ga bodo v prihodnosti tudi uporabljali.

V sklopu B smo pripravili delovni in časovni načrt priprave OCPS Kanal ob Soči in Načrt vključevanja javnosti ter identificirali ključne deležnike in člane širše delovne skupine. Izvedli smo predstavitev namena in ciljev OCPS občinski upravi, delavnico s prometnimi in prostorskimi načrtovalci ter relevantnimi sektorji na občini in vzpostavili sodelovanje s sosednjimi občinami na medobčinskem sestanku.

V sklopu B je bil izveden tudi dogodek v okviru Evropskega tedna mobilnosti, ki je z ustreznimi grafičnimi pojasnili postavljenimi v okviru prireditve v javnem prostoru občine Kanal ob Soči, opozarjal na pomen načel trajnostne mobilnosti za ustrezen okoljski, družbeni, gospodarski in kulturni razvoj občine. Vsi dogodki so podprti z listami prisotnosti in medijskimi objavami.

V sklopu B so se odvijale naslednje aktivnosti:

- predstavitev namena in ciljev OCPS občinski upravi

Sejna soba, Občina Kanal ob Soči, Trg svobode 23, Kanal ob Soči

27.09.2024 ob 18. uri

Število udeležencev: 10, iz občinske uprave: 9

Proces priprave občinske celostne prometne strategije so zaposlenim v občinski upravi predstavili izvajalci priprave občinske Celostne prometne strategije Občine Kanal ob Soči, v sklopu 12. redne seje občinskega sveta občine Kanal ob Soči. Predstavitve so se udeležili zaposleni v občinski upravi z različnih oddelkov, predstavitev se je udeležila tudi direktorica občinske uprave ga. Stanič. Več informacij o predstavitvi v poročilu [**POROČILO_B1.**](#)

- delavnica z relevantnimi sektorji na občini Kanal ob Soči

Sejna soba, Občina Kanal ob Soči, Trg svobode 23, Kanal ob Soči

26.09.2024 ob 13h, ponovitev 27.09.2024 ob 18h

Število udeležencev: 5 + 9

Delavnica z relevantnimi sektorji je potekala na občini. Uvodne medresorske aktivnosti so se izvedle dne 26.09.2024 v prostorih Občine Kanal ob Soči, z izvedbo delavnice z relevantnimi sektorji na občini. 27.9.2024 smo zaradi manjšega števila udeležencev delavnico ponovili po predstavitvi namena in ciljev OCPS občinski upravi. Udeleženci so odgovarjali na vprašanja, na kakšen način se lotevajo načrtovanja prometa v občini, katerim strategijam sledijo in kako se povezujejo različni sektorji med seboj – predvsem sektorja, ki se ukvarjata s prometom in prostorom. Delavnico je bila namenjena tudi identifikaciji ključnih izzivov na področju prometa v občini Kanal ob Soči. Več informacij o delavnici v poročilu [**POROČILO_B2.**](#)

- **sestaneke s sosednjimi občinami**

Sestanek 1:

Datum in čas trajanja: 11.10. 2024 do 22.10.2024.

Lokacija: anketa 1ka. Sklicatelj: Občina Nova Gorica, Locus d.o.o.;

Zaradi vzporedne priprave OCPS jev za številne občine, se je občina Kanal ob Soči odločila za sestanek, na katerem so se povezali z občino Tolmin, Brda in mestno občino Nova Gorice, ki so mejne občine. Več informacij o sestanku v poročilu **POROČILO_B3**.

Sestanek 2:

Datum in čas trajanja: 09.12. 2024 od 12.00 do 13.30 ure.

Lokacija: Zoom. Sklicatelj: Skupnost Julijske Alpe, Posoški razvojni center in župan občine Bohinj;

Sestanek 3:

Datum in čas trajanja: 10.12.2024

Lokacija: Dopisno. Sklicatelj: Andreja Nanut, koordinator za OCPS Občine Kanal ob Soči.

Sestanek 4:

Datum in čas trajanja: 14.07.2025

Lokacija: Zoom. Sklicatelj: Andreja Nanut, koordinator za OCPS Občine Kanal ob Soči.

Več informacij o sestanku v poročilu **POROČILO_B3**.

- **prireditve na prostem o pripravi in pomenu OCPS**

Datum in čas trajanja: od 16.09. 2024 do 22.09.2024, obdobje ETM

Lokacija: Trg svobode, Občina Kanal ob Soči

Občina Kanal ob Soči je v okviru prireditve ETM – Evropski teden mobilnosti (16. 9. 2024 – 22. 9. 2024) obeležila pomen trajnostne mobilnosti z organizacijo prireditve / razstave na prostem. Dogodek je s pomočjo razobešenih plakatov z informativnimi vsebinami in slikovnim gradivom učinkovito nagovoril občanke in občane ter ozaveščal o širšem pomenu uvajanja načel trajnostne mobilnosti. Poseben poudarek je bil namenjen tudi pripravi dokumenta OCPS (Občinska celostna prometna strategija) za občino Kanal ob Soči.

Prisotnost sodelavca na projektu OCPS in koordinatorke procesa OCPS na občini je dodatno poudarila pomen tega strateškega dokumenta za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti v občini.

Izdelaovalec strategije, podjetje Arco d.o.o. Nova Gorica, je za to priložnost pripravil razstavne panoje z besedilom, ki je pojasnjevalo namen in cilje OCPS ter pomen vključevanja načel trajnostne mobilnosti v načrtovanje prometa v občini Kanal ob Soči.

Priloge:

- *Plakat v okviru prireditve na prostem, v okviru Evropskega tedna mobilnosti, Trg svobode, občina Kanal ob Soči (16.9.2024 – 22.9.2024).*
- *Fotografija*
- *Medijske objave na spletni strani MojaObčina.si.*
- *Medijske objave na spletni strani občine Kanal ob Soči.*

OCPS – OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KANAL OB SOČI

/ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje!

Namen celostne obravnave prometa je zasnovati dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa, ki bo lokalni skupnosti ponujal visoko kakovost življenja in dobre pogoje za razvoj, ter bo hkrati strateško preudaren, finančno učinkovit in s široko podporo prebivalcev.

Sodoben slog življenja pogosto ni trajnosten, saj svoje potrebe zadovoljujemo na načine, ki ogrožajo našo prihodnost in prihodnost naših potomcev. To še zlasti velja za promet, ki je eden glavnih virov onesnaževanja zraka, vzrok podobnih sprememb, telesnih poškodb in tudi smrti. Sprememba naših navad, povezanih z mobilnostjo, je zato življenjskega pomena.



Soška kolesarska pot



Ločice

**Sprememba
naših
potovalnih
navad je
ključnega
pomena, zato
naj temelji
na izrabi
potenciala
hoje in
kolesarjenja,
prenovi
javnega
potniškega
prometa ter
optimizaciji
cestnega
motornega
prometa.**

/ Spodbujajmo trajnostno mobilnost!

V zadnjih desetih letih je skoraj polovica slovenskih občin izdelala Celostno prometno strategijo. Tudi občina Kanal ob Soči se je letos odločila za izdelavo CPS, ki s strateškim načrtovanjem prometa stremi k izboljšanju kakovosti bivanja, zdravju in zadovoljstvu svojih prebivalcev, ter skupnosti dodaja privlačnejšo podobo in jo dela uspešnejšo.

**OCPS pomeni
spremembo
tradicionalnih
tehnik načrtovanja
prometa ter jo je
zato treba vključiti
v obstoječe
prostorske akte in
z njo nadgraditi
obstoječe
prometne
dokumente.**



Proces priprave in uresničitve OCPS odlikujejo:

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

23. EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI – 16.9. – 22.9.2024 - »UDOBEN JAVNI PROSTOR - ZA VSE«

Evropski teden mobilnosti spodbuja spremembo vedenja v korist aktivne mobilnosti in preizkušanje inovativnih ukrepov celostnega prometnega načrtovanja prostora, ki temeljijo na pravični rabi javnega prostora, uvajanju nove infrastrukture za trajnostno mobilnost ter novih tehnologijah oz. tehnoloških rešitvah s katerimi povečujemo varnost v prometu in dvigujemo kvaliteto bivanja ter aktivno vključujemo javnosti vseh starostnih skupin.

Vsako leto se kampanji na evropskem in nacionalnem nivoju pridruži več mest zato je splošno priznana kot gonilna sila trajnostne mobilnosti v mestih v Evropi in zunaj nje. V letu 2023 je v kampanji sodelovalo preko 3000 mest po celotnem svetu in 99 slovenskih občin.

Vseevropska pobuda letos znova spodbuja k spreminjanju potovalnih navad v bolj trajnostne, tokrat s poudarkom na urejanju javnih prostorov za vse uporabnike, predvsem na račun prostora, ki ga danes zasedajo avtomobili, s sporočilom »Skupni javni prostori, ki opozarja na potrebo po njegovi enakovredni rabi.



**Javni prostor je
dragocen vir,
ki ga moramo
negovati in
varovati. Urejen
z več zelenja je
prijetnejši za
bivanje, druženje,
sprostitve in
uživanje. Kot
tak ustvarja
strpnejšo in
bolj vključujočo
skupnost.
Preudarno
upravljanje
javnega prostora
povečuje tudi
konkurenčnost
skupnosti.**

Kakovostno urejen javni prostor prinaša v vsako skupnost številne koristi. Kjer koli so prebivalci, njihovi načini opravljanja vsakodnevnih in drugih poti ter njim pomembne dejavnosti enakovredno obravnavani, je kakovost življenja boljša: več je socialne pravičnosti, večja je varnost, manj je hrupa in onesnaženosti zraka.





Slika 17, 18: Fotografija razstave plakata v okviru ETM, 17.09.2024;



Slika 19: Medijska objava, spletna stran MojaObčina.si, 17.09.2024;

Posledice Lokalne volitve 2022

• Izkazje

KANAL

OB

SOČI

Izkalni nac

Zapri izkalnik

Občina Kanal ob Soči

Evropski teden mobilnosti (ETM) in Občinska celostna prometna strategija občine (OCPS) Kanal ob Soči

19. 09. 2024

Evropski teden mobilnosti (ETM) kot vedno poteka med 16. in 22. septembrom.

Vseevropska pobuda bo znova spodbujala k spreminjanju potovalnih navad v bolj trajnostne, tokrat s poudarkom na urejanju javnih prostorov za vse uporabnike, predvsem na račun prostora, ki ga danes zasedajo avtomobili. Vsihinski poudarek letošnje izvedbe prevzema sporočilo »Skupni javni prostor«, ki opozarja na potrebo po objavi enakovredni rabi.

[Celostna prometna strategija občine Kanal ob Soči](#)

[vsm.png](#) Celostna prometna strategija občine Kanal ob Soči

KANAL

OB

SOČI

Občina Kanal ob Soči

Trg svobode 23 p.p. 50

3213 Kanal

T: 05 398 1200

E: info@obcina-kanal.si

GOV Slovenia Green Destination SPOT



Izjava o dostopnosti / © Občina Kanal / Produkcija: ArCio

Slika 20: Medijska objava, spletna stran občine Kanal ob Soči, 19.09.2024;

03 SKLOP C

ORIS ŽELENEGA STANJA

VSEBINA POROČILA:

- *POROČILO_C1: Delavnica s širšo delovno skupino vizija in cilji*
- *POROČILO_C2: Javna razprava vizija in cilji*
- *POROČILO_C3: Sintezno poročilo o zbiranju komentarjev na osnutek vizije in ciljev ter mnenj glede prioritizacije ciljev med splošno javnostjo in ključnimi deležniki*
- *POROČILO_C4: Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti*

Vizija in cilji povzamejo dolgoročen pogled na razvoj občine in področje prometa v njej. Oblikovana in usklajena vizija želene prihodnosti je osnova za vse nadaljnje korake, zato smo temu razmisleku namenili posebno pozornost in pri tem poskrbeli za poenotenje pričakovanj celotne skupnosti. Vizijo smo podprli še s cilji – z njimi se namreč natančneje opredeli ambicije občine.

Izvedena je bila delavnica o oblikovanju vizije in ciljev s širšo delovno skupino (21.10.2024) ter javna razprava za predstavitev predloga vizije in ciljev (21.10.2024) s fizično prisotnostjo, vse z objavljenim medijskim sporočilom.

POROČILO: Javna razstava

Kje: na prostem v Desklah, Občina Kanal ob Soči.

Kdaj: Maj - Junij 2025

Postavljena je bila javna razstava o *Utrinkih o procesu priprave nove Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči*, z vsebinami o izdelani viziji in ciljih OCPS, v okviru prireditve na prostem Muzikafest v Desklah (31.5.2025).

Na pobudo koordinatorke procesa OCPS, ga. Nanut, je bila sprejeta odločitev, da se dogodek v okviru procesa OCPS smiselno poveže s prireditvijo Muzikafest. Gre za mednarodni festival z dolgoletno tradicijo, ki poteka od leta 2004, leto 2025 pa predstavlja jubilejno leto z visokim pričakovanim obiskom. S tem je bila dosežena tudi širša prepoznavnost vodilnih idej in namenov strategije OCPS. Razstava je bila za javnost na ogled v mesecu maju in juniju 2025.

Priloge:

- *Vabilo na razstavo – napiši besedilo 20.5.*
- *Fotografije z razstave*
- *Plakati*

Datum: 19.5.2025

VABILO

V sklopu priprave Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Kanal ob Soči vas vljudno vabimo na

ogled javne razstave »Utrinki«,

**o procesu priprave nove občinske celostne prometne strategije (OCPS) za Občino Kanal ob Soči, z
vsebinami o izdelani viziji in ciljeh OCPS,**

ki je postavljena ob športno rekreacijskem centru v Ložicah in je na ogled v maju in juniju 2025 ter si
jo lahko ogledate tudi v okviru prireditve na prostem Muzikfest.

Vabljeni k ogledu!



Slika 22: Fotografije z razstave, Kristina Janežič (strokovna delavka, ZTKMŠ Kanal), Petra Rutar (direktorica, ZTKMŠ Kanal), Barbara Fajdiga Perše (podžupanja občine kanal ob Soči), 31.5..2025;



Slika 23: Fotografije z razstave, 31.5..2025;

Utrinki: razstava o procesu priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS) občine Kanal ob Soči

občinskega sveta, javnega in zasebnega (2019) in sicer 2019. leto je bilo leto priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS) občine Kanal ob Soči. V letu 2019 je bila pripravljena občinska celostna prometna strategija (OCPS) občine Kanal ob Soči, ki je bila sprejeta na 12. seji občinskega sveta, 12. 12. 2019.



Potovanja skozi občino, (izvirna barva)

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Proces priprave občinske celostne prometne strategije

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Spodbujajo trajnostno mobilnost

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.



Proces priprave in sprejetja OCPS občine

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.



Koraki priprave OCPS

Sklop A: sprejetje projekta za delo



Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.



Sklop B: vzpostavitev procesa



Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.



Sklop C: vzpostavitev stanja



Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.



Sklop C: vizija in cilji

Potrebne vizije

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Potrebni strateški cilji

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.

Obvezni cilji MDPE

Občina Kanal ob Soči je območje, ki je zelo raznoliko in zanimivo. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk. V občini Kanal ob Soči so različne krajevine, ki so zelo zanimive za obisk.



Slika 24-29: Plakati z javne razstave OCPS v Desklah, 31.5.2025 – 30.6.2025;

POROČILO_C1: Delavnica za oblikovanje vizije in ciljev

Sejna soba, Občina Kanal ob Soči, Trg svobode 23, Kanal ob Soči

21.10.2024 ob 18. uri

Število udeležencev: 16

Poročilo z delavnice

Uvod

Delavnica za oblikovanje vizije in ciljev je bila namenjena oblikovanju prvih osnutkov vizije Celostne prometne strategije Občine Kanal ob Soči (OCPS), na podlagi katerih se bo pripravila končna verzija vizije za OCPS Kanal ob Soči. Delavnico je vodila mag. Polona Filipič Gorenšek (za ARCO d.o.o. Nova Gorica), udeležilo se jo je 16 udeležencev/-k (v nadaljevanju udeležencev) širše delovne skupine, ožje delovne skupine za pripravo OCPS ter predstavnikov splošne javnosti.

Delavnico smo pričeli s kratko predstavitvijo procesa priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS) in nadaljevali s pogovorom o ciljih, ki se udeležencem zdijo ključni pri doseganju spremembe potovalnih navad in stanja v prometu v občini Kanal ob Soči.

Za lažji potek dela in vodenje miselnega procesa udeležencev pri pripravi ciljev in vizije, smo pripravili delovne liste, ki preko posameznih nalog po stebrih usmerjajo udeležence pri premisleku o ključnih ciljih in predlogih za oblikovanje vizije (delovni listi CILJI, VIZIJA).

Vizija

Na podlagi izbranih ciljev je vsaka skupina pripravila svoj osnutek vizije. Vizije so nato skupine predstavile, delovne liste z vizijami smo obesili na vidno mesto v prostoru. V naslednjem koraku so udeleženci glasovali za osnutke vizije, ki so po njihovem mnenju (naj)bolj primerne za celostni razvoj prometa v občini Kanal ob Soči.

Proces oblikovanja osnutka vizije smo vodili preko delovnega lista VIZIJA z nalogo, ki je bila izpostavljena preko projektorja v dvorani:

'Čestitamo! Občina Kanal ob Soči je dobila prvo nagrado evropskega portala o trajnostni mobilnosti za uspešno realizacijo ciljev iz OCPS 2024. Nagrado si je Kanal ob Soči zaslužil, predvsem zaradi: ... '

Vsaka skupina je nadaljevala besedilo, na način, da so bili vanj integrirani izbrani cilji, z nekaj motivacijskega naboja. Vsaka skupina je vizijo napisala na list in jo na koncu prebrala. Na koncu je vsak udeleženec lahko 2x z markerjem označil izbrana dva predloga vizije izmed štirih.

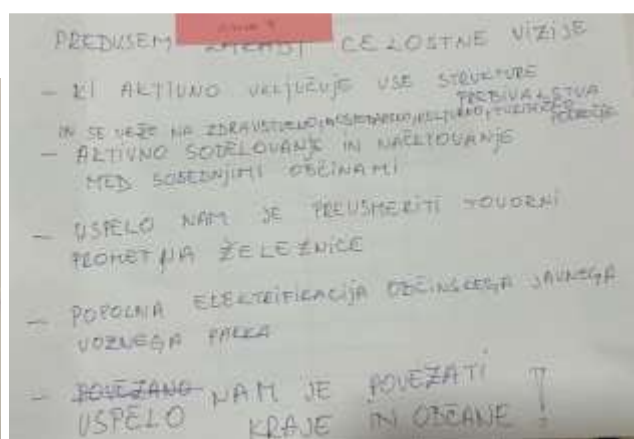
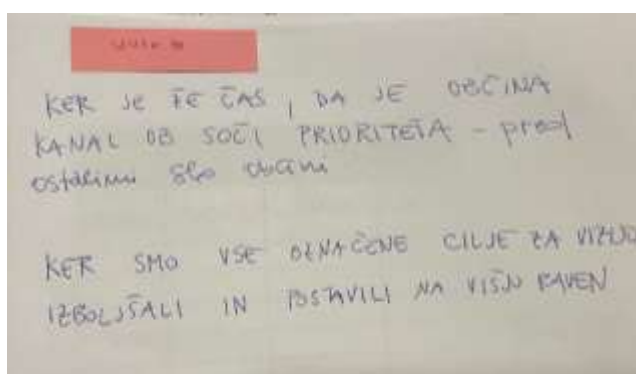
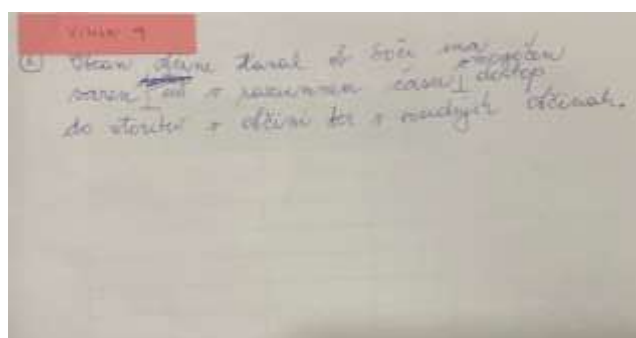
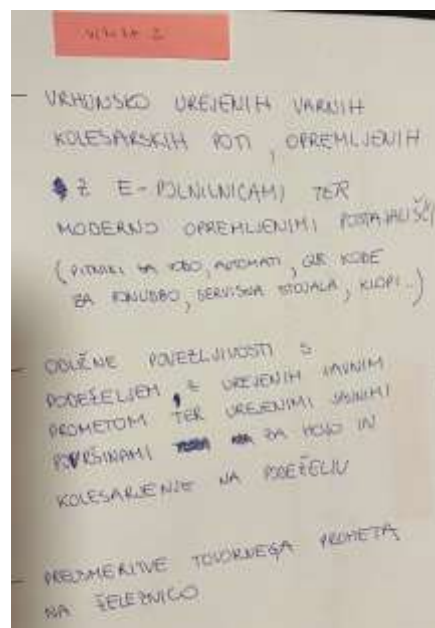
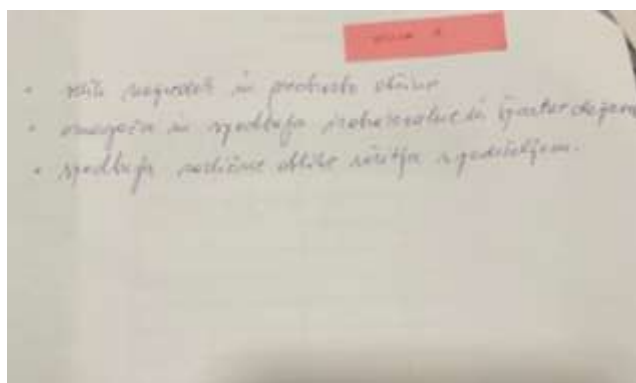
Predlogi vizij:

- Celikega napredka in preobrazbe občine, ki omogoča in spodbuja izobraževalne in športne dejavnosti ter različne oblike sožitja s podeželjem.
- Vzpostavitev vrhunsko urejenih in varnih kolesarskih poti, opremljenih z e -polnilnicami ter moderno opremljenimi postajališči (pitniki za vodo, avtomati, QR kode za ponudbo, servisna stojala, klopi idr.). Občina je odlično povezana s podeželjem, z urejenim javnim prometom ter urejenimi javnimi površinami za hojo in kolesarjenje, tudi na podeželju. Tovorni promet je preusmerjen na železnico. Občina spodbuja spremembe in novosti, neguje povezanost s preteklostjo, z varovanjem in ohranjanjem dediščine. Spodbuja se oblikovanje privlačno urejenih javnih površin. Prebivalce se vključuje v procese odločanja. Urejena je javna infrastruktura. Spodbuja se sožitje s podeželjem in načrtuje za ljudi z različnimi potrebami.

- Čas je, da je občina Kanal ob Soči prioriteta občina v Sloveniji. Vsi cilji za vizijo v okviru OCPS so izboljšani in postavljeni na višjo raven.
- Občani občine Kanal ob Soči imajo varen in v razumnem času omogočen dostop do storitev v lastni občini in tudi v sosednje občine.
- Celostne vizije, ki aktivno vključuje vse strukture prebivalstva in se veže na implementacijo zdravstvenega, gospodarskega, kulturnega in turističnega področja. Vzpostavljeno je aktivno sodelovanje z občani in s sosednjimi občinami. Tovorni promet je preusmerjen na železnico. Javni občinski vozni pas je elektrificiran. Kraji občine in občani so povezani.

Priloge:

- *Izpolnjeni listi z delavnice – Vizija in cilji občine Kanal ob Soči;*



Slika 30: Izpolnjeni listi z delavnice – Vizija in cilji občine Kanal ob Soči, 21.10.2024.

Na podlagi pridobljenih osnutkov vizij, je bil po delavnici uredniško, v sodelovanju z Občino in člani ožje delovne skupine, oblikovan prvi končni osnutek vizije, ki se glasi:

Občina Kanal ob Soči gradi celostno, trajnostno in vključujočo skupnost, ki povezuje prebivalce ter spodbuja zdravje, gospodarstvo, kulturo, turizem in sonaravni razvoj okolja. Visoko kakovost življenja omogoča urejeno, zeleno in povezano okolje z zmanjšanim tranzitnim in mirujočim prometom v središču kraja ter podeželskih naseljih. Tranzitni promet je preusmerjen na obrobje in do P+R točk, središče Kanala pa je prometno umirjeno in prijazno pešcem. Urejene, varne in udobne pešpoti, kolesarske in rekreacijske povezave povečujejo prometno varnost, zlasti za otroke in starejše, ter spodbujajo gibanje in dobro počutje. Učinkovite avtobusne povezave in prevozi na klic izboljšujejo dostopnost in socialno vključenost v središču, na podeželju in v sosednjih občinah. Občina spodbuja razvoj javnih površin, izobraževanja, športa in trajnostnih oblik bivanja. Z večjo ponudbo trajnostne mobilnosti in preusmerjanjem tovornega prometa na železnico omogoča varen in dostopen prometni sistem za vse. S celostnim prometnim pristopom postaja občina zgled kakovostnega bivanja – z urejeno infrastrukturo, povezanim prostorom ter vključujočo skupnostjo, ki spodbuja sodelovanje znotraj občine in regije.

Cilji

S člani širše in ožje delovne skupine ter predstavniki splošne javnosti, ki so bili razdeljeni v skupine (4 skupine po 4 osebe) smo v procesu delavnice opredelili skupne cilje, ki bi jim razvoj prometa v občini po njihovem mnenju moral slediti. K svežnju izbranih ciljev smo vključili tudi obveznih sedem (7) ciljev, ki jih je oblikovalo MOPE. Vsaka skupina je namreč oblikovala vsaj tri (3) lastne cilje, ki so po njihovem mnenju pomembni za občino.

Obvezni cilji:

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
2. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
6. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
7. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.

Povzetek predlogov specifičnih ciljev za Občino Kanal ob Soči:

HOJA:

- Vzpostavitev in urejanje ločenih, varnih in vzdrževanih površin za pešce znotraj občine, tudi na podeželju;
- Povezane, urejene (javna razsvetljava), varne (ustrezno urejeni prehodi za pešce) in udobne pešpoti (tudi preko mostov) v občini Kanal ob Soči, v večjih naseljih ter ostalih krajih v občini za vse udeležence, tudi otroke in druge ranljive skupine;
- Vzpostavitev ločenih, varnih površin za pešce po obstoječih poljskih in podobnih poteh znotraj občine.
- Vzpostavitev varnih šolskih peš poti.
- Promocija in urejanje (usmeritvene in informacijske table) peš poti;

KOLESARJENJE:

- Izboljšanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture v občini v povezan, udoben varen sistem kolesarskih poti v središču naselij in med Kanalom in Desklami ter ostalimi kraji v občini;
- Vzpostavitev ločenih, varnih in udobnih površin za kolesarje znotraj občine in med sosednjimi kraji;
- Vzpostavitev glavnih kolesarskih povezav s sosednjimi občinami (Nova Gorica, Tolmin);

JPP (bus in vlak):

- Razvejan, bolj frekventen in učinkovit JPP (modernizacija vozil-bus, vlak) do vseh krajev v občini (Kambreško, Banjška planota) in s sosednimi kraji (Tolmin, Nova Gorica);
- Usklajen (vozni redi) jpp prevoz in prilagojen za vse uporabnike, tudi za prevoze koles;
- Privlačen in optimiziran JPP (vlak).
- Povezan JPP (avtobus – vlak, avtobus – kolo, vlak – kolo).
- Nadgradnja JPP z uvedbo Hop on/Hop off tudi za namen javnih prevozov med Kanalom, Desklami in ostalimi odročnimi kraji v občini;
- Digitalizacija informacij o JPP prevozi in sistema prevozov na klic;

MOTORNI PROMET:

- Izboljšanje kakovosti in vzdrževanje prometne infrastrukture (kakovost in urejenost cestišča, ozka grla, prometne oznake, osvetlitev idr.);
- Umirjanje prometa v posameznih krajih (Kanal, Deskle), tudi v bližini urejenih površin za pešce;
- Razbremenitev tranzitnega prometa iz centra Kanala in Deskel ter drugih naselij (obvoznica);
- Razbremenitev/preusmeritev (železnica, obvoznice) tovornega prometa izven centra Deskel in Kanala.

PARKIRANJE:

- Razbremenitev mirujočega prometa v središču Kanala in Deskel z uvajanjem manjših P+R perkirišč;
- Ureditev ustreznih postajališč PZA za avtodome;
- Uvedba manjših P+R parkirišč izven krajevnih središč z vzpostavitvijo sistema javnega prevoza do centra in glavnih turističnih točk;
- Uvedba nadzora in primerne parkirnega režima za domačine in obiskovalce v času letne in zimske sezone;

Priloge:

- *Izpolnjeni delovni listi z delavnice – Vizija in cilji občine Kanal ob Soči;*
- *Slike z delavnice – Vizija in cilji občine Kanal ob Soči;*

Slika 31: Izpolnjeni delovni listi z delavnice – Vizija in cilji občine Kanal ob Soči, 21.10.2024.



Sliki 32: Delavnica – Vizija in cilji občine Kanal ob Soči, 21.10.2024.

Naslednji korak je bil preveritev ciljev in vizije s splošno javnostjo ter ključnimi deležniki na javni razpravi.

Priloge:

- *Lista prisotnosti z delavnice in javne razprave – Vizija in cilji občine Kanal ob Soči, 21.10.2024;*



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



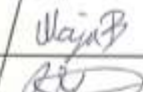
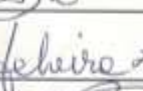
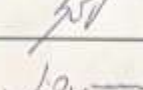
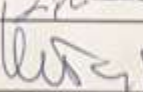
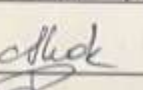
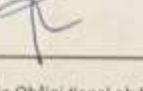
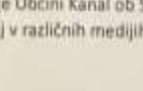
Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

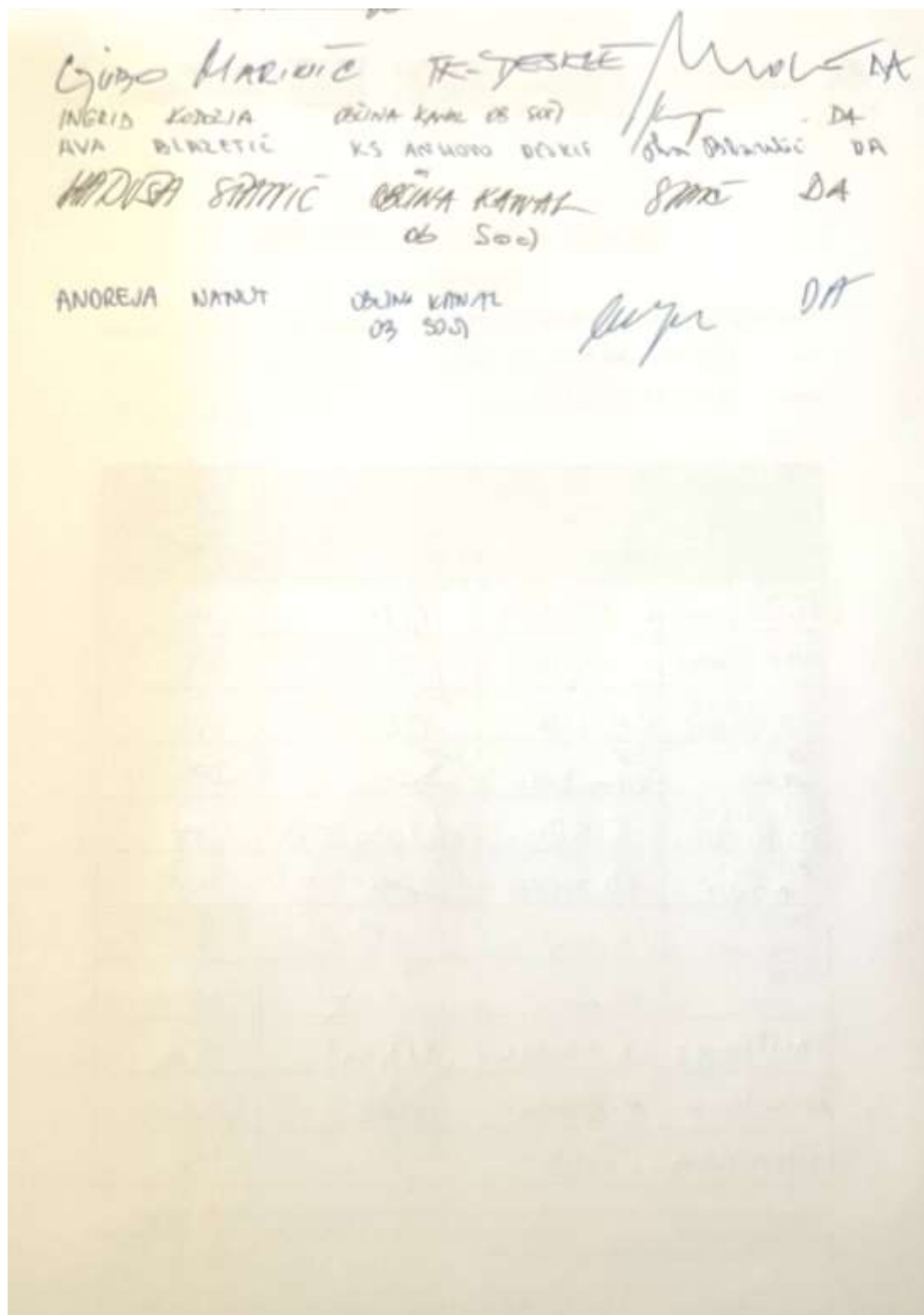
Dogodek: DELAVNICA - OBLIKOVANJE VIZIJE IN CILJEV

Kraj: OBČINA KANAL OB SOČI

Datum: 21. 10. 2021

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis	*Soglasje za uporabo fotografij DA/NE
POLOVA FILIPIC OŠKRENTAR	ANCO D.O.O.		DA
KAJA BUDAŽ	VRTEC KANAL		DA
VLADIMIR ŽNIDARČIČ	K.S. LIG		DA
BOLO BORJAK	DSP Severno krilo		DA
Teheira L. DÖTTERSTEIN	ŠTKD		DA
ROBERT DUKŠIČ	ŠD MORSKO		DA
DAVID SOMENSARY	POHICJA		DA
DAŽAN LIPUŠEK	KS Kal		DA
VALTON KOSČIČ	TD KONADA		DA
ANA KOŠUTA ŠKOK	OŠ DESKLE		DA
Petroj Rukn	ŽTKMŠ		DA

* Soglasje za uporabo fotografij: s podanim soglasjem se dovoljuje Občini Kanal ob Soči uporabo fotografij pri pripravi poročil o izvedbi projekta OCPS Kanal ob Soči ter objavo fotografij v različnih medijih (npr. spletna stran občine, glasilo MOST, fb stran) z namenom promocije izvedene aktivnosti projekta.



POROČILO_C2: Javna razprava za predstavitev predloga vizije in ciljev

Sejna soba, Občina Kanal ob Soči, Trg svobode 23, Kanal ob Soči

21.10.2024 ob 19. uri

Število udeležencev: 19

Poročilo s predstavitve

V oktobru je potekala na isti dan delavnica za oblikovanje vizije in ciljev in zatem javna razprava za predstavitev predloga vizije in ciljev Celostne prometne strategije občine Kanal ob Soči, ki so ga pripravili udeleženci na delavnici z razširjeno delovno skupino in splošno javnostjo.

Na javi razpravi je udeležence v imenu Občine pozdravil župan, g. Stegel. Sledila je predstavitev širšega okvira in korakov priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS) ter predstavitev pripravljavca Arco d.o.o. Nova Gorica.

Nato smo besedo predali udeležencem. Pričeli smo javno razpravo o viziji in ciljih, ki jo je vodila mag. Polona Filipič Gorenšek, za Arco d.o.o. Nova Gorica. Najprej smo skupaj prebrali predlog uredniškega odbora vizije in ciljev, nato pa so bili udeleženci pozvani, da premislijo in ocenijo primernost vizije in na delavnici izbrane cilje, tudi v perspektivi prioritet in racionalizacije števila le teh.

Opomba:

Delavnica in javna razprava sta bili izvedeni zaporedno, z namenom, da ne bi večkrat vabili javnosti k sodelovanju v kratkem časovnem obdobju. Število ljudi, ki so pripravljeni sodelovati, je omejeno, prav tako pa je omejen njihov popoldanski čas. Dvojno odpiranje iste teme s pretežno istimi ljudmi bi bilo nesmiselno. Javna razprava o analizi obstoječega stanja je bila zaradi istih navedenih razlogov izvedena zaporedno, za delavnico in javno razpravo za predstavitev predloga vizije in ciljev OCPS, na isti dan (sklop D).

Z barvnim označevanjem na plakatih so udeleženci opredelili kateri so smiselni cilji za Občino Kanal ob Soči. In ali se lahko poistovetijo z osnutkom vizije, ali ne. V primeru negativnega odziva, so lahko udeleženci predlagali spremembe.



Slika 33: Javna razprava za predstavitev predloga vizije in ciljev občine Kanal ob Soči, 21.10.2024.

Vizija

Udeležencem je bil predstavljen predlog vizije OCPS, ki je bil oblikovan na podlagi pridobljenih osnutkov vizij in po delavnici uredniško, v sodelovanju s predstavniki članov ožje delobne skupine, oblikovan v prvi osnutek vizije, ki se glasi:

Občina Kanal ob Soči gradi celostno, trajnostno in vključujočo skupnost, ki povezuje prebivalce ter spodbuja zdravje, gospodarstvo, kulturo, turizem in sonaravni razvoj okolja. Visoko kakovost življenja omogoča urejeno, zeleno in povezano okolje z zmanjšanim tranzitnim in mirujočim prometom v središču kraja ter podeželskih naseljih. Tranzitni promet je preusmerjen na obrobje in do P+R točk, središče Kanala pa je prometno umirjeno in prijazno pešcem. Urejene, varne in udobne pešpoti, kolesarske in rekreacijske povezave povečujejo prometno varnost, zlasti za otroke in starejše, ter spodbujajo gibanje in dobro počutje. Učinkovite avtobusne povezave in prevozi na klic izboljšujejo dostopnost in socialno vključenost v središču, na podeželju in v sosednjih občinah. Občina spodbuja razvoj javnih površin, izobraževanja, športa in trajnostnih oblik bivanja. Z večjo ponudbo trajnostne mobilnosti in preusmerjanjem tovornega prometa na železnico omogoča varen in dostopen prometni sistem za vse. S celostnim prometnim pristopom postaja občina zgled kakovostnega bivanja – z urejeno infrastrukturo, povezanim prostorom ter vključujočo skupnostjo, ki spodbuja sodelovanje znotraj občine in regije.

Glasovanje o viziji:

	Št. glasov	Delež glasov
Z vizijo se poistovetim	17	89%
Vizija mi je všeč	2	10%
Vizija se mi ne zdi najboljša, vendar se z njo lahko sprijaznim	/	/
Vizija mi ni všeč, lahko bi bila boljša, zato predlagam drugačno (plakat)	/	/

Vizijo so udeleženci z dvigom rok v veliki večini (89 %) potrdili, da se z njo lahko poistovetijo, ostalim 10 % udeležencev je bila vizija všeč, z zahtevo po dopisu kraja Deskle, poleg Kanala, za prometno umirjen in prijazen kraj pešcem. Vizija se je v tem smislu dopolnila:

Občina Kanal ob Soči gradi celostno, trajnostno in vključujočo skupnost, ki povezuje prebivalce ter spodbuja zdravje, gospodarstvo, kulturo, turizem in sonaravni razvoj okolja. Visoko kakovost življenja omogoča urejeno, zeleno in povezano okolje z zmanjšanim tranzitnim in mirujočim prometom v središču kraja ter podeželskih naseljih. Tranzitni promet je preusmerjen na obrobje in do P+R točk, središče Kanala in Deskel pa je prometno umirjeno in prijazno pešcem. Urejene, varne in udobne pešpoti, kolesarske in rekreacijske povezave povečujejo prometno varnost, zlasti za otroke in starejše, ter spodbujajo gibanje in dobro počutje. Učinkovite avtobusne povezave in prevozi na klic izboljšujejo dostopnost in socialno vključenost v središču, na podeželju in v sosednjih občinah. Občina spodbuja razvoj javnih površin, izobraževanja, športa in trajnostnih oblik bivanja. Z večjo ponudbo trajnostne mobilnosti in preusmerjanjem tovornega prometa na železnico omogoča varen in dostopen prometni sistem za vse. S celostnim prometnim pristopom postaja občina zgled kakovostnega bivanja – z urejeno infrastrukturo, povezanim prostorom ter vključujočo skupnostjo, ki spodbuja sodelovanje znotraj občine in regije.

Ponovno glasovanje o viziji:

	Št. glasov	Delež glasov
Z vizijo se poistovetim	19	100%
Vizija mi je všeč	/	/
Vizija se mi ne zdi najboljša, vendar se z njo lahko sprijaznim	/	/
Vizija mi ni všeč, lahko bi bila boljša, zato predlagam drugačno (plakat)	/	/

Vizijo so v ponovnem glasovanju udeleženci z dvigom rok (100 %) potrdili, da se z njo lahko poistovetijo.

Cilji

Med vsemi dvaindvajsetimi (22) predlaganimi cilji, ki so se oblikovali na delavnici za člane širše in ožje delovne skupine ter predstavniki splošne javnosti so udeleženci na javni razpravi glasovali za sledeče cilje:

Poleg obveznih ciljev:

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
2. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
6. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
7. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.

so udeleženci izmed navedenih ciljev z delavnice z dvigovanjem rok (cilj se mi zdi smiseln, cilj se mi zdi nesmiseln) **izbrali naslednje** (max. število rok) **prednostne specifične cilje za Občino Kanal ob Soči:**

HOJA

- Vzpostavitev in urejanje ločenih, varnih in vzdrževanih površin za pešce znotraj občine, tudi na podežlju; (7 rok – 37%)
- Povezane, urejene (javna razsvetljava), varne (ustrezno urejeni prehodi za pešce) in udobne pešpoti (tudi preko mostov) v občini Kanal ob Soči, v večjih naseljih ter ostalih krajih v občini za vse udeležence, tudi otroke in druge ranljive skupine; (19 rok – 100%)
- Vzpostavitev ločenih, varnih površin za pešce po obstoječih poljskih in podobnih poteh znotraj občine. (7 rok – 21%)
- Vzpostavitev varnih šolskih peš poti. (14 rok – 74%)
- Promocija in urejanje (usmeritvene in informacijske table) peš poti; (8 rok – 42%).

KOLESARJENJE:

- Izboljšanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture v občini v povezan, udoben varen sistem kolesarskih poti v središču naselij in med Kanalom in Desklami ter ostalimi kraji v občini; (19 rok – 100%)
- Vzpostavitev ločenih, varnih in udobnih površin za kolesarje znotraj občine in med sosednjimi kraji; (17 rok – 89%)
- Vzpostavitev glavnih kolesarskih povezav s sosednjimi občinami (Nova Gorica, Tolmin); (18 rok – 95%)

JPP (bus in vlak):

- Razvejan, bolj frekventen in učinkovit JPP (modernizacija vozil-bus, vlak) do vseh krajev v občini (Kambreško, Banjška planota) in s sosednjimi kraji (Tolmin, Nova Gorica); (19 rok – 100%)
- Usklajen (vozni redi) jpp prevoz in prilagojen za vse uporabnike, tudi za prevoze koles; (15 rok – 79%)
- Privlačen in optimiziran JPP (vlak). (15 rok – 79%)
- Povezan JPP (avtobus – vlak, avtobus – kolo, vlak – kolo). (18 rok – 95%)
- Nadgradnja JPP z uvedbo Hop on/Hop off tudi za namen javnih prevozov med Kanalom, Desklami in ostalimi odročnimi kraji v občini; (19 rok – 100%)
- Digitalizacija informacij o JPP prevozi in sistema prevozov na klic; (8 rok – 42%)

MOTORNI PROMET:

- Izboljšanje kakovosti in vzdrževanje prometne infrastrukture (kakovost in urejenost cestišča, ozka grla, prometne oznake, osvetlitev idr.); (14 rok – 74%)
- Umirjanje prometa v posameznih krajih (Kanal, Deskle), tudi v bližini urejenih površin za pešce; (18 rok – 95%)
- Razbremenitev tranzitnega prometa iz centra Kanala in Deskel ter drugih naselij (obvoznica); (19 rok – 100%)
- Razbremenitev/preusmeritev (železnica, obvoznice) tovornega prometa izven centra Deskel in Kanala. (15 rok – 79%)

PARKIRANJE:

- Razbremenitev mirujočega prometa v središču Kanala in Deskel z uvajanjem manjših P+R parkirišč; (18 rok – 95%)
- Ureditev ustreznih postajališč PZA za avtodome; (12 rok – 63%)

- Uvedba manjših P+R parkirišč izven krajevnih središč z vzpostavitvijo sistema javnega prevoza do centra in glavnih turističnih točk; (15 rok – 79%)
- Uvedba nadzora in primerne parkirne režima za domačine in obiskovalce v času letne in zimske sezone; (8 rok – 42%)

Na plakate ni bilo podanih dodatnih predlogov za spremembo ciljev.

Čistopis večinsko izbranih ciljev (nad 50%):

HOJA

- Povezane, urejene (javna razsvetljava), varne (ustrezno urejeni prehodi za pešce) in udobne pešpoti (tudi preko mostov) v občini Kanal ob Soči, v večjih naseljih ter ostalih krajih v občini za vse udeležence, tudi otroke in druge ranljive skupine; (19 rok – 100%)
- Vzpostavitev varnih šolskih peš poti. (14 rok – 74%)

KOLESARJENJE:

- Izboljšanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture v občini v povezan, udoben varen sistem kolesarskih poti v središču naselij in med Kanalom in Desklami ter ostalimi kraji v občini; (19 rok – 100%)
- Vzpostavitev ločenih, varnih in udobnih površin za kolesarje znotraj občine in med sosednjimi kraji; (17 rok – 89%)
- Vzpostavitev glavnih kolesarskih povezav s sosednjimi občinami (Nova Gorica, Tolmin); (18 rok – 95%)

JPP (bus in vlak):

- Razvejan, bolj frekventen in učinkovit JPP (modernizacija vozil-bus, vlak) do vseh krajev v občini (Kambreško, Banjška planota) in s sosednjimi kraji (Tolmin, Nova Gorica); (19 rok – 100%)
- Usklajen (vozni redi) jpp prevoz in prilagojen za vse uporabnike, tudi za prevoze koles; (15 rok – 79%)
- Privlačen in optimiziran JPP (vlak). (15 rok – 79%)
- Povezan JPP (avtobus – vlak, avtobus – kolo, vlak – kolo). (18 rok – 95%)
- Nadgradnja JPP z uvedbo Hop on/Hop off tudi za namen javnih prevozov med Kanalom, Desklami in ostalimi odročnimi kraji v občini; (19 rok – 100%)

MOTORNI PROMET:

- Izboljšanje kakovosti in vzdrževanje prometne infrastrukture (kakovost in urejenost cestišča, ozka grla, prometne oznake, osvetlitev idr.); (14 rok – 74%)
- Umirjanje prometa v posameznih krajih (Kanal, Deskle), tudi v bližini urejenih površin za pešce; (18 rok – 95%)
- Razbremenitev tranzitnega prometa iz centra Kanala in Deskel ter drugih naselij (obvoznica); (19 rok – 100%)
- Razbremenitev/preusmeritev (železnica, obvoznice) tovornega prometa izven centra Deskel in Kanala. (15 rok – 79%)

PARKIRANJE:

- Razbremenitev mirujočega prometa v središču Kanala in Deskel z uvajanjem manjših P+R parkirišč; (18 rok – 95%)
- Ureditev ustreznih postajališč PZA za avtodome; (12 rok – 63%)
- Uvedba manjših P+R parkirišč izven krajevnih središč z vzpostavitvijo sistema javnega prevoza do centra in glavnih turističnih točk; (15 rok – 79%)

POVZETEK:

Skupni imenovalec vseh stebrov je jasno izražen cilj po zmanjšanju odvisnosti od avtomobila, krepitvi trajnostnih oblik mobilnosti in izboljšanju kakovosti bivanja tako za lokalno prebivalstvo kot za obiskovalce (turiste). Predlagani specifični cilji za OCPS Kanal ob Soči kažejo jasno usmeritev v krepitev trajnostnih oblik mobilnosti, pri čemer največjo težo nosijo ukrepi na področju kolesarjenja, JPP in motornega prometa. Število dvignjenih rok (16) pri teh stebrih potrjuje njihovo prednostno obravnavo v nadaljnjem procesu priprave OCPS za skupni cilj razbremenitve avtomobilskega prometa, boljše dostopnosti in izboljšanja kakovosti bivanja za prebivalce in obiskovalce občine ter okrepitve lokalnega in regionalnega gospodarstva.

HOJA se izkazuje kot pomemben steber mobilnosti, saj so prednostno opredeljeni cilji, ki vključujejo vzpostavitev varnega in povezanega sistema pešpoti med Kanalom, Desklami in sosednjimi naselji ter urejanje pešpoti znotraj občine, tudi v bolj odročnih podeželskih krajih. Predlagani cilji izkazujejo visoko stopnjo zavedanja o pomenu hoje kot osnovne oblike mobilnosti, zlasti za ranljive skupine. Podpora tem ciljem bo nadalje okrepljena z ukrepi za promocijo in vzdrževanje poti.

KOLESARJENJE je tudi opredeljeno kot pomemben steber mobilnosti, saj se udeležencem zdi pomembno izboljšanje in nadgradnja občinske kolesarske infrastrukture, povezovanje z okoliškimi občinami ter vzpostavitev varnih in ločenih kolesarskih poti.

Na področju javnega potniškega prometa (**JPP – vlak, bus**) so ključni cilji usmerjeni v izboljšanje povezljivosti znotraj občine in s sosednjimi kraji, razvejano mrežo prevozov do odročnih podeželskih krajev ter večjo frekvenco JPP. Predlogi se nanašajo zlasti na vzpostavitev bolj učinkovitega JPP z modernizacijo vozil (vlak), z medsebojno usklajenimi voznimi redi, učinkovitimi regionalnimi povezavami, digitalizacijo storitev in možnost prevoza, ki je prilagojen vsem uporabnikom in tudi za prevoz koles. Zelo smiselna se izkazuje uvedba Hop on/hop off avtobusnega prevoza v občini, tudi do odročnih krajev, kar kaže na strateški pomen JPP kot alternative motoriziranemu prometu.

MOTORNI PROMET je prepoznan kot področje, ki potrebuje sistemske rešitve za razbremenitev središča Kanala in Deskel. Visoko prioriteto izkazujejo cilji, kot so umik tranzitnega in tovornega prometa iz ožjega središča Kanala in Deskel, z izgradnjo obvoznice in preusmeritve tovornega prometa na železnico, vzdrževanje prometne infrastrukture ter umirjanje prometa.

PARKIRANJE je tudi pomembno področje, saj vključuje razbremenitev središča Kanala in Deskel mirujočega prometa, uvedbo manjših P+R na robnih lokacijah in oblikovanje parkirnih režimov, ki bodo upoštevali potrebe domačinov in obiskovalcev. Parkiranje je torej obravnavano ne zgolj kot logistični izziv, temveč kot ključen element za regulacijo dostopa in rabe skupnih površin krajevnih središč, predvsem kot odprte bivalne površine za vse uporabnike.

Priloge:

- *Lista prisotnosti z delavnice in javne razprave – Vizija in cilji občine Kanal ob Soči, 21.10.2024;*



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO





Sofinancira
Evropska unija



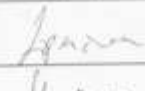
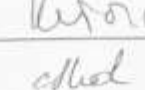
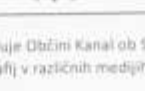
Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: JAVNA KALPANA - PRAVILNIK PREDLOGA VIZIJE IN CILJEV

Kraj: OBČINA KANAL OB SOČI

Datum: 21.10.2024

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis	*Soglasje za uporabo fotografij DA/NE
POLONA FILIPIC EDERENKEL	ARCO D.O.O.		DA
JANA PODOPOLNIK POVEDRICE	OBČINA KANAL OB SOČI		DA
MAJA BAUDAZ	URTEC KANAL		DA
VLADIMIR ZNIDARČIČ	K.S. LIG		DA
BOLO GORJANC	DJP Severno Krško		DA
Teheira L. Bitterstein	ŠTKD		DA
ROBERT DUKSIC	ŠD MOSEČKO		DA
DAVID SCHENKARY	POHICJA		DA
DAVID LIPURČEK	KS VAL		DA
VALTER REBŠČIČ	TD RONADA		DA
ANA KOČUTA SKOK	OS DESKLE		DA

* Soglasje za uporabo fotografij: s podanim soglasjem se dovoljuje Občini Kanal ob Soči uporabo fotografij pri pripravi poročil o izvedbi projekta OCPS Kanal ob Soči ter objavo fotografij v različnih medijih (npr. spletna stran občine, glasilo MOST, fb stran) z namenom promocije izvedene aktivnosti projekta.

Petra Riba ZTKMŠ  DA

GURJ - MAZINIČ TK DESKE Miroslava
 INGRID KODZJA OBČINA KANAL OB SOČI DA
 AVA BLAZETIČ KS ANKOVČE DESKE oba blazetič DA
 PANDORA STANIČ NOVA KANAL Šte- DA
 ob Soči
 ANDREA NUNUT OBČINA KANAL DA
 ob Soči
 VALENTINA DUGAR OŠ KANAL Dugar DA
 BOLE LAVNIK KS KAMBLEŠKO Jm DA
 TOMI ŠKODNIK KS KANAL Jone DA

POROČILO_ C3: Sintezno poročilo o zbiranju komentarjev na osnutek vizije in ciljev ter mnenj glede prioritizacije ciljev med splošno javnostjo in ključnimi deležniki

Zoom sestanek
19.11.2024 ob 11. uri
Udeleženci: Člani ožje delovne skupine

Poročilo s sestanka za potrditev vizije in ciljev Občine Kanal ob Soči.

Sestanek s člani ožje delovne skupine (s koordinatorko) za potrditev vizije in ciljev je potekal digitalno, preko zoom platforme. Vodila ga je mag. Polona Filipič Gorenšek iz podjetja Arco d.o.o. Nova Gorica.

Vizija je bila oblikovana na podlagi predlogov udeležencev, članov širše in ožje delovne skupine, na delavnici za oblikovanje ciljev in vizije OCPS Kanal ob Soči, ki je bila izvedena 21.10.2024. Po potrditvi vizije in ciljev s strani predstavnic ožje delovne skupine, so bili vizija in cilji predstavljeni tudi županu na ločenem sestanku dne 21.11.2024. Župan je predlog vizije dopolnil, strateške cilje, ki so bili na sestanku s člani ožje delovne skupine uredniško obdelani in zreducirani na 8 njih, pa je potrdil, oboje s sklepom.

Končni osnutek vizije, ki ga je dopolnil in kasneje potrdil župan občine Kanal ob Soči, g. Miha Stegel, se glasi:

Občina Kanal ob Soči gradi celostno, trajnostno in vključujočo skupnost, ki povezuje prebivalce ter spodbuja sonaravni razvoj okolja, zdravje, gospodarstvo, kulturo in turizem. Visoka kakovost življenja je zagotovljena v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, predvsem zaradi zmanjšanja tranzitnega in mirujočega prometa v središčih Kanal in Deskel ter v podeželskih naseljih. Tranzitni promet je speljan po obvoznih cestah na obrobje in do točk P+R. Prometna ureditev ožjega središča Kanala spodbuja umirjanje prometa in zmanjšanje prisotnosti motornih vozil, kar krepi socialni utrip, podpira lokalno in regionalno gospodarstvo ter prispeva k čistejšemu zraku in mirnemu okolju. Urejene, udobne in varne peš, rekreacijske ter kolesarske povezave v občini in širše omogočajo večjo prometno varnost, zlasti za otroke in starejše, ter spodbujajo telesno dejavnost in dobro počutje prebivalcev. Učinkovite in pogoste avtobusne povezave ter prevozi na klic krepijo socialno vključenost in dostopnost do storitev v središču, na podeželju in v sosednjih občinah. Občina spodbuja urejanje javnih površin, razvoj izobraževalnih in športnih dejavnosti ter trajnostne oblike bivanja. Z večjo ponudbo trajnostnih oblik mobilnosti in preusmeritvijo tovornega prometa na železnico omogoča varen, vsem dostopen dostopen in učinkovit prometni sistem. S celostnim pristopom urejanja prometa postaja občina zgled kakovostnega bivanja in razvoja v regiji – z dostopnimi in povezanimi kraji, urejeno javno infrastrukturo ter povezanimi in vključenimi ljudmi, ki podpirajo aktivno sodelovanje znotraj občine, s sosednjimi občinami in širšo regijo.

Predlagana vizija je bila pozitivno sprejeta tudi s strani javnosti na javni razpravi 21.10. 2024. Poleg vizije je so bili na delavnici 21.10. 2024 oblikovani tudi cilji OCPS in na omenjeni javni razpravi tudi potrjeni (17 ciljev). Cilji so bili uredniško na sestanku s člani ožje delovne skupine združeni in oblikovani v 8 strateških ciljev, potrjenih tudi s strani župana občine Kanal ob Soči. Slonijo in sovpadajo z obveznimi cilji Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije.

Obvezni cilji

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
2. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
6. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
7. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.

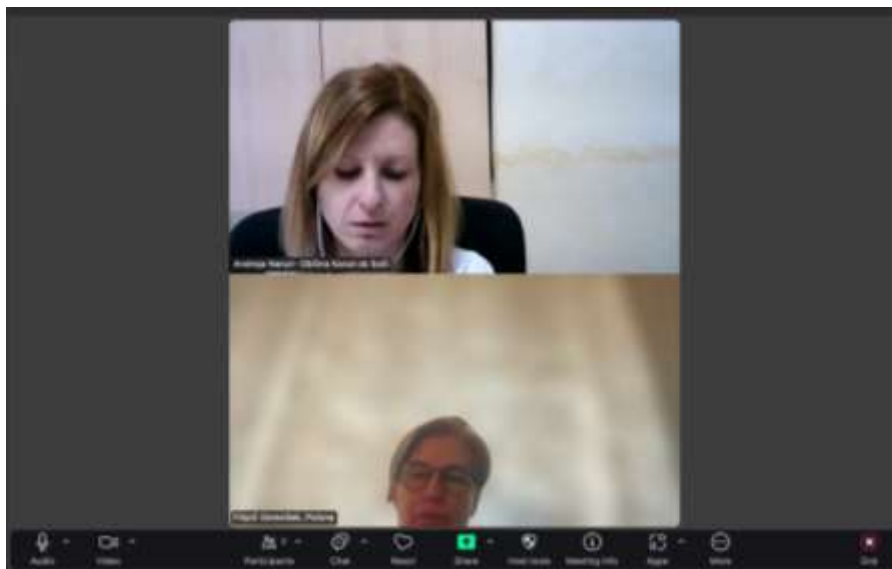
Na sestanku s člani ožje delovne skupine za potrditev vizije in ciljev, smo 17 potrjenih strateških ciljev z delavnice in javne razprave, združili in sintetizirali v 8 strateških ciljev, ki so navedeni v nadaljevanju.

S strani članov ožje delovne skupine in župana, g. Stegla, potrjeni strateški cilji za občino Kanal ob Soči:

- Varna, sklenjena in udobna (osvetlitev) hoja za vse skupine pešcev v središčih krajev in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti;
- Varno in udobno kolesarjenje v središču ter med naselji v občini ter med sosednjimi občinami;
- Povezan in učinkovit (frekventen in razvejan, digitaliziran) JPP (z možnostjo prevoza koles), tudi s kraji na podeželju, za vse prebivalce in v turistične namene;
- Privlačen in dostopen JPP (povezava železniškega in avtobusnega JPP) znotraj občine in v sosednje občine;
- Razbremenitev središč in vaških jeder motornega in tranzitnega prometa, tudi z nadgradnjo JPP (uvedba hop on/hop off) za namen znižanja lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa;
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti;
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo;

Priloge:

- *Zoom sestanek za potrditev ciljev in vizije občine Kanal ob Soči, 19.11.2024;*
- *Potrdilo o potrditvi vizije in strateških ciljev s strani župana, občine Kanal ob Soči, g. Mihe Stegla, 21.11.2024;*



Slika 34: Zoom sestanek za potrditev ciljev in vizije občine Kanal ob Soči, 19.11.2024;

**OBČINA KANAL OB SOČI
ŽUPAN**

Na podlagi 29. člena Statuta Občine Kanal ob Soči (Uradni list RS št. 62/19) je župan sprejel naslednji

SKLEP

1.

Na podlagi predstavljenega končnega osnutka vizije in ciljev OCPS Občine Kanal ob Soči se župan Občine Kanal ob Soči strinja s predlaganim osnutkom in ga potrjuje.

2.

Sklep velja takoj.

Številka: 007-0004/2023-50
Datum: 21. 11. 2024


Miha Stegel
župan



Slika 35: Potrdilo o potrditvi vizije in strateških ciljev s strani župana, občine Kanal ob Soči, g. Mihe Stegla, 21.11.2024;

POROČILO_C4: Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti

V postopku izdelave so z namenom celostne obravnave izzivov na področju prometa, razvojnih priložnosti in potencialov občine k sodelovanju poleg predstavnikov občinske uprave večkrat vabljeni tudi občanke in občani.

Prizadevamo si vključiti čim širši krog občanek in občanov z uporabo različnih metod vključevanja javnosti. Vabimo vse, da se v čim večji meri vključujejo v proces priprave občinske celostne prometne strategije. Vključevanje širokega razpona glasov različnih deležnikov je eno ključnih načel celostnega prometnega načrtovanja. Temelji na predpostavki, da bomo dolgoročno najbolj optimalen prometni sistem lahko oblikovali le, če se bomo posvetovali in uskladili z vsemi tistimi, ki ga bodo v prihodnosti tudi uporabljali.

V sklopu C smo izvedli delavnico o oblikovanju vizije in ciljev s širšo delovno skupino in predstavniki splošne javnosti, javno razpravo za predstavitev predloga vizije in ciljev, sestanek za potrditev vizije in ciljev ter postavili razstavo o utrinkih in procesu priprave Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči, o izdelani viziji ter ciljih. Izvedena je bila tudi objava na prostem v okviru prireditve Evropskega tedna mobilnosti (ETM) 2024 in razstava o Utrinkih o procesu priprave nove Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči, z vsebinami o izdelani viziji in ciljih OCPS. Razstavo so si občani lahko ogledali na prostem, v Desklah, v maju in juniju 2025. Vsi dogodki so podprti s plakatom in medijskimi objavami.

V sklopu C so se odvijale naslednje aktivnosti vključevanja javnosti:

- delavnica za oblikovanje vizije in ciljev OCPS

Občina Kanal ob Soči
21.10.2024, 18.00–19.00
Občina Kanal ob Soči, Sejna soba, Trg svobode 23, Kanal ob Soči
Število udeležencev: 16

Delavnica za oblikovanje vizije in ciljev je bila namenjena oblikovanju prvih osnutkov vizije OCPS Kanal ob Soči, na podlagi katerih se je pripravila končna verzija vizije za OCPS Kanal ob Soči. Več informacij o delavnici v poročilu [POROČILO_C1](#).

- javna razprava za predstavitev predloga vizije in ciljev OCPS

Občina Kanal ob Soči
21.10.2024, 19.00–20.00
Občina Kanal ob Soči, Sejna soba, Trg svobode 23, Kanal ob Soči
Število udeležencev: 19

V oktobru je v občini potekala javna razprava za predstavitev predloga vizije in ciljev Celostne prometne strategije občine Kanal ob Soči, ki so ga pripravili udeleženci na delavnici z občinsko upravo, razširjeno delovno skupino in predstavniki splošne javnosti.

Več informacij o javni razpravi v poročilu [POROČILO_C2](#).

- sestanek za potrditev vizije in ciljev – zoom platforma

Občina Kanal ob Soči, spletna platforma zoom
19.11.2024 ob 11. uri
Udeleženci: Člani ožje delovne skupine

Ne sestanku smo s člani ožje delovne skupine, in kasneje tudi z županom, potrdili končno vizijo in cilje. Več informacij o sestanku v poročilu [POROČILO_C3](#).

- **javna razstava**

Kje: na prostem, Deskle

Kdaj: maj, junij 2025

Postavljena je bila javna razstava o Utrinkih o procesu priprave nove Občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči, z vsebinami o izdelani viziji in ciljih OCPS, v okviru prireditve na prostem, v Desklah, kjer so si jo občani lahko ogledali v maju in juniju 2025. Več informacij o sestanku v poročilu **POROČILO: Javna razstava**.

Priloge:

- *Vabilo na delavnico in javno razpravo o OCPS, na spletni strani občine Kanal ob Soči, 15.10.2024;*
- *Objava delavnice in javne razprave za vizijo in cilje OCPS za občino Kanal ob Soči, objava v občinskem glasilu Most, letnik XXII, številka 76, december 2024;*

Andreja Nanut

Od: Andreja Nanut <andreja.nanut@obcina-kanal.si>
Poslano: torek, 15. oktober 2024 11:01
Za: 'daniilo.mlakar@policija.si'; 'goran.benic@kobarid.si'; 'urbanciviljem@gmail.com'; 'jurecici@gmail.com'; 'matjaz.gusak@obcina-kanal.si'; 'domen.gorjup@obcina.kanal.si'
Kp: 'suzana.konec@kobarid.si'; 'pp_nova_gorica.pung@policija.si'
Zadeva: Vabilo za sodelovanje s širši delovni skupini ter vabilo na delavnico 21.10.
Priloge: Vabilo na prvo delavnico in javno razpravo širše delovne skupine za oblikovanje OCPS.pdf

Spoštovani,

Občina Kanal ob Soči pripravlja Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS). OCPS je strateški dokument in ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa, s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Njegov namen je reševanje prometnih izzivov z uvajanjem dolgoročnih, strateških in trajnostnih rešitev na področju urejanja prometa, predvsem tistih, ki omogočajo lažje in varnejše pogoje za pešce in kolesarje, spodbujajo uporabo javnega potniškega prometa in izboljšujejo kakovost bivanja.

Ker bomo pri pripravi OCPS upoštevali tako strokovne smernice kot tudi potrebe občanov in občanov ter različnih skupnosti, bomo oblikovali ožjo in širšo delovno skupino. Želimo si, da bi bil v širši delovni skupini sodelovali tudi člani **Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Kanal ob Soči** in tako konstruktivno prispeval k pripravi tega dokumenta.

V kolikor ste pripravljeni sodelovati mi prosim **sporočite do petka 18.10.2024**.

Ker je prva delavnica predvidena že **21.10.2024 od 18.00 do 20.00 ure**, vam pošiljam hkrati tudi vabilo v prilogi.

Hvala in lepo pozdravljeni,

Andreja Nanut



ANDREJA NANUT
strokovna sodelavka za projekte
T: 05/398-12-05

Občina Kanal ob Soči
Trg svobode 23 • SI-5213 Kanal
www.obcina-kanal.si



GO! 2025
Nova Gorica - Gorizia



Uvodnik

Evropska prestolnica kulture 2025

Društvo O.Z.O.N. in Park Pečno ponosno predstavljata kanalsko občino v projektu Evropska prestolnica kulture 2025. Naš prispevek, poimenovan Gozdna hiša, obsega štiri projekte. Vsem je skupno navezovanje na lokalno. Prvi, z naslovom Varuhi gozda, je lani k sodelovanju pod mentorstvom Nike Šimac pritegnil domači Klub keramikov Kanal. Letošnji se pravkar izteka. Goriška ustvarjalka Orjana Velikonja Grbac z *land art* objektom Valovila zaključuje svojo trilogijo ureditve središčnega dela parka. Skladnje akacijevih debel valovijo po bregu in predstavljajo likovni ter hkrati uporabi objekt. Naslednje leto sledita še dva projekta: umetniška intervencija *in situ* Gregorja Maverja ter gledališka predstava v režiji Mojce Madon.

Lijana Jurečič



MOST
Glasilo občine Kanal ob Soči
<http://www.obcina-kanal.si/most>

Izdajatelj:
Občina Kanal ob Soči,
zanjo župan Miha Stegel

Odgovorna urednica:
Mojca Kofol

Člani uredniškega odbora:
Irena Hočevar Križnič
Nina Levpušček Melinc
Lijana Jurečič
Maja Kodelja Cencič

Jezikovni pregled:
Mojca Pipan, s. p.

Oblikovanje in grafični prelom:
Grafika Soča, d. o. o.

Fotografija na naslovnici:
reka Idrija, avtor: Jernej Skrt

Naslov uredništva:
Glasilo Most,
Trg svobode 23, 5213 Kanal

Kontakt uredništva:
urednistvo@glasilo-most.si

Tisk: Grafika Soča, d. o. o.

Naklada: 2500 izvodov

Glasilo brezplačno prejme vsako
gospodinjstvo v Občini Kanal ob Soči.

Drage bralke in bralci,
želimo vam vesele praznike ter sreče in zadovoljstva v letu, ki prihaja.

*Tisoč in tisoč zvezd je nad nami,
tisoč in tisoč zvezd med nami,
da gre po svetu – rama ob rami –
svetloba z nami.*
(T. Pavček)

Uredništvo



Prispevke lahko oddate prek portala
MojObcina.si, Kanal ob Soči ali
e-naslova uredništva.

Priprava Celostne prometne strategije Občine Kanal v polnem teku

Andreja Nanut, Občina Kanal ob Soči, foto: občinska uprava

V septembru smo aktivno začeli pripravo prve Celostne prometne strategije (OCPS) Občine Kanal ob Soči, v kateri bodo začrtani cilji in naslovljeni glavni izzivi na področju prometa za obdobje naslednjih sedmih let. Oblikovanje OCPS sofinancira Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo s sredstvi evropske kohezijske politike. S pomočjo tega dokumenta bomo v Občini Kanal ob Soči obravnavali zmanjšanje motornega prometa in emisij ter s tem zagotavljanje čistejšega, varnejšega in tudi prijaznejšega okolja za kakovostno življenje naših občanov in občanov.

Za izdelavo strategije je bilo kot najugodnejši ponudnik izbrano podjetje ARCO d. o. o. Nova Gorica. V tem času je bila oblikovana ožja in širša delovna skupina, potekali so terenski ogledi po območju celotne občine, vzpostavljeno je bilo sodelovanje s sosednjimi občinami, izvedeno anketiranje občanov ... Občinski svet Občine Kanal ob Soči se je na 12. redni seji seznanil z začetkom priprave, namenom in cilji OCPS za Občino Kanal ob Soči.

Konec oktobra je v sejni sobi občine potekala prva delavnica in javna razprava o ciljih in viziji razvoja prometa v občini ter analizi obstoječega stanja v prometu,



Prva delavnica in javna razprava za oblikovanje OCPS, 21. 10. 2024

na katero ste bili povabljeni vsi občani Občine Kanal ob Soči ter širša delovna skupina in ste zelo tvorno pristopili k podajanju predlogov za doseg prejemljenih korakov. Delavnico je odprl župan Miha Stegel z uvodnim nagovorom, v nadaljevanju pa je dogodek moderirala direktorica podjetja izr. prof. mag. Polona Filipič Gorenšek. Udeleženci ste prispevali svoja mnenja o prednostih in slabostih stanja prometa v smislu hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa ter drugega motornega in tranzitnega

prometa in parkirne politike. V drugem delu pa je bilo orisano želeno stanje z oblikovanjem vizije in ciljev za namen predvidenega želenega stanja prometa v Občini Kanal ob Soči v prihodnje.

Najlepša hvala vsem za izkazani interes za sodelovanje pri tem pomembnem projektu ter vključitev v proces priprave strateškega dokumenta. Z veseljem že pričakujemo naslednje skupno srečanje, ki bo usmerjeno v oblikovanje konkretnih ukrepov.

Prijava projekta Umiritev prometa pri OŠ Deskle na javni razpis MOPE

Andreja Nanut, Občina Kanal ob Soči, foto: občinska uprava

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) je objavilo javni razpis za sofinanciranje projektov umirjanja prometa na državnih cestah skozi naselja na predlog občin, na katerega se je Občina



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Kanal ob Soči septembra tudi prijavila. Projekt Varneje v šolo, in sicer struktur-

no in barvno oblikovanje prometnih površin pri OŠ Deskle, bo izboljšal varnost

MOST 4

Slika 37-39: Objava delavnice in javne razprave za vizijo in cilje OCPS za občino Kanal ob Soči, z dne 21.10.2024, objava v občinskem glasilu Most, letnik XXII, številka 76, december 2024;

04 SKLOP D

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

VSEBINA POROČILA:

- *POROČILO_D1: Poročilo o izhodiščnem stanju obveznih kazalnikov (izpolnjeni MOPE obrazci) z Načrtom spremljanja kazalnikov*
- *POROČILO_D1.1: Štetje prometa*
- *POROČILO_D1.2: Anketa o poti v šolo*
- *POROČILO_D1.3: Anketa o poti na delo*
- *POROČILO_D2: Poročilo o pregledu relevantne obstoječe dokumentacije in o oceni širšega vpliva*
- *POROČILO_D3: Poročilo o izvedenih terenskih ogledih*
- *POROČILO_D4: Sintezno poročilo o izvedenih intervjujih s ključnimi deležniki in s predstavniki sektorjev na občini.*
- *POROČILO_D5: Sintezno poročilo o anketi za splošno javnost*
- *POROČILO_D6: Poročilo o javni razpravi o stanju prometa v občini*
- *POROČILO_D7: Poročilo o delavnici o opredelitvi prednostnih izzivov in priložnosti ter prioritet in ciljnih vrednosti*
- *POROČILO_D8: Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti*

POROČILO_D1: Poročilo o izhodiščnem stanju obveznih kazalnikov z Načrtom spremljanja kazalnikov

V procesu izdelave občinske celostne prometne strategije (OCPS) za občino Kanal ob Soči so bili v sklopu C oblikovani vizija in strateški cilji, z uresničevanjem katerih se sledi zastavljeni viziji.

Uresničevanje oziroma doseganje zastavljenih strateških ciljev se v procesu OCPS meri preko določenih kazalnikov, ki so natančneje predstavljeni v nadaljevanju tega poročila.

Nabor strateških ciljev

Strateški cilji, ki so bili določeni v okviru procesa izdelave OCPS za občino Kanal ob Soči, so bili predstavljeni, sintetizirani in nazadnje potrjeni oziroma legitimizirani tudi s strani župana in občinske uprave, ter so prikazni v nadaljevanju:

	Steber mobilnosti	Strateški cilji
	Hoja	Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti.
	Kolesarjenje	Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središču in med naselji v občini ter med sosednjimi občinami.
	Javni potniški promet	Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles), tudi s kraji na podeželju, za prebivalce in v turistične namene.
		Cilj 4: Privlčen in dostopen JPP (povezava železniškega in avtobusnega javnega prometa) znotraj občine in v sosednje občine.
	Motorni promet	Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremenitev središč in vaških jeder motornega prometa).
		Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
	Ozaveščanje (dodatno)	Cilj 7: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
		Cilj 18: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Tabela 5: Nabor strateških ciljev.

Poleg strateških ciljev, ki so bili oblikovani in potrjeni v procesu izdelave OCPS za občino Kanal ob Soči, so bili v nadaljevanju upoštevani tudi splošni obvezni cilji, ki jih predpisuje Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Ti obvezni cilji so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (*upoštevano v ciljih – C7*).
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (*upoštevano v ciljih – C5*).
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (*upoštevano v ciljih – C1 in C2*).
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (*upoštevano v ciljih – C1, C2, C3 in C4*).
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo (*upoštevano v ciljih – C8*).

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (*upoštevano v ciljih – C6*).
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti (*upoštevano v ciljih – C1 – C8*).

Izmed obveznih ciljev MOPE so občani na javni razpravi izbrali obvezne cilje, ki so po njihovem mnenju prioritetni za občino Kanal ob Soči. Za vse izbrane obvezne cilje so bili v nadaljevanju določeni tudi kazalniki, preko katerih bo možno spremljati doseganje zastavljenih ciljev. Ostali obvezni cilji so v veliki meri upoštevani v naboru strateških ciljev, specifičnih za občino Kanal ob Soči.

Prioritetni obvezni cilji za občino Kanal ob Soči so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (zajeto v strateških ciljih).
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (zajeto v strateških ciljih).

Nabor kazalnikov za merjenje učinkov OCPS

Za merjenje učinkov oziroma doseganje zastavljenih strateških ciljev so bili v nadaljevanju določeni t.i. kazalniki spremljanja učinkov OCPS. Pri tem MOPE v okviru OCPS predvideva 6 obveznih kazalnikov, ki se jih po potrebi dopolni tudi z drugimi kazalniki. Obvezni kazalniki MOPE so:

Enotni kazalniki učinka:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.
- Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.
- Dolžine poti na delo.

Enotni kazalnik izvedbe

- Delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta.

Za merjenje obveznih kazalnikov so v okviru metodologije za izdelavo OCPS predpisane tudi tri obvezne analize, in sicer: kordonsko štetje prometa, anketa o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda osnovne šole in anketa o poteh na delo v izbranih zaposlovalcih v občini.

Nabor kazalnikov spremljanja učinkov OCPS, ki je v procesu priprave OCPS občine Kanal ob Soči pripisan zastavljenim strateškim ciljem, je prikazan v preglednici v nadaljevanju:

Nabor kazalnikov spremljanja učinkov OCPS:

Strateški cilj	Kazalnik
Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti.	Kazalnik 1: Delež zaposlenih, ki na delo prihajajo peš. Kazalnik 2: Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš, s skiroji, rolko, rolerji.
Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središčih in med naselji v občini ter med sosednjimi občinami.	Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom (tudi e-kolesom ali e-skirojem). Kazalnik 4: Delež zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom (tudi e-kolesom ali e-skirojem).
Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles), tudi s kraji na podeželju, za prebivalce in v turistične namene.	Kazalnik 5: Frekvenca odhodov avtobusov ali vlakov v občini. Kazalnik 6: Število potnikov oziroma delež prebivalcev, ki dnevno potujejo z avtobusom (ali delež šoloobveznih otrok) ali vlakom ali z različnimi oblikami prevoza na klic.
Cilj 4: Privlčen in dostopen JPP (povezava železniškega in avtobusnega javnega prometa) znotraj občine in v sosednje občine.	
Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremenitev središč in vaških jeder motornega prometa).	Kazalnik 7: Delež osebnega motornega prometa in delež tovornega prometa.
Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Kazalnik 8: Povprečna hitrost v občini.
Cilj 7: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Kazalnik 9: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo. Kazalnik 10: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.
Cilj 8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	Kazalnik 11: Povprečna mesečna plača v občini. Kazalnik 12: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini. Kazalnik 13: Delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta.

Tabela 6: Nabor kazalnikov spremljanja učinkov OCPS.

Načrt spremljanja kazalnikov za merjenje učinkov OCPS

Podrobni načrt spremljanja kazalnikov za merjenje učinkov OCPS, z opisom posameznih kazalnikov, metodologijo zbiranja podatkov in izhodiščnim stanjem, je prikazan v nadaljevanju:

Kazalnik	Opis kazalnika (vhodni podatki)	Metoda pridobivanja podatkov za spremljanje kazalnika	Odgovornost za spremljanje kazalnika	Frekvenca spremljanja kazalnika	Izhodiščno stanje v letu 2024
Kazalnik 1: Delež zaposlenih, ki na delo prihajajo peš.	Delež zaposlenih, ki na delo prihajajo peš se povečuje.	Anketa o poteh na delo pri izbranem zaposlovalcu v občini.	Občina Kanal ob Soči	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (jeseni, podatki vedno iz istega podjetja (Občina in medobčinska uprava Kanal ob Soči), primerljivo število sodelujočih).	Anketa o poteh na delo (izhodiščno stanje, 23.9.24 do 24.10.24): >delež poti na delo, ki se jih opravi peš: 22 %
Kazalnik 2: Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš, s skiroji, rolko, rolerji.	Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš oziroma z uporabo drugih trajnostnih vozil (brez deleža kolesarjev) se povečuje.	Anketa o poteh v šolo učencev izbrane osnovne šole.	Občina Kanal ob Soči / izbrana OŠ	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (jeseni, podatki vedno iz iste OŠ, primerljiva starost anketiranih)	Anketa o poteh v šolo (izhodiščno stanje, 26.09.24): >delež poti v šolo peš, s skiroji, rolko ali rolerji: 17,5 %
Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom (tudi e-kolesom ali e-skirojem).	Delež otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom oziroma z uporabo drugih podobnih trajnostnih vozil (e-kolo, e-skiro) se povečuje.	Anketa o poteh v šolo učencev izbrane osnovne šole.	Občina Kanal ob Soči / izbrana OŠ	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (jeseni, podatki vedno iz iste OŠ, primerljiva starost anketiranih)	Anketa o poteh v šolo (izhodiščno stanje, 26.09.24): >delež poti v šolo s kolesom: 0,5 %
Kazalnik 4: Delež zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom (tudi e-kolesom ali e-skirojem).	Delež zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom oziroma z uporabo drugih podobnih trajnostnih vozil (e-kolo, e-skiro) se povečuje.	Anketa o poteh na delo v izbranem zaposlovalcu v občini.	Občina Kanal ob Soči / izbrano podjetje	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (jeseni, podatki vedno iz istega podjetja (Občina in medobčinska uprava Kanal ob Soči), primerljivo število sodelujočih).	Anketa o poteh na delo (izhodiščno stanje 23.9.24 do 24.10.24): >delež poti na delo, ki se jih opravi s kolesom: 0%

Kazalnik 5: Frekvenca odhodov avtobusov ali vlakov v občini.	Frekvenca oziroma število prihodov in odhodov avtobusov na avtobusnih postajališčih ali vlakov znotraj občine se povečuje. Pri tem se upošteva vse vrste JPP (bus in vlak), medkrajevne in regionalne linije. Frekvenca avtobusov ali vlakov se prvenstveno izboljšuje na najbolj obremenjenih linijah.	Podatki občine, podatki avtobusnih prevoznikov ali vlaka v občini.	Občina Kanal ob Soči / avtobusni prevoznik ali vlak na območju občine Kanal ob Soči	1-krat letno (podatki za preteklo leto, julij in oktober)	Za izhodiščno stanje se vzame podatke o frekvencah (število odhodov in prihodov) avtobusov ali vlakov na območju občine Kanal ob Soči. >npr. podatki za avtobusno postajo v središču kraja Kanal (avtobus na medkrajevni liniji) ali vlak s postaje v Kanalu. <u>Vlak – Slovenske železnice:</u> Iz smeri Nova Gorica – Delovni dan: 03:45, 05:53, 07:56, 11:51, 15:09, 16:18, 20:27. Vikend: 05:53, 07:56, 09:25, 11:51, 14:02, 16:18, 17:45, 20:27; Iz smeri Bohinjska Bistrica- delovni dan: 05:43, 07:46, 10:35, 12:50, 16:05, 16:50, 18:20, 21:00; Vikend: 05:43, 09:56, 12:50, 18:20, 21:00; <u>Avtobus - Nomago:</u> Deskle - Tolmin (6:21, 7:16, 9:51, 10:36, 11:36, 12:21, 13:56, 14:56, 15:01, 15:51, 16:21, 17:51, 19:46, 22:36 – med tednom) Deskle - Tolmin (6:21, 9:51, 13:56, 15:51, 19:46, – med vikendom) Kanal - Tolmin (6:26, 7:21, 9:56, 10:41, 11:41, 12:26, 14:01, 15:01, 15:06, 15:56, 16:26, 17:56, 19:51, 22:41 – med tednom) Kanal - Tolmin (6:26, 9:56, 14:01, 15:56, 19:51, – med vikendom) Deskle – Nova Gorica (6:02, 6:45, 7:02, 8:05, 8:32, 8:52, 11:02, 14:01, 14:10, 15:06, 15:32, 16:32, 17:32, 18:57, 21:32 – med tednom) Deskle – Nova Gorica (6:02, 11:02, 15:02, 16:02, 18:57 – med vikendom)

					Kanal – Nova Gorica (5:57, 6:40, 6:57, 08:00, 08:27, 8:47, 10:57, 13:56, 14:05, 15:01, 15:27, 16:27, 17:27, 18:52, 21:27 – med tednom) Kanal – Nova Gorica (5:57, 10:57, 14:57, 15:57, 18:52 – med vikendom)
Kazalnik 6: Število potnikov oz. delež prebivalcev, ki dnevno potujejo z avtobusom ali vlakom ali drugimi oblikami prevoza na klic.	Delež potnikov, ki vsakodnevne poti opravljajo z avtobusom ali vlakom ali drugimi oblikami prevoza na klic se povečuje.	Podatki občine in prevoznika	Občina Kanal ob Soči / avtobusni prevoznik in vlak na območju občine Kanal ob Soči	1-krat letno (podatki za preteklo leto, novembra)	Podatki o številu potnikov, ki uporabljajo druge oblike prevoza na klic ali vlak ali avtobus v občini Kanal ob Soči (podatki avtobusnega prevoznika za maj 2025): >podatek o številu potnikov na busu za :oseb/mesec: 84 oseb/mesec (maj 25) – linija Kanal – Nova Gorica (6:57 – 7:23) >podatek o skupnem številu potnikov na busu oseb/mesec: 981 oseb/mesec (maj 25) – linija Kanal Nova Gorica >podatek o številu potnikov, ki uporabljajo obliko prevoza na klic: oseb/mesec (maj 25) 6 oseb/maj 2025
Kazalnik 7: Delež osebnega motornega prometa in delež tovornih vozil v občini se zmanjšuje.	Delež osebnega motornega prometa in delež tovornih vozil v občini se zmanjšuje.	Kordonsko štetje prometa.	Občina Kanal ob Soči	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (jesen, suho vreme)	Kordonsko štetje prometa (izhodiščno stanje, 15.10.24): >delež osebnih vozil v občini Kanal ob Soči: 81,0 % >delež tovornega prometa v občini Kanal ob Soči: 5,3 %
Kazalnik 8: Povprečna hitrost v občini	Povprečna hitrost vozil na merilnih mestih se zmanjšuje.	Občina in analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev	Občina Kanal ob Soči	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (prenosni merilec je v času meritev postavljen na istem cestnem odseku).	V letu 2025 so v občini Kanal ob Soči postavljeni štirje merilci hitrosti. Kazalnik se naj veže na en postavljen merilec v 2025 - Deskle, ki bo v naslednjih letih postavljen na isti lokaciji kot v izhodiščnem stanju (leto 2025). Na ta način se zagotovi primerljive podatke. Kazalnik naj zasleduje kršitve omejitve hitrosti. Merilec: Deskle – Plave - G2-103/1008 Ušnik–Plave, 22. 04. 2025 - 08. 05. 2025

					– delež kršitev omejitve hitrosti smer 1, proti NG – 72% (2025) * dokument pripet spodaj
Kazalnik 9: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Delež aktivnih prihodov v šolo in prihodov z uporabo JPP se povečuje.	Anketa o poteh v šolo učencev izbranih osnovnih šol.	Občina Kanal ob Soči / izbrana OŠ	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (jeseni, podatki vedno iz iste OŠ, primerljiva starost anketiranih).	Anketa o poteh v šolo (izhodiščno stanje, 26.09.24) >deleži po prevoznih načinih: -peš (sam): 16 % -peš (v spremstvu): 1,5 % -skiro,rolka,rolerji (sam): 0 % -skiro, rolka, rolerji (v spremstvu): 0 % -kolo (sam): 0 % -kolo (v spremstvu): 0,5 % -z avtomobilom (sam): 27 % -z avtomobilom (z vsaj še tremi šolarji kot potniki): 6 % -šolski BUS/kombij: 48 % -mestni BUS: 1 %
Kazalnik 10: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	Delež aktivnih prihodov na delo in prihodov z uporabo JPP ali drugih trajnostnih načinov mobilnosti se povečuje.	Anketa o poteh na delo v izbranem zaposlovalcu v občini.	Občina Kanal ob Soči / izbrano podjetje	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (jeseni, podatki vedno iz istega podjetja, primerljivo število sodelujočih).	Anketa o poteh na delo (izhodiščno stanje, 23.9. – 24.10.24) >deleži po prevoznih načinih: -hoja (tudi skiro, rolka): 22% -kolo (tudi e-kolo in e-skiro): 0% -avtobus: 6% -motor: 6% -avtomobil (kot sopotnik): 0% -avtomobil (voznik, s sopotniki): 0% -avtomobil (voznik, sam): 68% -drugo: 0%
Kazalnik 11: Povprečna mesečna plača v občini.	Povprečna bruto mesečna plača v občini se povečuje.	Podatki SURS (podatkovna baza SiStat).	Občina Kanal ob Soči	1-krat letno (podatki za preteklo leto)	Podatki SURS (leto 2023): >povprečna neto mesečna plača v občini Kanal ob Soči: 1.434,46 EUR
Kazalnik 12: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Delež uporabe osebnega vozila se zmanjšuje na račun povečanja uporabe drugih trajnostnih načinov mobilnosti (npr. hoja, kolo, JPP). Ob enem se delež tovornih vozil v naseljih ne povečuje.	Kordonsko štetje prometa.	Občina Kanal ob Soči	1-krat letno v primerljivih okoliščinah (jesen, suho vreme)	Kordonsko štetje prometa (izhodiščno stanje, 15.10.24): >delež osebnih vozil: 81,0% >delež pešcev: 7,6% >delež kolesarjev: 0,6% >delež motoristov: 0,3% >delež tovornih vozil: 5,3% >delež uporabe JPP: 0,6%

Kazalnik 13: Delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta.	S kazalnikom se preveri izvajanje ukrepov, ki so zapisani v akcijskem načrtu (AN) OCPS za občino Kanal ob Soči (veljavnost dokumenta 2025 – 2032). Delež izvedenih ukrepov AN se skozi obdobje veljavnost dokumenta povečuje, pri čemer je ob koncu leta 2032 izvedenih večina ukrepov iz AN.	Podatki občine, stanje na terenu.	Občina Kanal ob Soči	1-krat letno	Izhodiščno stanje kazalnika predstavlja akcijski načrt v sklopu OCPS Kanal ob Soči (obdobje veljavnosti 2025 – 2032).

Tabela 7: Načrt spremljanja kazalnikov za merjenje učinkov OCPS

Glede na veliko pomanjkanje kadra na občini Kanal ob Soči, smo za spremljanje kazalnikov izbrali v tabeli navedene načine, kar je bilo usklajeno tudi s koordinatorko OCPS Kanal ob Soči in z vodstvom občine Kanal ob Soči.



Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev v naseljih Plave, Kal nad Kanalom in Deskle

Končno poročilo



Metulje, maj 2025

PRISC - GORICA

Narodnik:

Občina Kanal ob Soči
Trg evroboja 23
8213 Kanal

Natop:

Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev v naseljih Plave, Kal nad Kanalom in Deskle
Končno poročilo

Šifra projekta:

1752025-PR

Izdelovalec:

PRO-MP, inženirska storitve in svetovanja, Miha Podgoršek s.p.
Čelenitove 36
1215 Metulje

PRO-MP
Inženirska storitve in svetovanja
Čelenitove 36, 1215 Metulje

Odgovorni predstavniki izvajalca:

Podpisani inženir in prejemnik: varnostni cest.
Miha Podgoršek, univ. dipl. inž. grad., G-2395, P-8947 ID: 2811-18/19



Metulje, maj 2025

Razpisano v 2 izvodih, od katerih prave naročnik 1 izvod.

© Copyright 2025 PRISC - GORICA. Zaščita vključuje vsako uporabo besedila, ki ni v skladu z
Zakonom o avtorskih pravicah in vsako reprodukcijo, kopiranje, razširjanje – na glede na
tiskanje – carila ali posrednih delov.

PRISC - GORICA

2/16

KAZALO

1	Uvod	8
1.1	Povzetek projekta	8
1.2	Opis obravnavanega območja	8
2	Metode hitrosti vozil in prometnih obremenitev	8
2.1	Definicija strukture vozil	8
2.2	Analiza hitrosti vozil	8
2.3	Analiza prometnih obremenitev	15

PRISC - GORICA

2/16

KAZALO SLIK

Slika 1.1:	Območje obdelave v širšem prostoru (vir: Geodetski inštitut Slovenije)	8
Slika 2.1:	Lokacija meritev na glavni cesti G2-103/1508 Ušeh-Plave v km 17,337 v bližini objekta Smeriščev ulica 28 v naselju Deskle	8
Slika 2.2:	Lokacija meritev na lokalni cesti LC 103131 Rodič-Antona-Lužica-Plave v bližini objekta Vojkova ulica 50a v naselju Plave	9
Slika 2.3:	Lokacija meritev na lokalni cesti LC 103181 Kanal-Bilbovec v bližini objekta Kal nad Kanalom 128a	9

KAZALO GRAFOV

Graf 2.1:	Analiza hitrosti vozil na preseku 1 Deskle, smer 1 Ušeh-Plave, VISA VOZILA	8
Graf 2.2:	Analiza hitrosti vozil na preseku 1 Deskle, smer 2 Plave-Ušeh, VISA VOZILA	9
Graf 2.3:	Analiza hitrosti vozil na preseku 1 Deskle, smer 1 Ušeh-Plave, TEŽKA VOZILA	10
Graf 2.4:	Analiza hitrosti vozil na preseku 1 Deskle, smer 2 Plave-Ušeh, TEŽKA VOZILA	10
Graf 2.5:	Analiza hitrosti vozil na preseku 2 Plave, smer 1 Antona-Plave, VISA VOZILA	11
Graf 2.6:	Analiza hitrosti vozil na preseku 2 Plave, smer 2 Plave-Antona, VISA VOZILA	11
Graf 2.7:	Analiza hitrosti vozil na preseku 2 Plave, smer 1 Antona-Plave, TEŽKA VOZILA	12
Graf 2.8:	Analiza hitrosti vozil na preseku 2 Plave, smer 2 Plave-Antona, TEŽKA VOZILA	12
Graf 2.9:	Analiza hitrosti vozil na preseku 3 Kal nad Kanalom, smer 1 Kanal-Bilbovec, VISA VOZILA	13
Graf 2.10:	Analiza hitrosti vozil na preseku 3 Kal nad Kanalom, smer 2 Bilbovec-Kanal, VISA VOZILA	13
Graf 2.11:	Analiza hitrosti vozil na preseku 3 Kal nad Kanalom, smer 1 Kanal-Bilbovec, TEŽKA VOZILA	14
Graf 2.12:	Analiza hitrosti vozil na preseku 3 Kal nad Kanalom, smer 2 Bilbovec-Kanal, TEŽKA VOZILA	14
Graf 2.13:	Priloz pramernih obremenitev na preseku 1 Deskle, VISA VOZILA	15
Graf 2.14:	Priloz pramernih obremenitev na preseku 1 Deskle, TEŽKA VOZILA	16
Graf 2.15:	Priloz pramernih obremenitev na preseku 2 Plave, VISA VOZILA	17
Graf 2.16:	Priloz pramernih obremenitev na preseku 3 Kal nad Kanalom, VISA VOZILA	18

KAZALO TABEL

Tabela 2.1:	Čas prometnih meritev	8
Tabela 2.2:	Število razpustitve meritev hitrosti po strukturi in smeri	8
Tabela 2.3:	Število razpustitve meritev prometnih obremenitev po strukturi in smeri	15
Tabela 2.4:	Priloz pramernih obremenitev na preseku 1 Deskle	15
Tabela 2.5:	Priloz pramernih obremenitev na preseku 2 Plave	17
Tabela 2.6:	Priloz pramernih obremenitev na preseku 3 Kal nad Kanalom	18

PRISC - GORICA

4/16

Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev v krajih Plava, Kal nad Kanalom in Soča

1/10

1 UVOD

1.1 Povzestek projekta

Projekt obravnava analizo hitrosti vozil in prometnih obremenitev na treh presekih na območju občine Kanal ob Soči, in sicer v naseljih Deskle, Plava in Kal nad Kanalom. Analiza je izvedena in priporočila za nje vozila in kolone za letišča vozila.

1.2 Opis obravnavanega območja

Območje obdelave so trije preseki cest, in sicer:

- Presek 1: glavna cesta 02-103/1008 Ulinča-Plava v km 17,537 v bližini objekta Srebrnolova ulica 28 v naselju Deskle;
- Presek 2: lokalna cesta LC 163/131 Rodič-Ankovo-Lučica-Plava v bližini objekta Vojkova ulica 35a v naselju Plava in
- Presek 3: lokalna cesta LC 163/131 Kanal-Bilčevci v bližini objekta Kal nad Kanalom 129a.

Obravnavano območje obdelave v prostoru je prikazano na sliki 1.1.



Slika 1.1: Območje obdelave v bližini prostora (vir: Geodetski inštitut Slovenije)

PRISKO

1/10

Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev v krajih Plava, Kal nad Kanalom in Soča

Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev

2 MERITVE HITROSTI VOZIL IN PROMETNIH OBREMENITEV

Meritve hitrosti vozil in prometnih obremenitev so bile izvedene s števci prometa TC25 proizvajalca Dierkele d. o. o. Števci so vsaka vozila ločeno prešteli in časi, hitrosti, dolžine in smeri vožnje (gledano na prečno ravnino) zbirali. Podatki omogočajo izvedbo analize hitrosti vozil in prometnih obremenitev.

Meritve so bile izvedene na treh presekih (slike 2.1-2.3) v obeh smereh v naslednjih časovnih obdobjih (tabela 2.1).

Na preseku 1 (glavna cesta 02-103/1008 Ulinča-Plava v km 17,537 v bližini objekta Srebrnolova ulica 28 v naselju Deskle) smer 1 predstavlja vozila, ki vozijo iz smeri Ulinča (Tolmivci) proti Plavam (Novi Gorci), smer 2 predstavlja vozila, ki vozijo iz smeri Plav (Novi Gorci) proti Ulinču (Tolmivci).

Na preseku 2 (lokalna cesta LC 163/131 Rodič-Ankovo-Lučica-Plava v bližini objekta Vojkova ulica 35a v naselju Plava) smer 1 predstavlja vozila, ki vozijo iz smeri Ankovega proti Plavam, smer 2 predstavlja vozila, ki vozijo iz smeri Plav proti Ankovemu. Na preseku 3 (lokalna cesta LC 163/131 Kanal-Bilčevci v bližini objekta Kal nad Kanalom 129a) smer 1 predstavlja vozila, ki vozijo iz smeri Kanala proti Bilčevci (Čapovana ul., Barjanski), smer 2 predstavlja vozila, ki vozijo iz smeri Bilčevca (Čapovana ul., Barjanski) proti Kanalu.

Tabela 2.1: Čas izvedbe meritev

Presek	Ime	Meritev št.	Meritev do
PI	02-103/1008 Ulinča-Plava, km 17,537 Srebrnolova ulica 28, Deskle	02.04.2020 do 12:00	08.05.2020 do 11:00
PIV	LC 163/131 Rodič-Ankovo-Lučica-Plava Vojkova ulica 35a, Plava	02.04.2020 do 12:00	08.05.2020 do 11:00
PIK	LC 163/131 Kanal-Bilčevci Kal nad Kanalom 129a	30.04.2020 do 12:00	08.05.2020 do 12:00



Slika 2.1: Lokacija meritev na glavni cesti 02-103/1008 Ulinča-Plava v km 17,537 v bližini objekta Srebrnolova ulica 28 v naselju Deskle

PRISKO

1/10

Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev v krajih Plava, Kal nad Kanalom in Soča

Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev



Slika 2.2: Lokacija meritev na lokalni cesti LC 163/131 Rodič-Ankovo-Lučica-Plava v bližini objekta Vojkova ulica 35a v naselju Plava



Slika 2.3: Lokacija meritev na lokalni cesti LC 163/131 Kanal-Bilčevci v bližini objekta Kal nad Kanalom 129a

PRISKO

1/10

Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev v krajih Plava, Kal nad Kanalom in Soča

Analiza hitrosti vozil in prometnih obremenitev

2.1 DEFINICIJA STRUKTURE VOZIL

Skladno z navedeno sta bili na preloži izmerjena območja motornih vozil delovna dva tipa motornih vozil, in sicer:

- LJ – lahka vozila (motorni, mešna vozila, lahka tovorna vozila do 7t); in
- TV – težka vozila (avtobusi, težka tovorna vozila nad 7t, polprikolniki, prikolniki).

Glede na tipično strukturo motornih vozil je za nje med lahkim in težkim vozili predpostavljena dolžina vozila 750 cm. Izmerjena dolžina prometnega vozila je dolžina od zadnjega delovnega območja do 4,0-5,0 m, PLDP+2.000 (avtomobil) in poslati števci v bližini roba vozila je izmerjena dolžina vozila v obeh smereh vožnje približno enaka dolžini vozila, ki je odstopanja minimalna. Za presek 2 Plava in presek 3 Kal nad Kanalom je upoštevana dolžina 750 cm kot meja med lahkim in težkim vozili. Pri bližnjih cestah z omejenimi voznimi pogoji (npr. v bližini glavne ceste obsejanih km 8,5-7,5 m) je izmerjena dolžina vozila večja od dolžine dolžine vozila. Na preseku 1 Deskle, kjer so bile izvedene meritve, je presek tudi pločnik. Skladno s analizo strukture vozil na bližnjem avtomobilnem števcih mesta 754 Deskle je za smer 1 (Ulinča-Plava, bližnji voznici pas) upoštevana izmerjena dolžina 850 cm kot meja med lahkim in težkim vozili, za smer 2 (Plava-Ulinča, oddaljeni voznici pas) pa dolžina 975 cm.

2.2 ANALIZA HITROSTI VOZIL

Bistveni rezultati meritev so prikazani v tabeli 2.2, kjer:

- Št. meritev pomeni število vozil na posamezni smeri, katerim je bila izmerjena hitrost;
- V_{max} pomeni največjo dovoljeno hitrost (administrativna omejitev);
- V₉₀ pomeni hitrost, ki je ne presega 90 % vseh vozil;
- V_{avg} pomeni povprečno hitrost;
- V_{min} pomeni najnižjo izmerjeno hitrost;
- Delovni koeficient pomeni delež vozil, ki so vozila hitreje od predpisane omejitve hitrosti.

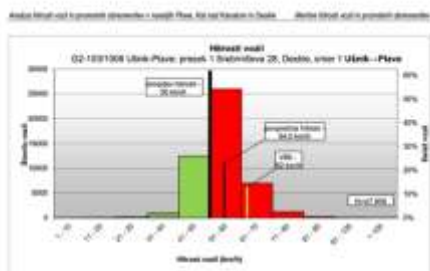
Tabela 2.2: Bistveni rezultati meritev hitrosti po strukturi in smeri

Presek	Ime	Tip vozil	Smer	Št. meritev	V _{max}	V ₉₀	V _{avg}	V _{min}	Delovni koeficient
1	02-103/1008 Ulinča-Plava, km 17,537 Srebrnolova ulica 28, Deskle	Voz	1	47.890	90	82	56,9	140	72%
			2	47.350	90	81	53,3	138	89%
2	02-103/1008 Ulinča-Plava, km 17,537 Srebrnolova ulica 28, Deskle	Težka	1	3.981	90	84	50,9	70	91%
			2	3.981	90	81	50,1	80	90%
3	LC 163/131 Rodič-Ankovo-Lučica-Plava Vojkova ulica 35a, Plava	Voz	1	2.887	90	77	50,1	129	80%
			2	2.887	90	77	50,1	129	80%
4	LC 163/131 Rodič-Ankovo-Lučica-Plava Vojkova ulica 35a, Plava	Težka	1	3.981	90	77	50,1	129	80%
			2	3.981	90	77	50,1	129	80%
5	LC 163/131 Kanal-Bilčevci Kal nad Kanalom 129a	Voz	1	1.026	90	87	49,9	70	91%
			2	992	90	86	49,1	81	92%
6	LC 163/131 Kanal-Bilčevci Kal nad Kanalom 129a	Težka	1	11	90	86	49,1	81	92%
			2	11	90	86	49,1	81	92%

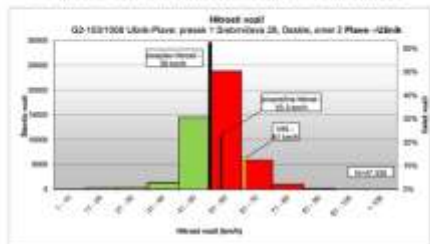
Hitrosti vozil po presekih, strukturi in smeri so grafčno prikazane na grafih 2.1 do 2.12.

PRISKO

1/10

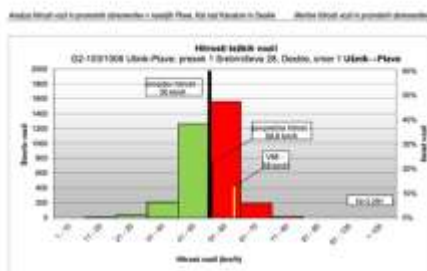


Graf 2.1: Analiza hitrosti vozil na presku 1 Deskle, smer 1 Učink-Plave, VSA VOZILA

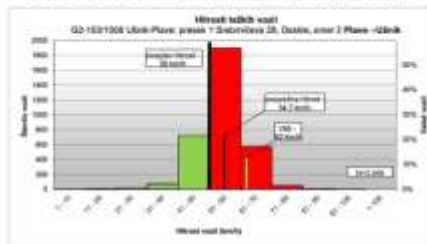


Graf 2.2: Analiza hitrosti vozil na presku 1 Deskle, smer 2 Plave-Učink, VSA VOZILA

Predmetna glavna osreda Q2-10311008 Učink-Plave predstavlja glavno prometno povezavo za celotno Posočje in kaseja ob njej. Na mestu meritev so našli največje skupne število vozičkov 1,5 m. Omejitve hitrosti skozi kasejo Deskle znaša 50 km/h. Priključeno je analiza za vsa vozila (deskle in kaseje). V smeri 1 znaša V50 62 km/h in delež vozičkov 72 %, v smeri 2 V50 znaša 61 km/h in delež vozičkov 86 %. Matematično povprečna hitrost v smeri 1 znaša 143 km/h, v smeri 2 pa 115 km/h.



Graf 2.3: Analiza hitrosti vozil na presku 1 Deskle, smer 1 Učink-Plave, TEŽKA VOZILA



Graf 2.4: Analiza hitrosti vozil na presku 1 Deskle, smer 2 Plave-Učink, TEŽKA VOZILA

Prikazano je analiza za teška vozila. V smeri 1 znaša V50 58 km/h in delež vozičkov 84 %, v smeri 2 V50 znaša 62 km/h in delež vozičkov 76 %. Matematično povprečna hitrost v smeri 1 znaša 78 km/h, v smeri 2 pa 98 km/h.

2.3 ANALIZA PROMETNIH OBREMENITEV

Rezultati izračunov prometnih obremenitev so prikazani v tabeli 2.3, kjer:

- **Št. vozil** - povprečno skupno število prešlih vozil v posamezni smeri,
- **Max. dnevna** - povprečno skupno število vozil v smeri dneva v eni smeri,
- **Max. dnevna 1+2** - povprečno skupno število vozil v smeri dneva v obeh smereh,
- **Max. urne** - povprečno največje skupno število vozil v uri kosici v eni smeri,
- **Max. urne 1+2** - povprečno največje skupno število vozil v uri kosici v obeh smereh.

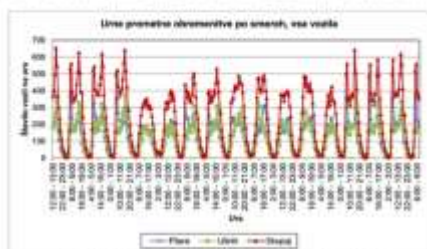
Preska	Sm	Vsa	Max	Max	Max	Max
		Smr	dnevna	dnevna 1+2	urne	urne 1+2
1	Q2-10311008 Učink-Plave, km 17,037	Tabela	2	2.384	7.307	217
	Številčnica ulica 28, Deskle			2.401	7.400	218
2	Q2-10311008 Učink-Plave, km 17,037	Tabela	2	387	730	47
	Številčnica ulica 28, Deskle			387	730	47
3	LG-10311011 Plave-Učink, km 17,037	Tabela	2	387	730	47
	Učink-Plave, km 17,037			387	730	47
4	LG-10311011 Plave-Učink, km 17,037	Tabela	2	11	13	5
	Učink-Plave, km 17,037			11	13	5
5	LG-10311011 Plave-Učink, km 17,037	Tabela	2	11	13	5
	Učink-Plave, km 17,037			11	13	5
6	LG-10311011 Plave-Učink, km 17,037	Tabela	2	11	13	5
	Učink-Plave, km 17,037			11	13	5
7	LG-10311011 Plave-Učink, km 17,037	Tabela	2	11	13	5
	Učink-Plave, km 17,037			11	13	5
8	LG-10311011 Plave-Učink, km 17,037	Tabela	2	11	13	5
	Učink-Plave, km 17,037			11	13	5

Dnevne prometne obremenitve po strukturi in smeri so za presko 1 Deskle prikazane v tabeli 2.4, na grafu 2.13 in 2.14 pa urne obremenitve ločeno po smereh 1 (Plave) in 2 (Učink) ter skupno.

Tabela 2.6: Preski 1 Desklo – dnevne promene okolijskega po strukturi in smereh								
Preska	Datum	Gost	Vsa vozila			Tabela gosti		
			Smr 1	Smr 2	Skupaj	Smr 1	Smr 2	Skupaj
1	23.3.2025	smr1**	1.030	2.111	3.141	111	118	229
1	23.4.2025	smr2	2.214	2.110	4.324	339	335	674
1	24.4.2025	smr1	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	24.4.2025	smr2	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	24.4.2025	skupaj	4.422	4.220	8.642	676	668	1.344
1	27.4.2025	smr1	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	27.4.2025	smr2	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	27.4.2025	skupaj	4.422	4.220	8.642	676	668	1.344
1	28.4.2025	smr1	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	28.4.2025	smr2	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	28.4.2025	skupaj	4.422	4.220	8.642	676	668	1.344
1	3.5.2025	smr1	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	3.5.2025	smr2	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	3.5.2025	skupaj	4.422	4.220	8.642	676	668	1.344
1	4.5.2025	smr1	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	4.5.2025	smr2	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	4.5.2025	skupaj	4.422	4.220	8.642	676	668	1.344
1	5.5.2025	smr1	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	5.5.2025	smr2	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	5.5.2025	skupaj	4.422	4.220	8.642	676	668	1.344
1	6.5.2025	smr1**	1.030	2.111	3.141	111	118	229
1	7.5.2025	smr1	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	7.5.2025	smr2	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	7.5.2025	skupaj	4.422	4.220	8.642	676	668	1.344
1	8.5.2025	smr1	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	8.5.2025	smr2	2.211	2.110	4.321	338	334	672
1	8.5.2025	skupaj	4.422	4.220	8.642	676	668	1.344
Skupaj			47.856	47.856	95.712	5.396	5.348	10.744

**izračun pri 12:00 uri, 24.05.2025

** meritev od 12:00 do 23:00 ur
*** meritev od 00:00 do 11:00 ur



Graf 2.13: Prikaz prometnih obremenitev na presku 1 Deskle, VSA VOZILA

Na presku 1 Deskle znašajo dnevne urne prometne obremenitve v prometnih konicah 500-700 vozil (vsa vozila), dnevne dnevne pa znašajo 6.000-7.000 vozil (vsa vozila). Če sklenemo in praznikov znašajo prometne obremenitve 4.000 do 6.000 vozil (vsa vozila). Dnevna PLDP znaša 6.700 do 8.300 vozil (vsa vozila).



Graf 2.14: Prikaz prometnih obremenitev na presku 1 Deskle, TEŽKA VOZILA

Na presku 1 Deskle znašajo dnevne urne prometne obremenitve v prometnih konicah 50-90 vozil (težka vozila), dnevne dnevne pa znašajo 500-700 vozil (težka vozila). Če sklenemo in praznikov znašajo prometne obremenitve 30 do 120 vozil (težka vozila). Dnevna PLDP znaša 450 do 470 vozil (težka vozila).

Analiza hitrosti voz in prometnih obremenitev v krajih Plava, Kal nad Kanalom in Šuštarji

Dnevne prometne obremenitve po strukturi in smereh so za presek 2 Plava prikazane v tabeli 2.5, na grafu 2.15 pa uma obremenitve ločeno po smereh 1 (Plava) in 2 (Anžovi) ter skupno. Uma prometne obremenitve ločilo ločeno vozil so izkazali in zale na ločenem grafu 2.16 prikazane.

Tabela 2.5: Presek 2 Plava – dnevne prometne obremenitve po strukturi in smereh

Presek	Datum	Smerni	Vsa vozila			Tabela vozila		
			Smerni 1	Smerni 2	Skupaj	Smerni 1	Smerni 2	Skupaj
2	22.4.2025	smerni	119	242	361	4	3	7
2	23.4.2025	smerni	349	349	698	9	2	11
2	24.4.2025	smerni	119	349	468	10	1	11
2	25.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
2	26.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
2	27.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
2	28.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
2	29.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
2	30.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
Skupaj			2.397	2.698	5.095	50	10	60

* meritev od 12:00 do 12:30 ure
** meritev od 00:00 do 11:00 ure



Graf 2.15: Prikaz prometnih obremenitev na preseku 2 Plava, VSA VOZILA

Na preseku 2 Plava zmerajo dnevno uma prometne obremenitve v prometnih korakih 50-70 vozil (vsa vozila), dnevno dnevno pa zmerajo 680-770 vozil (vsa vozila). Ob vikendih zmerajo prometne obremenitve 550 do 600 vozil (vsa vozila). Oseba PLOP znaša 840 do 880 vozil (vsa vozila).

PRISKO - 2025

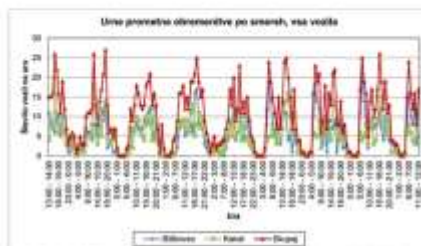
Analiza hitrosti voz in prometnih obremenitev v krajih Plava, Kal nad Kanalom in Šuštarji

Dnevne prometne obremenitve po strukturi in smereh so za presek 3 Kal nad Kanalom prikazane v tabeli 2.6, na grafu 2.16 pa uma obremenitve ločeno po smereh 1 (Bilkevec) in 2 (Kanal) ter skupno. Uma prometne obremenitve ločilo ločeno vozil so izkazali in zale na ločenem grafu 2.17 prikazane.

Tabela 2.6: Presek 3 Kal nad Kanalom – dnevne prometne obremenitve po strukturi in smereh

Presek	Datum	Smerni	Vsa vozila			Tabela vozila		
			Smerni 1	Smerni 2	Skupaj	Smerni 1	Smerni 2	Skupaj
3	22.4.2025	smerni	119	242	361	4	3	7
3	23.4.2025	smerni	349	349	698	9	2	11
3	24.4.2025	smerni	119	349	468	10	1	11
3	25.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
3	26.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
3	27.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
3	28.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
3	29.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
3	30.4.2025	smerni	349	349	698	9	1	10
Skupaj			2.397	2.698	5.095	50	10	60

* meritev od 12:00 do 12:30 ure
** meritev od 00:00 do 11:00 ure



Graf 2.16: Prikaz prometnih obremenitev na preseku 3 Kal nad Kanalom, VSA VOZILA

Na preseku 3 Kal nad Kanalom zmerajo dnevno uma prometne obremenitve v prometnih korakih 15-30 vozil (vsa vozila), dnevno dnevno pa zmerajo 240-270 vozil (vsa vozila). Ob vikendih zmerajo prometne obremenitve 200 do 270 vozil (vsa vozila). Oseba PLOP znaša 230 do 250 vozil (vsa vozila).

PRISKO - 2025

* Obdelava podatkov, Slika 40-53: – Merilec hitrosti: Deskle – Plava - G2-103/1008 Ušnik–Plava, 22. 04. 2025 - 08. 05. 2025
– delež kršitev omejitve hitrosti smer 1, proti NG, PRO-MP, inženirske storitve in svetovanje, Miha Podgoršek s.p., maj 2025;

POROČILO_D1.1: Kordonsko štetje prometa

V sklopu izvedbe analize za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanje učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa.

Kordonsko štetje prometa je enostavna in finančno nezahtevna metoda, ki omogoča redno spremljanje obsega in strukture prometa na izbranih točkah v občinskem središču. Zaradi enostavnosti in nizkih stroškov je primerna za spremljanje stanja in učinkov OCPS ter ukrepov, ki izhajajo iz nje. Gre za štetje prometa na preseku ceste, kjer se šteje promet v obeh prometnih smereh.

V nadaljevanju je opisana lokacija, ki je bila izbrana za izvajanje kordonskega štetja prometa. Poleg tega, pa so grafično in tabelarično prikazani tudi rezultati štetja.

Poročilo o izvedbi kordonskega štetja prometa v občini Kanal ob Soči

Splošni podatki o izvedbi štetja prometa:

Na območju občine Kanal ob Soči je bilo kordonsko štetje prometa izvedeno na izbrani lokaciji v naselju Kanal dne 15. oktobra 2024, in sicer:

Lokacija 1: **Kanal G2 103/1008- Trg svobode**

koordinate: <https://maps.app.goo.gl/6AHBYAuzNBm4gnNYA>

Opis lokacije 1:

Kordonsko štetje prometa je bilo izvedeno v središču Kanala na glavni cesti med Novo Gorico in Tolminom na Trgu svobode. Glavna cesta v smeri Nove Gorice zavije desno, naravnost je zaprto območje trga za motorni promet, levo pa je priključek lokalne ceste v smeri Kala nad Kanalom in osnovne šole. Cesta je na obravnavanem odseku urejena kot dvopasovna cesta. Poleg trga so ločene površine za pešce obojestransko od križišča v obe smeri. Na vzhodni strani je pred trgov neustrezno urejeno čakališče na pločniku za smer Tolmin. Iz križišča je v smeri Tolmina urejeno avtobusno postajališče v niši za smer Nova Gorica, ki se nadaljuje naprej v parkirišče za osebne avtomobile. Ločene površine za kolesarje niso ustrezno urejene. Trg je na potezi glavne ceste prioriteten namenjen motornemu prometu. Omejitev hitrosti je v naselju 50 km/h. Točna lokacija štetja prometa je prikazana na slikah v nadaljevanju:



A R C O
NOVA GORICA d.o.o.
POSREDOVANJE - OBNOVA - PROMET

Metodologija štetja prometa

Štetje prometa je bilo izvedeno s pomočjo dveh števni listov za štetje različnih kategorij mobilnosti, pri čemer so bili poleg različnih kategorij motornih vozil v štetje vključeni tudi pešci in kolesarji. Števna lista za izvedbo kordonskega štetja prometa sta prikazana v prilogah tega dokumenta.

Ročno štetje prometa na lokaciji 1 (Trg svobode) so izvedle po tri osebe (tako v času jutranje kot popoldanske prometne konice). V sklopu štetja prometa je bilo prešteto število vozil v izbranih časovnih obdobjih in število potnikov v posameznih vozilih, zato so rezultati v nadaljevanju dokumenta prikazani tako za število vozil kot za število potnikov. Vsi končni rezultati kordonskega štetja prometa, na podlagi katerih je v nadaljevanju določena mobilnostna struktura, pa so na podlagi metodologije, ki jo predvideva Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE), vezani na število oseb oziroma potnikov v vozilih.

Skupni rezultati kordonskega štetja prometa za obravnavani lokaciji, ki vsebujejo združene podatke za obdobji jutranje in popoldanske prometne konice, so prikazani v nadaljevanju (Preglednica 1).

Rezultati kordonskega štetja prometa (Preglednica 1)

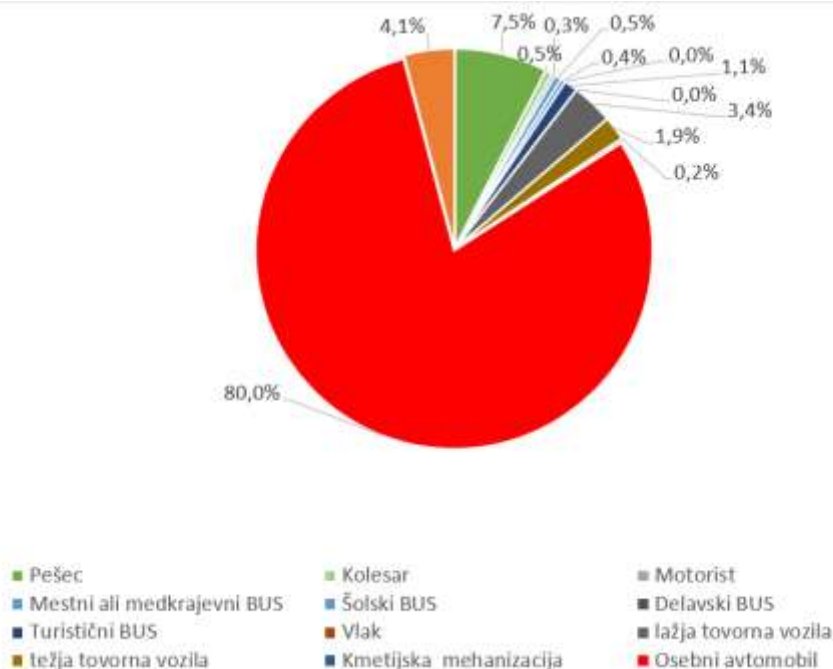
Rezultati kordonskega štetja prometa:

	Lokacija 1	Skupaj	Zjutraj	Popoldan
število	Pešec	152	47	105
število	Kolesar	11	1	10
število vozil	Motorist	6	2	4
število vozil		11	6	5
število potnikov	Mestni ali medkrajevni BUS	206	110	96
število vozil		8	4	4
število potnikov	Šolski BUS	116	58	58
število vozil		0	0	0
število potnikov	Delavski BUS	0	0	0
število vozil		1	1	0
število potnikov	Turistični BUS	22	22	0
število vozil		0	0	0
število potnikov	Vlak	0	0	0
število vozil	lažja tovorna vozila	68	65	3
število vozil	težja tovorna vozila	39	31	8
število vozil	Kmetijska mehanizacija	4	3	1
število vozil		1616	609	1007
število potnikov	Osební avtomobil	2098	784	1314
število vozil		83	23	60
število potnikov	Potniški kombi	131	41	90

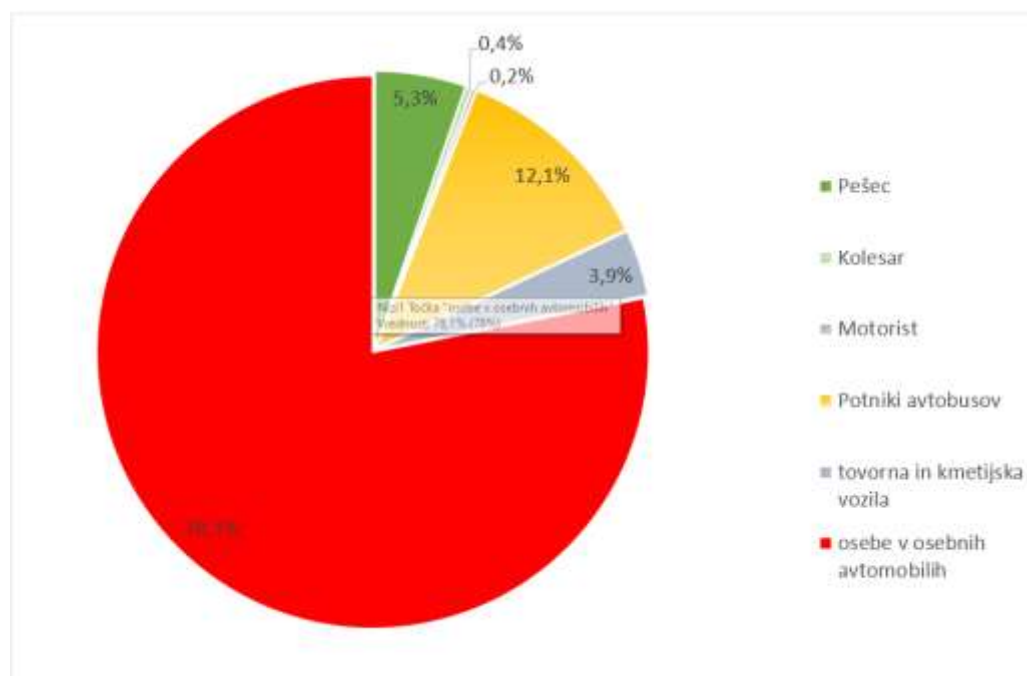
Tabela 7: Rezultati kordonskega štetja prometa.

Interpretacija rezultatov in struktura mobilnosti:

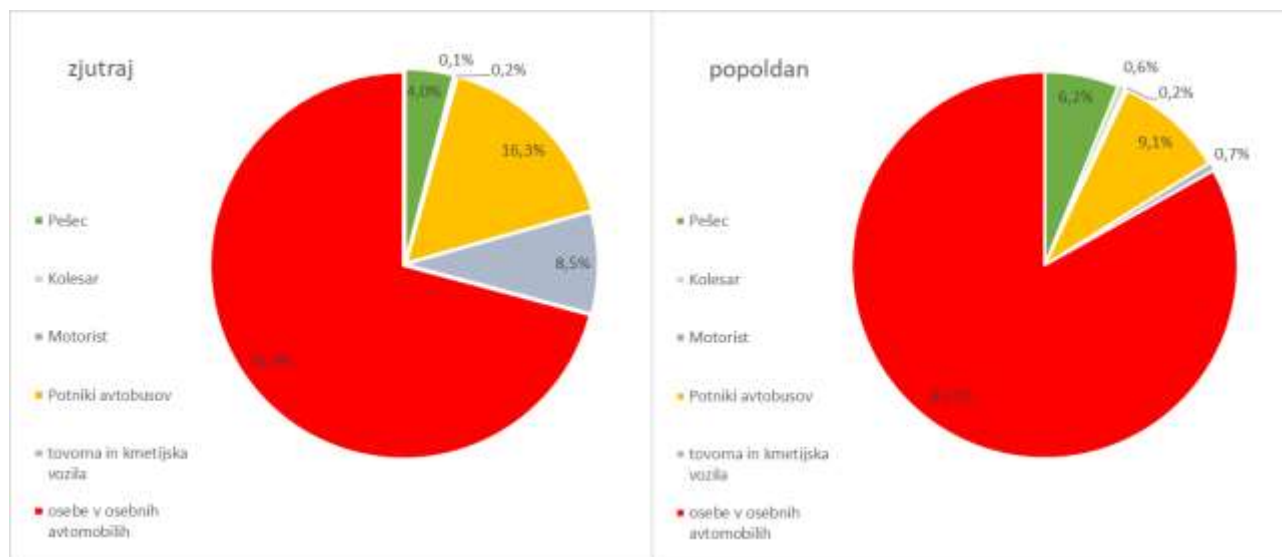
Struktura mobilnosti – lokacija 1:



Graf 1: Rezultati kordonskega štetja za vse zaznane kategorije (15.10.2024)



Graf 2: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih skupaj (15.10.2024)



Graf 3, 4: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih, ločeno zjutraj in popoldne, (15.10.2024)

Interpretacija rezultatov:

Rezultati kordonskega štetja za leto 2024 so predstavljeni v preglednici 1 in v grafikonih. Največ potnikov potuje z osebnim avtomobilom (78,1 %), nato se jih precej pelje tudi z avtobusi (12,1%), sledijo pešci (5,3%), če prištejemo še kolesarje, aktivno potuje 5,7% oseb.

Zjutraj je števno mesto prečkalo 1164 oseb (40,8%), popoldan pa 1689 oseb (59,2%). Občutna razlika je v sami strukturi med jutranjo in popoldansko konico. V jutranji konici je večji delež oseb oziroma 20,4%, ki prečka števno mesto na trajnostni način (pešec, kolesar, z avtobusi), kot pa popoldan (15,9%). Samo število teh oseb se bistveno sicer ne razlikuje: zjutraj jih je 238 in popoldan jih je 269. Razlika je v strukturi, saj je zjutraj napram popoldan več potnikov avtobusov (190/154), manj pa pešcev (47/105). Občutna razlika je v številu oseb v osebnih avtomobilih. Zjutraj jih prečka 825, medtem ko popoldan 1404 oziroma 1,71 krat več. Ravno obratno je pri tovornem prometu, kjer je več vozil zjutraj (99), kot popoldan (12). Povprečna zasedenost medkrajevnih avtobusov je 18,7 oseb, šolskih avtobusov pa 14,5 oseb. Povprečna zasedenost osebnih avtomobilov je 1,25 oseb na osebni avto (skupaj 2229 oseb in 825 vozil), s tem da ni občutnih razlik med jutrom in popoldnevom (1,24/1,25).

Ključne ugotovitve:

- Delež aktivnih potovanj je le 5,7%, na trajnostni način pa skupaj 17,8 %.
- Delež uporabe osebnega vozila (vključno s potniškimi kombiji) je v primerjavi z drugimi mobilnostnimi oblikami v letu 2024 dominanten (78,1 %). To pomeni, da je še vedno večina potovanj opravljenih z osebnim vozilom.
- Delež in število potovanj z osebnim vozilom je v času popoldanske konice bistveno višji kot v času jutranje konice, pri čemer je v času jutranje konice nižje tudi absolutno število osebnih vozil, ki so prečkale števno mesto (632 osebnih vozil v času JK in 1067 osebnih vozil v času PK).
- Povprečna zasedenost osebnega avtomobila je 1,25 osebe/vozilo, pri čemer se zasedenost med jutranjo in popoldansko konico ne razlikujeta bistveno.
- V jutranji konici je večje število tovornih vozil (99) kot v popoldanski konici (12).
- Izbran presek je na glavni tranzitni cesti Nova Gorica - Tolmin.

KAZALNIK 1: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Prometni način	Delež
Hoja	152 7,6%
Kolesarjenje	11 0,6%
Motor	6 0,3%
Javni prevoz – mestni ali medkrajevni avtobus	11 0,6%
Javni prevoz – vlak	/
Organiziran prevoz – delavski avtobus	/
Organiziran prevoz – šolski avtobus	8 0,4%
Osebni avtomobil	1616 81,0%
Potniški kombi	83 4,2%
Lažja tovorna vozila (dve osi)	68 3,4%
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	39 1,9%
SKUPAJ (100%)	1994 100%
Turistični avtobus, občasni avtobusni prevoz	1
Kmetijska mehanizacija	4

Tabela 8: Kazalnik 1. Opomba: Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev niti pri obsegu uporabe prometnih načinov.

Priloge:

- Številni list 1
- Številni list 2
- Podrobni rezultati štetja prometa na lokaciji 1 v času jutranje in popoldanske konice

KORDONSKO ŠTETJE PROMETA (OBRAZEC 1)

Ime in priimek izvajalca: _____ Datum: _____

Vreme: _____ Lokacija: _____ Smer štetja: _____ Končna ura: _____ Interval: _____

POTOVALNI NAČIN	ŠTEVILO	M	 Pešaci (tudi uporabniki rollerjev, skiroja, rola, invalidni na vozičku in otroci v vozičku)	 Kolesarji (tudi e-kolesa in e-skiroji; šteje tudi otroci na otroškem seštelu)	 Motociklisti (motor, mopeda, skuter, motokolesi; št. osebe na vozičku)	 Avtobusi				 Vlak
						Mestni ali medobčinski	Šolski	Delavski	Turistični, občinski prevoz	

Druge opažanja (izredni dogodki):

POTOVALNI NAČIN	ŠTEVILO	M	 Kmetijska mehanizacija	 Težja tovorna vozila (3 osebe in več)	 Lažja tovorna vozila in kombiji (2 osebe)

Številni list 1

KORDONSKO ŠTETJE PROMETA (OBRAZEC 1)

Vreme: Lokacija: Smer štetja: Konična ura: Datum: Interval:

Ime in priimek izvajalca:

POTOVALNI NAČIN	ŠTEVILO POTNIKOVI	Σ	Število vseh avtomob.	Število vseh potnikov
 Osebnih avto, tudi s prikolico; za vsak avto se vpiše število potnikov				
 Podnišni kombi, tudi s prikolico; za vsak kombi se vpiše število potnikov				

A blank form with lines

Description automatically generated with medium confidence

Številni list 2

- Smer štetja: kot prikazano na slik 56, 57.

POROČILO_D1.2: Anketa o poti v šolo

Podatki o izvedbi ankete o poti v šolo v občini Kanal ob Soči.

Anketo o poteh v šolo v občini so na podlagi predpisane metodologije pripravili in vodili sodelavci podjetja ARCO d.o.o. Nova Gorica z eno šolo v občini Kanal ob Soči in podružnično šolo Kal nad Kanalom.

V anketiranje so bili vključeni šolarji in šolarke 3., 5. in 7. razreda OŠ Kanal in POŠ Kal nad Kanalom v občini Kanal ob Soči. Ankete so bile izvedene 26.09.24. V tem času je bilo vreme značilno jesensko – večinoma delno oblačno do deževno. V anketi je sodelovalo 93 % v OŠ Kanal ter 100% podružnične šole Kal nad Kanalom.

Ime OŠ/POŠ:	POŠ Kal nad Kanalom
Naslov šole:	Kal nad Kanalom 119, 5214 Kal nad Kanalom
Občina:	Kanal
Skupno št. vpisanih otrok v šolo v šolskem letu 2023/24:	8
Št. prisotnih učencev na šoli na dan ankete:	8
Datum beleženja prihodov v šolo:	26. 9. 2024
Vreme (sonce, dež, oblačno):	Oblučno, dež

Ime OŠ/POŠ:	OŠ Kanal
Naslov šole:	Gradnikova ulica 25, 5213 Kanal
Občina:	Kanal
Skupno št. vpisanih otrok v šolo v šolskem letu 2023/24:	208
Št. prisotnih učencev na šoli na dan ankete:	193
Datum beleženja prihodov v šolo:	26. 9. 2024
Vreme (sonce, dež, oblačno):	Oblučno, dež

Preglednica 1: Število šolarjev, vključenih v anketo, 26.09.2024;

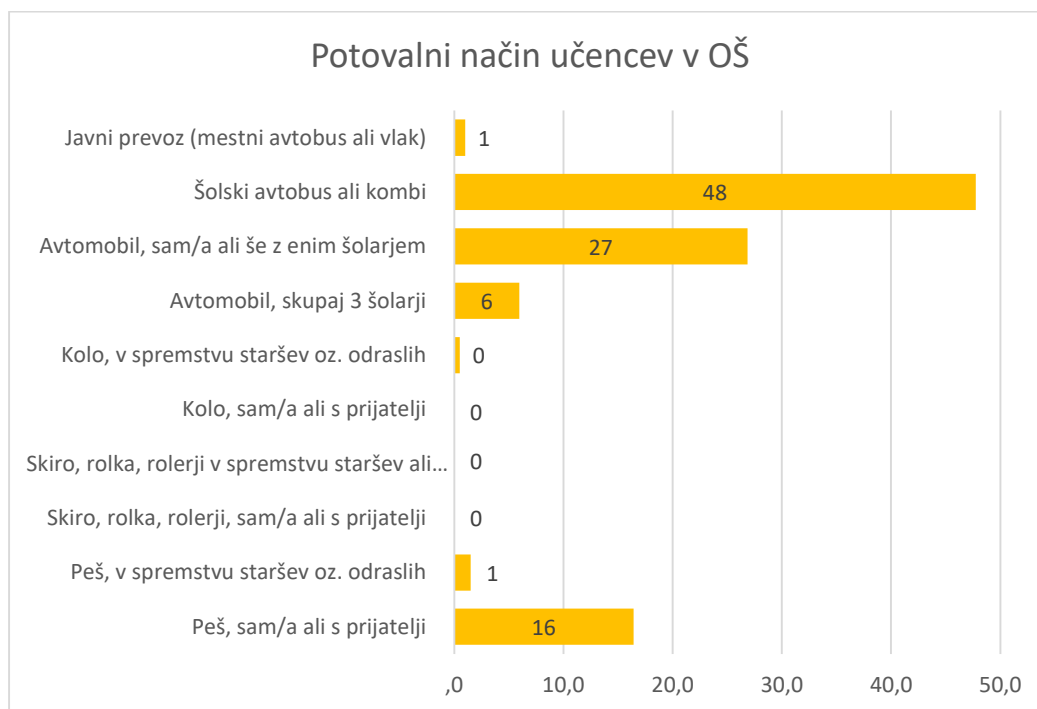
Osnovna šola	Št. vpisanih otrok	Št. otrok vključenih v anketiranje	Datum izvedbe ankete	Delež
PŠ Kal nad Kanalom	8	8	26. 9. 2024	100%
OŠ Kanal	208	193	26. 9. 2024	93%

Rezultati ankete:

Odgovori	Skupaj	Delež
Peš, sam/a ali s prijatelji	33	16%
Peš, v spremstvu staršev oz. odraslih	3	1,5%
Skiro, rolka, rolerji, sam/a ali s prijatelji	0	0%
Skiro, rolka, rolerji v spremstvu staršev ali odraslih	0	0%
Kolo, sam/a ali s prijatelji	0	0%
Kolo, v spremstvu staršev oz. odraslih	1	0,5%
Avtomobil, skupaj 3 šolarji	12	6%
Avtomobil, sam/a ali še z enim šolarjem	54	27%

Šolski avtobus ali kombi	96	48%
Javni prevoz (mestni avtobus ali vlak)	2	1%
SKUPAJ	201	100%

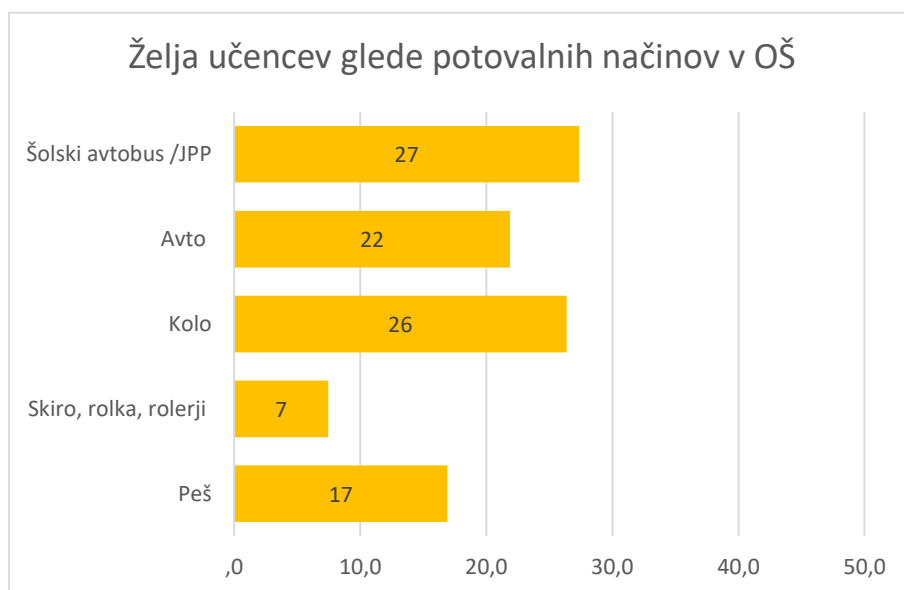
Tabela 9: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketirane učence na OŠ, 26.09.24.



Graf 5: Grafično prikazan delež uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketirane učence na OŠ.

Odgovori	Skupaj	Delež
Peš	34	17%
Skiro, rolka, rolerji	15	7%
Kolo	53	26%
Avto	44	22%
Šolski avtobus /JPP	55	27%
SKUPAJ	201	100%

Tabela 8: Delež želja učencev potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketirane učence na OŠ..



Graf 6: Delež želja učencev potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketirane učence na OŠ.

Ključne ugotovitve:

Anketa med osnovnošolci kaže, da največ učencev v šolo pride s šolskim avtobusom/kombijem (48%), 27% anketiranih učencev pride v šolo z avtomobilom, sami ali s še enim šolarjem, 16% anketirancev pride v šolo peš, sami ali s prijatelji, 6% z avtomobilom, skupaj s 3 šolarji, 1% z javnim prevozom, ter 1,5% anketiranih šolarjev pride v šolo peš, v spremstvu staršev ali odraslih. 0,5% jih pride v šolo s kolesom v spremstvu staršev oz. odraslih.

Nihče od anketirancev se v šolo ne pripelje s skirojem, rolko, rolerjev, sam/a ali spremstvu staršev/odraslih, nihče se ne pripelje v šolo s kolesom sam ali v družbi prijateljev.

Največ izmed anketiranih šolarjev, dobra četrtina vprašanih (27%) si želi, da bi se v šolo pripeljalo s šolskim avtobusom, 26% si želi v šolo pripeljati s kolesom, 22% z avtomobilom, 17% peš in 7% s skirojem, rolko ali rolerji.

Do razkoraka med dejanskim načinom prihoda v šolo in želenim načinom prihoda med osnovnošolci prihaja najverjetneje zaradi več dejavnikov:

- Infrastrukturne omejitve – Kljub želji po kolesarjenju ali uporabi skiroja/rolke marsikje ni ustreznih varnih poti, kolesarskih stez ali drugih varnih površin, kar otrokom in tudi staršem onemogoča uresničitev te izbire.

- Razdalja in relief – Otroci prihajajo tudi iz oddaljenih in/ali hribovitih naselij, zato je hoja ali kolesarjenje fizično zahtevna oziroma časovno predolga, kar prisili starše ali šolo k motoriziranemu prevozu.
- Varnost in nadzor – Starši morda ne dovolijo samostojnega prihoda otrok v šolo s kolesom zaradi skrbi za prometno varnost ali druge nevarnosti.

KAZALNIK 2: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Potovalni načini	Delež (tedensko povprečje za vse razrede v OŠ)
Peš - sam(a) ali s prijatelji	16%
Peš, v spremstvu staršev oz. odraslih	1,5%
Skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji	/
Skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih	/
Kolo – sam(a) ali s prijatelji	/
Kolo – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,5%
Šolski avtobus/kombi	48%
Javni prevoz - avtobus	1%
Javni prevoz - vlak	/
Osebni avtomobil	27%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	6%
SKUPAJ (100%)	100%

Tabela 10: Kazalnik 2.

KAZALNIK 3: Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremljevalca odraslih

Potovalni načini	Delež (tedensko povprečje za vse razrede v OŠ)
Peš in kolo (skiro, rolerji, kotalke, rolka) – sam(a) ali s prijatelji	16%

Tabela 11: Kazalnik 3.

POROČILO_D1.3: Anketa o poti na delo

Spletna anketa: trajanje 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024

Podatki o izvedbi ankete o poti na delo v občini Kanal ob Soči.

Anketo o poteh na delo zaposlenih pri večjem delodajalcu v občini Kanal ob Soči, smo na podlagi predpisane metodologije pripravili in vodili sodelavci iz podjetja ARCO d.o.o. Nova Gorica v sodelovanju z Občino Kanal ob Soči pri komuniciranju z delodajalcem. Anketo smo pripravili v spletnem okolju 1ka (<https://www.1ka.si/obcinaKanalobSoci>).

V anketiranje so bili vključeni zaposleni večjega delodajalca v občini Kanal ob Soči. Anketa je bila aktivna od 23.9.2024 do 24.10.2024. V tem času je bilo vreme značilno jesensko – večinoma delno oblačno do sončno z manj in krajšimi obdobji vmesnih padavin. V anketi je sodelovalo skupno 21 zaposlenih v podjetju Plastik SI d.o.o..

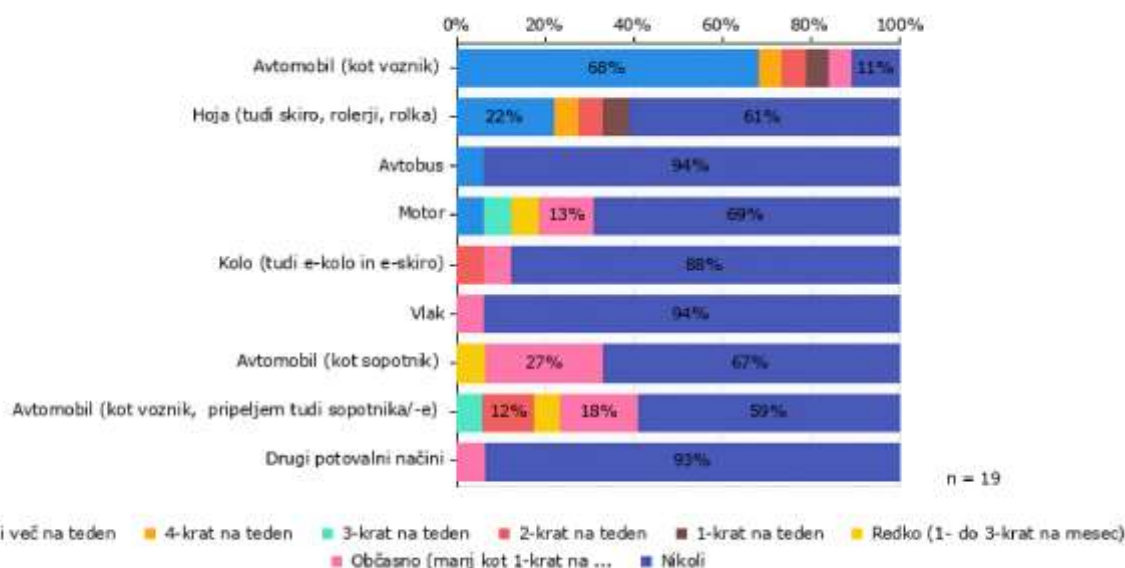
Zaposlovalec	Število vseh zaposlenih	Število zaposlenih, vključenih v anketiranje	Delež
Plastik SI d.o.o	95	21	22,0%

Tabela 12: Število zaposlenih, vključenih v anketo 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024.

Rezultati ankete:

	5-krat ali več na teden	4-krat na teden	3-krat na teden	2-krat na teden	1-krat na teden	Redko (1- do 3-krat na mesec)	Občasno (manj kot 1-krat na mesec)	Nikoli	Skupaj
Hoja (tudi skiro, rolerji, rolka)	4 (22%)	1 (6%)	0 (0%)	1 (6%)	1 (6%)	0 (0%)	0 (0%)	11 (61%)	18 (100%)
Kolo (tudi e- kolo in e-skiro)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (6%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (6%)	14 (88%)	16 (100%)
Avtobus	1 (6%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	15 (94%)	16 (100%)
Vlak	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (6%)	15 (94%)	16 (100%)
Motor	1 (6%)	0 (0%)	1 (6%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (6%)	2 (13%)	11 (69%)	16 (100%)
Avtomobil (kot sopotnik)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (7%)	4 (27%)	10 (67%)	15 (100%)
Avtomobil (kot voznik, pripelje m tudi sopotnika/-e)	0 (0%)	0 (0%)	1 (6%)	2 (12%)	0 (0%)	1 (6%)	3 (18%)	10 (59%)	17 (100%)
Avtomobil (kot voznik)	13 (68%)	1 (5%)	0 (0%)	1 (5%)	1 (5%)	0 (0%)	1 (5%)	2 (11%)	19 (100%)
Drugi potovalni načini	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (7%)	14 (93%)	15 (100%)

Tabela 13: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo, 23. 9. 2024 do 24.10. 2024.

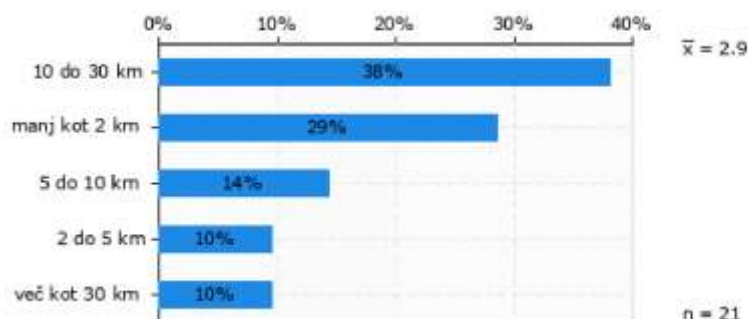


Graf 7: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo, 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024.

Anketa med zaposlenimi kaže, da je najpogostejše prometno sredstvo za poti na delo avtomobil, kot voznik in brez sopotnika (68 %), zaposlenih se redko (7%) ali občasno (27%) pripeljejo kot sopotniki v avtu, 3x (6%) ali 2x (12%) na teden pa vozniki avtomobila peljejo tudi sopotnika. Z motorjem se pogosto vozi le 1% zaposlenih. Trajnostno (peš) na delo hodi 22 % zaposlenih. Aktivno, s kolesom, gre na delo občasno 6 % zaposlenih. Z avtobusom (6%) se zaposleni redno vozijo na delo, z vlakom pa le občasno 6% zaposlenih.

Odgovori	Frekvenca	Odstotek
Manj kot 2km	6	29%
2 do 5 km	2	10%
5 do 10 km	3	14%
10 do 30 km	8	38%
Več kot 30 km	2	10%
Skupaj	21	100%

Tabela 14: Dolžine poti na delo, 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024.

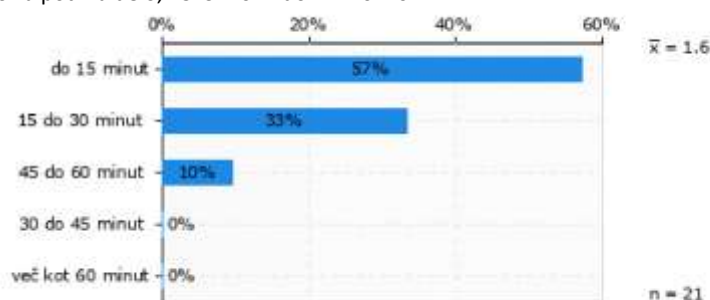


Graf 8: Dolžine poti na delo, 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024.

Anketa med zaposlenimi kaže, da 29% zaposlenih opravi manj kot 2 km poti na delo, 10% opravi 2 do 5 km poti, 14% zaposlenih opravi 5 do 10 km poti, 38% zaposlenih opravi 10 do 30 km poti na delo in 10 % opravi več kot 30 km poti na delo.

Odgovori	Frekvenca	Odstotek
Do 15 minut	12	57%
15 do 30 minut	7	33%
30 do 45 minut	0	0%
45 do 60 minut	2	10%
Več kot 60 minut	0	0%
Skupaj	21	100%

Tabela 15: Čas, ki ga zaposleni porabijo za poti na delo, 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024.

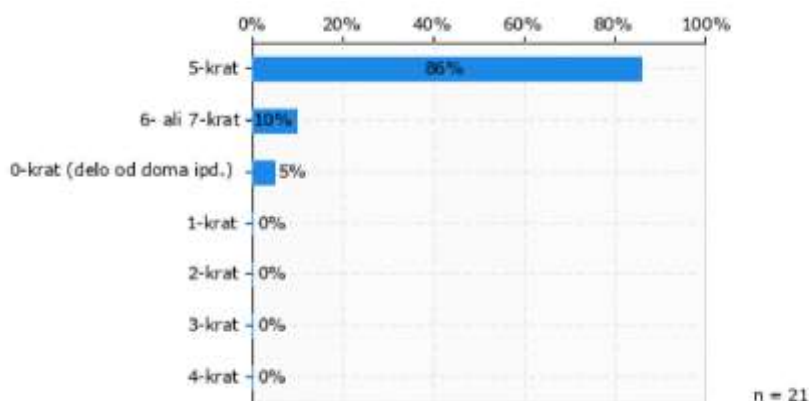


Graf 9: Čas, ki ga zaposleni porabijo za poti na delo, 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024.

Anketa med zaposlenimi kaže, da 57% zaposlenih porabi do 15 min za prihod na delo, 33% potrebuje 15 do 30 min in 10% zaposlenih potrebuje 45 do 60 minut za pot na delo.

Odgovori	Frekvenca	Odstotek
0-krat (delo od doma ipd.)	1	5%
1-krat	0	0%
2-krat	0	0%
3-krat	0	0%
4-krat	0	0%
5-krat	18	86%
6- ali 7-krat	2	10%
Skupaj	90	100%

Tabela 16: Frekvenca poti na delo, 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024.



Graf 10: Frekvenca poti na delo, 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024.

Anketa med zaposlenimi kaže, da 5% zaposlenih dela od doma, 86% zaposlenih potuje 5x na teden na delo, 10% jih potuje 6x ali 7x na teden na delo.

Ključne ugotovitve:

Kar 38% anketirancev ima delovno mesto od doma oddaljeno od 10 do 30km, 29% zaposlenih pa manj kot 2km. Čas potovanja od doma do lokacije delovnega mesta za 57% anketirancev traja do 15minut, za 33% zaposlenih pa traja 15 do 30 minut. Kar 86% anketirancev se na delo odpravi 5-krat na teden, 10% zaposlenih tudi 6- do 7- krat na teden. Kar 68% anketirancev 5-krat ali večkrat na teden za pot na delo uporabi osebni avtomobil (kot voznik).

Anketa med zaposlenimi kaže, da je najpogostejše prometno sredstvo za poti na delo avtomobil (68 %). Trajnostno na delo hodi 22 % zaposlenih. Z javnim prevozom (avtobus) se na delo pripelje 6 % zaposlenih. Več kot tretjina zaposlenih je od delovnega mesta oddaljenih med 10 in 30 kilometrov (38 %), skoraj tretjina (29%) pa le 2 kilometra, kjer se kaže potencial za razvoj kolesarjenja na delo. Vlaka za prihod na delo zaposleni uporabljajo le občasno.

KAZALNIK 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

Potovalni načini (najpogostejše)	Delež (za zaposlovalca)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka)	22%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	/
Javni prevoz (avtobus ali vlak)*	6%
Osebni avtomobil (voznik) **	68%
Osebni avtomobil (sopotnik)	/
Motor	4%
Drugi potovalni načini	/
SKUPAJ	102%

Tabela 17: Kazalnik 4.

Opombe:

* Seštevek kategorij »Javni prevoz - avtobus« in »Javni prevoz - vlak« iz Obrazca 6.

** Seštevek kategorij »Avtomobil (voznik, pripeljem tudi sopotnika/-e)« in »Avtomobil (le voznik)« iz Obrazca 6.

KAZALNIK 5: Dolžine poti na delo

Dolžine poti na delo v km	Delež
Manj kot 2km	17%
2 - 5 km	12%
5 - 10 km	28%
10 - 30 km	29%
Več kot 30 km	14%
SKUPAJ	100%

Tabela 18: Kazalnik 5.

POROČILO_D2: Poročilo o pregledu relevantne obstoječe dokumentacije in o oceni širšega vpliva

1. Pregled ključnih dokumentov na državni ravni:

1/a

Državni zbor RS je 28. 6. 2023 sprejel Resolucijo o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (ReSPR50) (UL RS, št. 72/2023) (v nadaljevanju strategija). **Strategija temelji na strokovnih dognanjih in uresničuje zaveze, zapisane v mednarodnih in evropskih dokumentih. Njene usmeritve služijo kot vodilo pri pripravi prostorskih aktov na državni, regionalni in lokalni ravni, prav tako pa jih morajo upoštevati tudi resorni razvojni dokumenti. Določila strategije so osredotočena na spodbujanje učinkovite, trajnostne in inovativne rabe virov ter na postopni prehod k participativnemu modelu upravljanja prostora.**

Ta določa, da je trajnostna mobilnost premikanje na trajnostni način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza in druge oblike mobilnosti (na primer souporaba avtomobila ali deljenje prevoza), ki manj obremenjujejo okolje in s katerimi se zagotavlja učinkovita in enakopravna prometna dostopnost za vse. Poudarek je na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije, zmanjševanju ogljičnega odtisa in onesnaževanja ter spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov z uporabo obnovljivih virov energije.

Razvoj podeželskih območij bo usmerjen v odpravo oziroma preusmeritev negativnih trendov krčenja gospodarskih aktivnosti in storitev na odmaknjenem podeželju k ohranitvi vitalnosti jedrnega podeželja ter prestrukturiranju podeželskega prostora v povezavi s potrebami urbanih območij, pri čemer bomo ohranjali vlogo primarnih dejavnosti. Zagotavljali bomo ustrezno povezanost podeželskih območij s središči policentričnega urbanega sistema, primerno raven opremljenosti in dostopnosti storitev, krepitev in trajnostno rabo specifičnih endogenih potencialov. Tako bomo izboljšali gospodarsko osnovo in lokalno zaposlenost, izboljšali kakovost življenja, omejili negativne demografske trende ter ohranili naselbinske in krajinske značilnosti.

Na podeželju, ki leži ob meji, bomo iskali in oblikovali skupne rešitve v čezmejnem prostoru, ki na obeh straneh meje enakovredno dvigujejo kakovost življenja in krepijo vitalnost podeželskih območij.

POVZETEK:

Strategija poudarja ključne cilje in usmeritve za trajnostni razvoj prostora v državi. Za manjša mesta, kot je Kanal ob Soči, strategija opredeljuje posebne prioritete, ki se osredotočajo na ohranjanje poselitve, lokalne zaposlitve in kakovost življenja, kar zmanjšuje potrebo po mobilnosti preko regije.

2. Pregled ključnih dokumentov na regionalni ravni:

2/a

Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške) razvojne regije 2021–2027

RRP Severne Primorske je tesno povezan z nacionalnimi in evropskimi razvojnimi prioritetami, zlasti v okviru strategij, kot so EU Zeleni dogovor, cilji krožnega gospodarstva in digitalizacije. Financiranje prihaja iz evropskih kohezijskih skladov, kar omogoča izvedbo projektov za trajnostni razvoj. Prav tako je navezava še na staro Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2030.

POVZETEK:

Trajnostna mobilnost v Severni Primorski, tudi v občini Kanal ob Soči, predstavlja poseben izziv zaradi razgibanega reliefa in razpršene poselitve, ki otežuje učinkovito načrtovanje in izvajanje trajnostnih prometnih rešitev.

Za gospodarski razvoj in ohranjanje poselitve severnega dela regije je izjemnega pomena 4. razvojna os Škofja Loka–Cerkno–Želin ter modernizacija enako pomembnega kraka Logatec–Idrija–Želin proti Tolmini in Peršetu do Robiča. Prav tako je za zagotavljanje ustreznih prometnih povezav pomembna navezava na 4. razvojno os, in sicer odsek Peršeti–Nova Gorica (povezava sever–jug).



Slika 58: Prometna infrastruktura Vir: GURS, 2022 (karta: Veronika Koncut, arhiv Posoškega razvojnega centra)

2/b

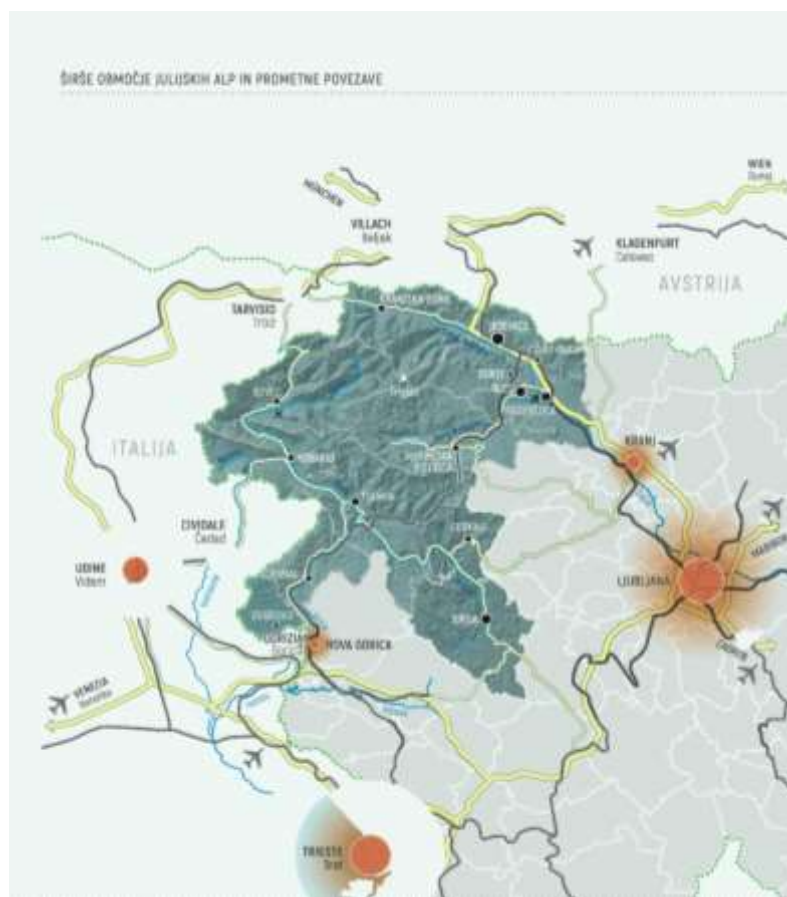
Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijske Alpe iz leta 2022.

Posoški razvojni center je kot regionalna razvojna agencija po dogovoru s ključnimi partnerji prevzel vlogo vodje priprave regijske celostne prometne strategije, ki prinaša nadgradnjo številnih aktivnosti v smeri trajnostne mobilnosti. Ključno vodilo pri načrtovanju je bila tudi kakovost življenja domačinov, njihova pot v šolo, delo od doma ali ureditev bližnje avtobusne postaje.

Postopek priprave regijske celostne prometne strategije je sledil osnovnim korakom za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, vendar ima regijska raven svoje posebnosti, tako vsebinske kot postopkovne, ki jih je bilo treba ovrednotiti in skladno z izkušnjami pilotnih projektov postaviti jasne usmeritve za pripravo prometnih strategij na regionalni ravni.

V okviru širšega območja Triglavskega narodnega parka se oblikuje prometni sistem, ki temelji na načelih trajnostne mobilnosti. Umirjanje in umikanje prometa ni več samo gradnja parkirišč, ampak ozaveščanje uporabnika, plemenitenje sistema javnih prevozov in predvsem razumevanje pristnega doživljanja narave.

Regijska celostna prometna strategija vključuje občine: BLED, BOHINJ, BOVEC, BRDA, CERKNO, GORJE, IDRIJA, JESENICE, KANAL OB SOČI, KOBARID, KRANJSKA GORA, RADOVLJICA, TOLMIN, ŽIROVNICA;



Slika 59: Širše območje Julijskih Alp in prometne povezave; Vir: <https://www.prc.si/upload/content/271/regijska-celostna-prometna-strategija-julijske-alpe.pdf>

POVZETEK:

Izzivi:

- Mobilnost v občini Kanal ob Soči temelji predvsem na uporabi osebnega avtomobila, saj je dostopnost z javnim potniškim prometom (JPP) pomanjkljiva. Zaradi razgibanega terena in razpršene poselitve je gostota cestnega omrežja nižja od državnega povprečja, kar dodatno omejuje možnosti za razvoj trajnostne mobilnosti
- Turisti in dnevni obiskovalci večinoma prihajajo z avtomobili, kar v poletnih mesecih povzroča sezone prometne obremenitve, zlasti na cestah do rekreativnih območij ob Soči in dostopih do krajev v dolini (Kanal). To negativno vpliva tudi na okoljsko občutljiva območja.
- Presežne prometne obremenitve so tudi sezone narave, glavna regionalna cesta (G10) Nova Gorica – Tolmin je obremenjena tudi s tranzitnim in tovornim prometom, kar se kaže sploh v središčih krajev v dolini (Kanal, Deskle).
- Javni promet je za uporabnike nepriljubljen, slabo usklajen in nekonkurenčen, prav tako občina še ne izkorišča možnosti multimodalnosti (npr. kombinacije vlak + kolo) in mikromobilnosti (skupnostna raba koles ali električnih vozil). Digitalne rešitve (npr. aplikacije za sledenje avtobusov, souporaba prevoza) so prisotne v omejenem obsegu ali sploh ne.
- Zaradi pomanjkanja usklajevanja med občinami, državo in različnimi sektorji (promet, turizem, okolje) ni celovitega prometnega načrtovanja, kar ovira strateški razvoj trajnostne mobilnosti.

Priložnosti:

- Regionalno kolesarsko omrežje – vključitev Kanala ob Soči v širšo mrežo povezav z dolino Soče in Goriško.
- E-mobilnost – načrtovana postavitve polnilnih postaj za električna vozila v okviru regijske pobude.
- Pametna mobilnost – razvoj digitalnih orodij za boljšo koordinacijo prevozov in informiranje prebivalcev.
- Izboljšanje cestne infrastrukture, predvsem v povezavi s turizmom in dostopi do zaselkov.
- Trajnostna mobilnost v Občini (uvedba HOP ON - HOP OFF).
- Turistične kolesarske poti – umestitev trase ob Soči skozi občino kot del regionalne kolesarske osi.
- Prevozi starejših in ranljivih skupin – lokalni ali regijski programi za dostop do storitev (npr. zdravstvo).
- Umirjanje prometa – predvsem v turističnih sezonskih obremenitvah doline Soče.
- Daljinske kolesarske povezave – navezave na projekte, kot je Bohinjska proga, z vključevanjem avtobusnih linij. Nadgradnja proge z integracijo avtobusnih povezav, koristna tudi za občino.
- Medobčinsko sodelovanje v prometni sezoni – skupno usklajevanje prometa z Novo Gorico in Tolminom.
- Integracija JPP – priprava možnosti krožne avtobusne linije čez več občin.
- Povečanje sezonskih lokalnih prevozov – npr. organiziran prevoz za pohodnike, kolesarje, turiste.

2/c

Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti Goriška regija, 2018

Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Goriško regijo predstavlja strateški dokument, namenjen spodbujanju razvoja trajnostne mobilnosti, zlasti na področju električne mobilnosti. Njegov glavni cilj je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje kakovosti življenja z razvojem okolju prijaznih prevoznih rešitev. Dokument poudarja pomen regijskega sodelovanja vseh 13 občin Goriške regije (tudi občine Kanal ob Soči) in nujnost usklajenega pristopa pri umeščanju polnilne infrastrukture ter promociji električnih vozil. V dokumentu je podana analiza obstoječega stanja, ki razkriva pomanjkljivosti na področju pokritosti s polnilnimi postajami, nizko uporabo električnih vozil ter slabo povezanost različnih oblik trajnostnega prevoza. Med ključnimi ukrepi so predvideni razvoj regijske mreže polnilnic (tudi hitrih), spodbujanje občin k pripravi lastnih načrtov e-mobilnosti, skupna javna naročila električnih vozil ter vzpostavitev regijskega usklajevalnega telesa za e-mobilnost.

Poleg infrastrukturnih ukrepov načrt vključuje tudi izobraževalne in promocijske aktivnosti, ki bodo spodbudile prebivalce in občine k uporabi trajnostnih prevoznih sredstev. Dokument tako predstavlja pomemben korak k energetsko učinkovitemu in okolju prijaznemu prometnemu sistemu v Goriški regiji.

POVZETEK:

Izzivi:

- Omejena razpoložljivost polnilne infrastrukture: Občina ima trenutno zelo omejeno število javnih polnilnic, kar ovira razvoj in uporabo električnih vozil pri prebivalcih in turistih.
- Pomanjkanje sistematičnega načrtovanja e-mobilnosti: V občini ni celovitega načrta za elektrifikacijo prometa ali za razvoj trajnostne mobilnosti, kar otežuje usklajeno uvajanje novih rešitev.
- Nepovezanost med prometnimi načini: Povezave med železnico, avtobusnim prometom in drugimi oblikami mobilnosti (npr. kolesarjenje) niso razvite ali ustrezno podprte, kar zmanjšuje učinkovitost trajnostnega dostopa.
- Nizka ozaveščenost in pripravljenost prebivalcev: Prebivalci in lokalne institucije se še vedno premalo odločajo za uporabo e-vozil ali vključevanje v ukrepe trajnostne mobilnosti, deloma tudi zaradi pomanjkanja informacij in zgledov dobre prakse.
- Geografske in infrastrukturne omejitve: Reliefno zahtevno območje in razpršena naselja otežujejo učinkovito postavitve polnilne infrastrukture in javnega prevoza.
- Slaba dostopnost za turiste brez lastnega prevoza: Turisti, ki ne prihajajo z avtomobili, imajo omejene možnosti za mobilnost znotraj občine, saj ni urejenih trajnostnih prevozov »zadnjega kilometra«.

Priložnosti:

- Vloga kot vstopna točka v Dolino Soče: Zaradi svojega geografskega položaja ima Kanal ob Soči priložnost, da postane pomembna vstopna točka za turiste, ki prihajajo iz smeri Italije ali osrednje Slovenije, kar omogoča razvoj prometnih vozlišč in P+R sistemov.
- Povezava z železniško infrastrukturo: Občina že ima železniško postajo, kar pomeni potencial za razvoj intermodalnih rešitev (kombinacija vlak–kolo, vlak–e-avto ipd.) ter za spodbujanje dostopa z javnim prevozom.

- Možnost vključitve v regijsko mrežo polnilnic: Dokument predvideva širitev polnilne infrastrukture po celotni regiji, Kanal pa lahko izkoristi regijska sredstva in sinergije za postavitev dodatnih javnih in poljavnih polnilnih postaj.
- Razvoj kolesarske in peš infrastrukture: Občina ima priložnost za gradnjo ali nadgradnjo varnih kolesarskih poti, zlasti v povezavi s turizmom ob Soči in sosednjimi naselji (npr. Deskle, Plave).
- Uvedba sistema souporabe vozil ali e-koles: Vpeljava car-sharing sistema ali sistema izposoje električnih koles bi prispevala k zmanjšanju odvisnosti od lastništva avtomobilov in izboljšala mobilnost za občane in obiskovalce.
- Dostop do kohezijskih in podnebnih sredstev: Strategija predvideva možnost sofinanciranja ukrepov e-mobilnosti iz evropskih ali državnih virov, kar predstavlja konkretno priložnost za občinske projekte.
- Povečanje privlačnosti za zelene turiste: Uvedba trajnostnih mobilnostnih rešitev lahko okrepi ugled občine kot zelene destinacije, kar je pomembna konkurenčna prednost v sodobnem turizmu.

2/d

Strategija razvoja turizma Dolina Soče 2025+ (sprejeto 2023)

Dolgoročna vizija do leta 2025+ stremi k trajnostno usklajeni alpski outdoor destinaciji, z močno vlogo trajnostne mobilnosti pri razbremenitvi cest, podaljšanju sezone in dvigu kakovosti turistične izkušnje, s ciljem, da destinacija Dolina Soče postane vodilna alpska celosezonska outdoor destinacija.

Gre za dolgoročno usmeritev, ki vključuje:

- visoko kakovost doživetij za obiskovalce,
- spoštljiv odnos do lokalnega prebivalstva,
- varovanje naravnih virov,
- in upravljanje turističnega toka na nosilno zmogljivost območja.

Ključni elementi vizije so:

- Trajnostna mobilnost kot nosilec kakovosti in usmerjanja obiskovalcev.
Vizija predvideva razvoj takšnega sistema mobilnosti, ki zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila in obiskovalcem omogoča dostop do naravnih znamenitosti na prijazen, organiziran in okolju prijazen način. To vključuje okrepljen javni potniški promet (JPP) v sezoni in izven nje, vzpostavitev P+R sistemov, razširitev kolesarskih in pohodniških povezav, digitalna orodja za vodenje turistov in obveščanje o možnostih mobilnosti.
- Skupna identiteta in povezovanje lokalnih skupnosti
Vizija ne vključuje le turistov, temveč tudi prebivalce, ki naj bi imeli korist od izboljšane infrastrukture, večje prometne varnosti in trajnostnega upravljanja prostora. V tem duhu je skupno načrtovanje s sosednjimi občinami ključnega pomena za povezanost in učinkovitost ukrepov.
- Zeleni razvoj in omejevanje negativnih učinkov turizma
Vizija podpira prehod iz množičnega turizma v usmerjeni, vsebinsko bogat in okolju prijazen turizem, ki spoštuje prostorske omejitve in nosilne zmogljivosti občine.
- Dolina Soče kot učilnica na prostem
Narava ni le kulisa, ampak je ključni vsebinski nosilec razvoja. Z vizijo se spodbuja oblikovanje

izobraževalnih, raziskovalnih in doživljajskih programov, ki povezujejo trajnostni turizem, varstvo narave in kulturno dediščino.

- **Trajnostni turizem:** Poudarek je na trajnostnem razvoju turizma, ki spoštuje naravno in kulturno dediščino ter ohranja ekološko ravnovesje. To vključuje promocijo okolju prijaznih praks in odgovorno upravljanje turističnih dejavnosti.
- **Kulturna dediščina:** Občina Kanal ob Soči naj bi izpostavila svojo bogato kulturno dediščino, vključno z zgodovinskimi znamenitostmi, lokalnimi tradicijami in dogodki, ki privabljajo obiskovalce in poudarjajo edinstvenost območja.
- **Naravne znamenitosti:** Soča in okoliška narava so osrednji element vizije. Razvoj turizma naj bi izkoristil naravne lepote, kot so reka Soča, soteske in gore, za aktivne oblike turizma (npr. pohodništvo, kolesarjenje, rafting).
- **Kakovostna turistična ponudba:** Vizija vključuje izboljšanje kakovosti turistične ponudbe, vključno z nastanitvami, restavracijami in storitvami, da bi obiskovalcem zagotovili vrhunsko izkušnjo.
- **Lokalna skupnost:** Poudarek je na vključevanju lokalne skupnosti v turistični razvoj, kar vključuje podporo lokalnim podjetjem, obrtnikom in kmetijskim proizvajalcem ter krepitev skupnostnega ponosa in identitete.
- **Sezonska razpršitev:** Strategija si prizadeva za razpršitev turizma skozi vse leto, da bi zmanjšali sezonske vrhove in povečali gospodarsko stabilnost območja.
- **Digitalizacija in inovacije:** Vizija vključuje uporabo digitalnih tehnologij in inovacij za izboljšanje promocije, dostopa do informacij in izkušenj obiskovalcev.
- **Sodelovanje in mreženje:** Poudarek je na sodelovanju med lokalnimi občinami, turističnimi ponudniki in drugimi deležniki za ustvarjanje kohezivne turistične destinacije.
- **Promocija in trženje:** Strategija vključuje učinkovito promocijo in trženje občine Kanal ob Soči na domačih in mednarodnih trgih, da bi privabili več obiskovalcev in povečali prepoznavnost destinacije.
- **Izobraževanje in usposabljanje:** Vizija vključuje izobraževanje in usposabljanje lokalnega prebivalstva in turističnih delavcev za zagotavljanje visokokakovostnih storitev in trajnostnih praks.

Izpostavljene so trajnostne prometne rešitve, saj se dolina Soče pri razvoju turizma sooča z resnimi prometnimi izzivi: ozka cestna infrastruktura, preobremenjenost krajev v sezoni, pomanjkanje parkirnih mest in odvisnost od osebne avtomobila. Ti izzivi neposredno vplivajo na kakovost življenja lokalnih prebivalcev in na doživetje obiskovalcev.

Strategija zato zagovarja uvajanje trajnostnih prometnih rešitev, ki zmanjšujejo avtomobilski promet in spodbujajo alternativne oblike mobilnosti. Ključno je razvijati sistem, ki je:

- učinkovit in sezonsko prilagojen,
- dostopen tako prebivalcem kot turistom,
- usmerjen v zmanjšanje emisij in ohranitev naravnega okolja.

V tem smislu se predlaga:

- **Mreža trajnostnega prevoza:** Široka ponudba sezonskih povezav – hop-on/hop-off, shuttle, JPP med regijskimi vozlišči in destinacijami, vključno s testiranjem vozil na električni pogon.
- **Večmodalni prehodi:** Integracija koles in izletniških kartic omogoča prevoze z avtobusi, vlakom in kolesi – brez osebnih vozil.

- Digitalna podpora: Informacijske table, aplikacije in digitalni sistemi vodijo obiskovalce, spremljajo promet in posredujejo v realnem času.

POVZETEK:

Izzivi:

- Preobremenjenost glavne ceste skozi Kanal - Cesta skozi občino Kanal ob Soči je zelo prometno obremenjena, kar zmanjšuje privlačnost kraja za obiskovalce in slabša kakovost bivanja domačinov. Promet poteka skozi naselja, brez urejenih obvoznih rešitev ali umirjanja prometa.
- Pomanjkanje parkirnih mest - Zlasti v poletni sezoni in ob večjih dogodkih prihaja do izrazitega pomanjkanja parkirnih kapacitet. Neurejena parkirišča vplivajo na celostno podobo kraja.
- Neustrezna povezanost z javnim prevozom - Kanal ni učinkovito vključen v mrežo javnega prevoza, zlasti kar zadeva povezave z drugimi turističnimi središči (Tolmin, Bovec, Nova Gorica). Turisti imajo omejene možnosti za trajnostni prihod in gibanje po destinaciji brez lastnega avtomobila.
- Omejena kolesarska infrastruktura - Kolesarske poti v okolici Kanala niso dovolj razvite ali povezane z glavnimi prometnicami in turističnimi točkami. Varna mobilnost za kolesarje in pohodnike ni zagotovljena v zadostni meri.
- Pomanjkanje integralnih mobilnostnih rešitev - Ni razvoja celovitih rešitev za t. i. »last mile« dostop (zadnji kilometer do cilja) – npr. shuttle prevozi, izposoja koles/električnih skirojev. Občina nima implementirane lokalne strategije trajnostne mobilnosti.
- Slaba interpretacija dostopnih točk - Ni jasno označenih vhodnih točk v destinacijo, manjkajo usmerjevalne table, turistične informacije ob vstopu v občino (npr. za goste, ki pridejo z vlakom ali avtobusom).

Priložnosti:

- Vloga Kanala kot vstopne točke v destinacijo - Občina se nahaja na južnem robu Doline Soče in ima potencial, da postane pomembno vstopno-izstopno vozlišče, še posebej za obiskovalce, ki prihajajo iz Goriške, Vipavske doline ali Italije .
- Izboljšanje železniške povezave - Kanal ima železniško postajo na progi Nova Gorica–Jesenice. To omogoča razvoj trajnostnega dostopa z vlakom, ob ustreznem povezovanju z lokalnim prevozom in storitvami (npr. izposoja koles) .
- Vzpostavitev multimodalnih točk - Strategija predvideva razvoj mobilnostnih centrov (P+R, izposoja e-koles, info točke), kar bi se lahko izvedlo tudi v Kanalu kot podporo bolj trajnostnemu obisku.
- Razvoj kolesarskih poti ob reki Soči - Občina ima priložnost vzpostaviti povezane in označene kolesarske poti, zlasti ob Soči in proti Plavam ter Desklam, kar bi omogočilo atraktiven in varen dostop za kolesarje ter povezovanje z drugimi občinami .
- Skupni prometni model za celotno destinacijo - Kanal se lahko vključi v skupni model trajnostne mobilnosti celotne Doline Soče (npr. integrirani javni prevoz, skupne vozovnice, digitalna aplikacija za planiranje poti) .
- Pilotni projekti zelene mobilnosti - Strategija predvideva testne projekte (npr. e-shuttle prevozi, mikromobilnost za obisk turističnih točk), ki jih je mogoče uvajati tudi v Kanalu kot manjšem, obvladljivem okolju .

- Urejanje in ozelenitev parkirišč - Možnost ureditve bolj funkcionalnih in trajnostnih parkirišč na robu naselja s sistemom vodenja in vključevanjem naravnih elementov .

Strategija Dolina Soče 2025+ iz leta 2023 postavlja trajnostno mobilnost kot osrednji element razvoja destinacije. Za občino Kanal ob Soči bo uspeh trajnostne mobilnosti odvisen od integriranega pristopa, usklajenega financiranja in kadrovske politike ter infrastrukture in aktivne podpore lokalnih akterjev in obiskovalcev.

3. Pregled ključnih dokumentov na lokalni ravni:

3/a

Odlok o občinskem prostorskem načrtu OPN Kanal ob Soči:

Cilj prostorskega razvoja Občine Kanal ob Soči na področju kakovosti bivanja in trajnostne mobilnosti je usmerjen v izboljšanje življenjskih pogojev in celostno prenovo naselij. Ključni poudarki so:

Kakovost bivanja:

- prenova stanovanjskega fonda in javnega prostora v vaseh in trgih,
- zagotavljanje pogojev za gradnjo novih stanovanj z ustrezno komunalno opremo,
- urejanje zelenih in rekreacijskih površin,
- izboljšanje dostopnosti do storitev (družbenih, oskrbnih, upravnih),
- spodbujanje sonaravnega kmetijstva in varovanja kulturne krajine,
- prenova degradiranih območij (npr. industrijski kompleks Anhovo).

Trajnostna mobilnost:

- izboljšanje prometne in komunikacijske povezanosti z izgradnjo lokalnih in regionalnih cest, ureditev obvoznic (npr. v Kanalu),
- izgradnja in ureditev parkirnih površin v naseljih (Kanal, Deskle),
- spodbujanje kolesarskega prometa z izgradnjo več kolesarskih poti (Kanal–Most na Soči, Solkan–Plave idr.).

S temi ukrepi občina želi zaustaviti demografski upad, privabiti nove prebivalce, okrepiti lokalno identiteto in spodbujati gospodarsko ter trajnostno naravnano rast.

POVZETEK:

Izzivi:

Demografski izzivi:

- upadanje števila prebivalcev,
- neugodno starostno strukturo,
- izseljevanje, zlasti mladih,
- nizka in neenakomerna gostota poseljenosti, zlasti na Kanalskem Kolovratu in Banjšicah.

Stanovanjski in prostorski izzivi:

- dotrajan stanovanjski fond in zastarela industrijska infrastruktura,
- pomanjkanje kakovostnih bivalnih pogojev,
- degradirana območja (npr. Anhovo) zaradi industrijske rabe in izkoriščanja naravnih virov.

Infrastrukturni izzivi:

- slaba prometna povezanost nekaterih naselij z dolino Soče in med seboj,
- potreba po izgradnji lokalnih in regionalnih cest, obvoznic in parkirišč,

- pomanjkanje infrastrukture za zbiranje odpadkov, oskrbo z vodo, odvajanje odpadnih voda in energetska oskrba.

Okoljski izzivi:

- obremenjenost okolja zaradi industrije in energetskih objektov,
- potreba po sanaciji degradiranih območij in izboljšanju kakovosti okolja.

Gospodarski izzivi:

- omejena raba kmetijskih zemljišč zaradi naravnih danosti (strma lega, slaba tla),
- potreba po razvoju novih, trajnostnih gospodarskih dejavnosti (zlasti v turizmu in energetiki),
- aktivacija opuščenih in neizkoriščenih območij (npr. del industrijskega kompleksa v Anhovem).

Ohranitev kulturne in naravne dediščine:

- ohranitev avtohtonega poselitvenega vzorca in kulturne krajine,

Priložnosti:

Notranji razvoj naselij

- Celovita prenova obstoječih naselij (zlasti Kanala, Deskel, Ročinja) z izboljšanjem javnega prostora, infrastrukture in stanovanjskega fonda.
- Aktivacija neizkoriščenih stavbnih zemljišč znotraj naselij.
- Sanacija razpršene gradnje in oživljanje avtohtone poselitve, zlasti na Kanalskem Kolovratu in Banjšicah.

Razvoj trajnostnega turizma

- Naravne danosti (reka Soča, Kanalski Kolovrat, Zamedvejski potok, Divja jama, Doblarca ipd.) nudijo možnosti za:
- pohodništvo, kolesarjenje, izletništvo,
- turizem v naravi (eko turizem, kampi, rekreacijske površine),
- kulturni turizem (zgodovinske poti, etnološke in vojaške zbirke).

Gospodarski razvoj in revitalizacija industrijskih območij

- Industrijsko območje Anhovo (vključno z degradiranimi deli) nudi prostor za:
- razvoj tehnološkega centra,
- obrti in storitvene dejavnosti,
- nove, okolju prijazne dejavnosti.
- Kamnolomi in mineralne surovine kot vir surovin za lokalno industrijo.

Energetske priložnosti

- Območje ČHE Avče omogoča:
- razvoj vodne, sončne in vetrne energije,
- vzpostavitev zelene energetske infrastrukture kot trajnostne rešitve.

Krepitev regionalne povezanosti

- Povečanje dostopnosti z:
- izgradnjo lokalnih in regionalnih cest (predvsem prečnih povezav),
- izboljšanjem železniške infrastrukture,
- načrtovanimi obvoznici in parkirišči (npr. v Kanalu in Desklah).

Razvoj podeželja in kmetijstva

- Ohranjanje poseljenosti podeželskih območij s prenovo domačij.
- Spodbujanje sonaravnega kmetijstva in ohranjanje kulturne krajine.

Krepitev kakovosti bivanja

- Gradnja doma za starejše, večnamenskih domov in kulturne infrastrukture.
- Ureditev javnih prostorov, pešpoti, kolesarskih poti in zelenih površin.

3/b

Strategija razvoja Občine Kanal ob Soči 2022–2030 (sprejeto 2022)

Strategija predstavlja celovit razvojni okvir za Občino Kanal ob Soči do leta 2027. Osredotoča se na izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev z uravnoteženim razvojem vseh delov občine, ob hkratnem varovanju naravnih virov in kulturne dediščine. Temeljne usmeritve vključujejo:

- spodbujanje gospodarstva, zlasti podjetništva, turizma in trajnostne rabe prostora,
- krepitev trajnostne mobilnosti in energetske učinkovitosti,
- dvig kakovosti bivanja skozi prenovo naselij, stanovanj in javne infrastrukture,
- ohranjanje naravnega okolja in kulturne krajine,
- razvoj podeželja in kmetijstva,
- zadržanje in privabljanje prebivalcev, še posebej mladih.

Strategija temelji na povezovanju vseh akterjev v občini, spodbuja trajnostni, socialno pravičen in okoljsko odgovoren razvoj, ter si prizadeva zmanjšati razvojna neskladja med posameznimi deli občine.

POVZETEK:

Izzivi:

- Slaba prometna dostopnost odročnejših naselij (zlasti Kanalski Kolovrat in Banjšice), kar vpliva na izseljevanje in demografski upad.
- Premalo razvito javno potniško omrežje – slabe avtobusne in železniške povezave.
- Pomanjkanje kolesarskih in pešpoti, kar omejuje možnosti trajnostne mobilnosti in lokalne rekreacije.
- Zgoščen promet skozi naselja (npr. Kanal in Deskle), z negativnimi vplivi na kakovost bivanja in varnost.
- Pomanjkanje urejenih parkirnih površin v bolj urbanih središčih občine.

Priložnosti:

- Izgradnja in povezovanje kolesarskih poti s poudarkom na regionalni povezanosti (npr. kolesarske povezave ob Soči – Solkan–Plave–Kanal–Most na Soči).
- Vzpostavitev multimodalnih prometnih rešitev – boljše usklajevanje javnega potniškega prometa (železnica, avtobusi).
- Ureditev obvoznic za razbremenitev naselij (zlasti v Kanalu in Desklah).
- Uvedba sistemov za souporabo vozil in spodbujanje e-mobilnosti.
- Prometne rešitve z nizkimi emisijami, usklajene z okoljskimi in turističnimi cilji občine.
- Urejanje prometne infrastrukture v kombinaciji s prostorskim razvojem (npr. gradnja parkirišč ob turističnih točkah, kolesarskih počivališč).

3/e

3147. Odlok o občinskih cest v Občini Kanal ob Soči, (Uradni list RS št. 80/2012) stran 8209.

Ta odlok določa in ureja:

- občinske ceste na območju Občine Kanal ob Soči in postopek njihove kategorizacije,
- upravljanje, graditev, vzdrževanje in varstvo občinskih cest in prometa na njih,
- način izvajanja vzdrževanja občinskih cest kot obvezne gospodarske javne službe,
- postopke in pogoje za poseganje v občinske ceste,
- inšpekcijsko nadzorstvo nad občinskimi cestami,
- druge naloge določene z veljavno cestno prometno zakonodajo v zvezi z upravljanjem občinskih cest.

Občinska cesta je tista cesta, ki jo občina, v skladu z merili za kategorizacijo javnih cest, razglasi za javno cesto določene kategorije in jo lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi z zakonom ter ni kategorizirana kot državna cesta.

Občinska kolesarska povezava lahko poteka v okviru občinskih kategoriziranih in nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet ali v okviru objektov vodne, železniške in energetske infrastrukture. Če občinska kolesarska povezava poteka zunaj zemljišč, navedenih v prejšnjem odstavku tega člena, se pravice in obveznosti izvršujejo v obsegu, ki je potreben za varno odvijanje kolesarskega prometa. Pravice in obveznosti se uredijo s posebno pogodbo med upravljavcem kolesarske povezave in lastnikom zemljišča, preko katerega povezava poteka.

Z občinskimi cestami, ki so grajene javno dobro lokalnega pomena, upravlja občinska uprava.

Občinske ceste se gradijo na podlagi sprejetega letnega načrta.

Novozgrajeni ali rekonstruirani del občinske ceste, s katerim se nadomesti del ceste, je iste kategorije kot obstoječa cesta.

Novozgrajena občinska cesta pridobi status grajenega javnega dobra lokalnega pomena.

Če je izvedba ukrepov s stališča varnosti v cestnem prometu ter s stališča gospodarnosti in ekonomičnosti ugodnejša na sosednjih nepremičninah kot izvedba istih na cestnem svetu občinske ceste, se lahko na podlagi pravnega posla, sklenjenega med sosedom in investitorjem občinske ceste, ustanovi stvarna služnost za takšno izvedbo.

Vzdrževanje javnih cest je obvezna gospodarska javna služba, ki obsega vzdrževalna dela za ohranjanje javnih cest v stanju, ki zagotavlja varnost in prevoznost javnih cest, nadzor nad stanjem javnih cest in cestnega sveta ter vzpostavitev prevoznosti cest ob naravnih in drugih nesrečah (v nadaljnjem besedilu: redno vzdrževanje občinskih cest).

Občinske ceste se morajo vzdrževati na način in pod pogoji, kot to določajo predpisi, ki urejajo vrste vzdrževalnih del na cestah ter nivo vzdrževanja cest.

POROČILO_D3_Poročilo o izvedenih terenskih ogledih

Poročilo o izvedbi terenskih ogledov (štiri) v občini Kanal ob Soči (pogoji za hojo, kolesarjenje, javni prevoz, uporabo osebnega avtomobila) na dan 29.9.2024, 04.10.2024, 21.10.2024 in 3.3.2025. Izbrane lokacije 1-4 je izvajalec dogovoril v sodelovanju s člani ožje delovne skupine, ki so le te prepoznali kot primerne, z vidika analize in ugotavljanja obstoječega stanja pogojev za hojo, kolesarjenje, JPP in motorni promet;

Terenski ogledi v občini Kanal ob Soči so bil izvedeni na naštetih lokacijah, in sicer:

Lokacija 1: Kanal center

Lokacija 2: Kanal Gradnikova ulica

Lokacija 3: Deskle

Lokacija 4: Doblar, povezava Kanal – Tolmin



Slika 60: Prikaz lokacij terenskih ogledov v občini Kanal ob Soči (L1, L2).



Slika 61: Prikaz lokacij terenskih ogledov v občini Kana ob Soči (L3).



Slika 62: Prikaz lokacij terenskih ogledov v občini Kana ob Soči (L4).

Lokacija 1: Kanal center

1. Fotoanaliza lokacije:



Slika 63: Most Kanal.



Slika 64: Trg Svobode Kanal.



Slika 65: Vojkova ulica Kanal.



Slika 66: Trg Svobode Kanal.

Opis ureditev – L1:

	Steber mobilnosti	Opis ureditve
	Hoja	Trg svobode je slabo urejen s površinami za pešce. Pločniki so ozki, povečini so površine za pešce urejene na nivoju cestišča in so preozke. Prehod čez cesto je urejen, vendar je lokacija manj ustrezna. Sicer na območju primanjkuje dodatni varni prehodi za pešce. Del trga proti občinski stavbi je urejen z vizijo zmanjšanja obremenitve trga z motornim prometom in prilagoditvijo območja za peš mobilnost. V smeri proti zahodu, čez most, so površine za pešce manj ustrezne oziroma zelo pomanjkljive, sploh na območju mostu, ko jih ni. Pločniki so tudi sicer preozki in ljudje hodijo po cestišču. V času poletne sezone površine za pešce v središču zasedajo druge vsebine (tudi parkirani avtomobili) in zato so ustrezne varne površine za pešce osiromašene. V delu proti vzhodu (Vojkova ulica) so površine za pešce urejene na nivoju cestišča minimalno označene in zelo ozke, mestopa pa na nivoju cestišča in tudi zelo ozke. Na območju ni urejenih taktilnih oznak za slepe in slabovidne.
	Kolesarjenje	Trg svobode je za kolesarje neurejen, je brez označenih površin za kolesarje, ki vozijo po cestišču. Na območju središča kraja Kanal je kolesar speljan po vozišču, brez dodatnih varnostnih označb, tudi čez most. V Kanalu ni postajališč za izposajo koles in servisnih postaj za popravilo koles, prav tako ni urejenih stojal za priklapljanje koles brez ali z nadstrešnico.
	Javni potniški promet	Avtobusno postajališče na Trgu svobode, je v smeri Nove Gorice urejeno v niši na vozišču, na strani proti Tolminu je urejeno na cestišču. Obe postajališči sta, brez nadstrešnic, klopi in drugimi potrebnimi elementi urbane opreme. Elektronskega prikazovalnika odhodov avtobusov na avtobusnem postajališču ni, je le zanikrna tabla na fasadi stavbe. Površine za pešce ob avtobusnem postajališču so zelo ozke in neprimerno urejene.
	Motorni promet	V središču kraja Kanal je, sploh v sezoni in med konci tedna, gneča v prometu. Območje je ozko, s prednostjo vožnje v smeri proti Tolminu. Signalizacija je skromna. Cestišča so nevdzdrževana, brez ustreznih omejitev hitrosti, ki so včasih previsoke (nad 50km/h). Območje je prekomerno obremenjeno s tranzitnim in tovornim prometom, ki ogroža tudi stanje stavb ob cestišču. Ozka grla z mostom so velika težava za vsa vozila in udeležence v prometu.
	Parkiranje	Parkirišče je urejeno na glavnem trgu, kjer še dodatno stihjsko parkirajo avtomobili, brez plačila. Parkirišča so sploh v času sezone zasedena in jih primanjkuje, tako za domačine kot tudi za obiskovalce.

Lokacija 2: Območje Kanal Gradnikova ulica

1. Fotoanaliza lokacije



Slika 67: Staničeva Ulica, Kanal



Slika 68: Staničeva Ulica, Kanal.



Slika 69: Gradnikova ulica, Kanal.



Slika 70: Gradnikova ulica, Kanal.

Opis ureditev – L2:

	Steber mobilnosti	Opis ureditve
	Hoja	Območje Staničeve ulice je zelo ozko, s slabo urejenimi in označenimi površinami za pešce, ki so zelo ozke. Urejene se le na južnem začetnem delu ulice proti Trgu svobode, izven nivoja, kot zelo ozki pločniki. Prehodi čez cesto niso urejeni. Območje Gradnikove ulice ima nekaj varnih ureditev in oznak varne šolske poti. Pločniki so urejeni le enostransko, na zahodni strani, vendar so ozki, slabo osvetljeni. Pomanjkljivi so varni prehodi čez cesto. Na obravnavani lokaciji ni ustreznih varnih, pešcu prijaznih površin. Ni urejenih taktilnih oznak za slepe in slabovidne.
	Kolesarjenje	Na lokaciji 2 so površine za kolesarje neoznačene, kolesarji so speljani po vozišču. Območje ni varno ali prijazno za kolesarje.
	Javni potniški promet	Avtobusno postajališče je urejeno pri osnovni šoli (šolski avtobus), urejeno na vozišču cestišču, brez nadstrešnic, klopi in drugih potrebnih elementov urbane opreme.
	Motorni promet	Območje je na južnem delu ozko grlo, s prednostjo vožnje v smeri proti osnovni šoli. Signalizacija je skromna. Cestišča so nevzdrževana, brez ustreznih omejitev hitrosti. V času terenskega ogleda je bilo na območju zaznati težave pri odvijanju motornega prometa, predvsem zaradi ozkega vozišča, in povečane prometne obremenitve zaradi bližine OŠ in telovadnice ter območja večstanovanjskih blokov v smeri proti severu.
	Parkiranje	Parkirišče je urejeno na območju lokacije 2, pred križiščem s Partizansko ulico, s cca 30 parkirnimi mesti in dvema parkirnimi mesti za gibalno ovirane. Parkirišče je bilo ob ogledu skoraj polno. V neposredni bližini osnovne šole je parkirišče za zaposlene. Med stanovanjskim stavbami so urejena parkirišča za parkiranje.

Lokacija 3: Območje Deskle center

1. Fotoanaliza lokacije



Slika 71, 72: Cesta skozi območje Deskle center, proti Novi Gorici.



Slika 73: Cesta skozi območje Deskle center, proti Tolminu.



Slika 74: Ulica Petra Skalarja Deskle, pri Vrtcu.

Opis ureditev – L3:

	Steber mobilnosti	Opis ureditve
	Hoja	Območje je urejeno s površinami za pešce. Pločniki so sicer ozki, večini so površine za pešce urejene izven nivoja cestišča. Prehodi čez cesto so urejeni, vendar so potrebni še dodatni. Del Srebrničeve ulice je urejen z vizijo zmanjšanja obremenitve z motornim prometom in prilagoditvijo območja za peš mobilnost. Vendar se kljub temu izkazuje potreba po zagotavljanju večje varnosti za vse udeležence v prometu. Na območju izven glavne ulice, proti ul. Petra Skalarja (vrtec), so površine za pešce manj ustrezne oziroma pomanjkljive, neprilagojene vsem uporabnikom. Pločniki so preozki in velikokrat na njih parkirajo avtomobili. Na območju ni urejenih taktilnih oznak za slepe in slabovidne.
	Kolesarjenje	Na lokaciji 3 površine za kolesarje niso urejene, kolesarji so speljani po vozišču. V Desklah ni postajališč za izposajo koles in servisnih postaj za popravilo koles, prav tako ni urejenih stojal za priklapljanje koles brez ali z nadstrešnico.
	Javni potniški promet	Avtobusno postajališče je urejeno na glavni ulici (Srebrničeva ulica), urejeno je v niši izven vozišča, z nadstrešnico, klopjo in drugimi potrebnimi elementi urbane opreme. Avtobusno postajališče (šolski avtobus) je urejeno v bližini osnovne šole na vozišču, brez nadstrešnic, klopi in drugih potrebnih elementov urbane opreme. Elektronskega prikazovalnika odhodov avtobusov na avtobusnih postajališčih ni.
	Motorni promet	Območje je prekomerno obremenjeno s tranzitnim in tovornim prometom, ki ogroža vse udeležence v prometu. Cesta poteka skozi kraj in je zato manj ugodna, saj ni varna, hitrosti prometa so previsoke (50km/h in čez). Signalizacija je skromna. Cestišče je brez ustreznih omejitev hitrosti. Osvetlitev je slaba.
	Parkiranje	Na območju lokacije 3 so manjša parkirišča za potrebe lastnikov zemljišč in dejavnosti, ki se odvijajo v stavbah, urejena v zaledju glavne ceste (Srebrničeve ulice). Težave s parkiranjem se izkazujejo tudi npr. v bližini vrtca, kjer na zanj urejenem parkirišču večino parkirajo drugi.

Lokacija 4: Območje Doblar, povezava Kanal - Tolmin

1. Fotoanaliza lokacije



Slika 75: Cesta Kanal – Tolmin (smer Tolmin).



Slika 76: Cesta Kanal – Tolmin (smer Kanal).

Opis ureditev – L4:

	Steber mobilnosti	Opis ureditve
	Hoja	Območje lokacije 4 je po večini brez urejenih in označenih ali drugače izvennivojsko urejenih površin za pešce. Le te so urejene na krajšem delu vzdolž glavne ceste pred in za JPP postajališči. Prehodi čez cesto niso urejeni. Na obravnavani lokaciji ni označenih, varnih in pešcu prijaznih površin.
	Kolesarjenje	Na lokaciji 4 so površine za kolesarje neoznačene, kolesarji so speljani po vozišču. Prehodi čez cesto niso urejeni. Območje ni varno ali prijazno za kolesarjenje.
	Javni potniški promet	Avtobusno postajališče je urejeno na glavni ulici (Doblar), urejeno je v niši izven vozišča, z nadstrešnico, klopjo in drugimi potrebnimi elementi urbane opreme. Postajališče je izredno slabo vzdrževano in urejeno le na strani v smeri proti Tolminu. Avtobusno postajališče v smeri proti Kanalu, je urejeno na glavni ulici (Doblar), v niši izven cestišča, brez vseh dodatnih elementov postajališča.
	Motorni promet	Na območju lokacije 4 so označene omejitve hitrosti 60 km/h, kar je visoka hitrost za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu, sploh glede na izredno zahtevno, zavito in razmeroma ozko cestišče, ki je zelo obremenjeno s tranzitnim in tovornim prometom. Vozila povečini ne upoštevajo omejitev hitrosti.
	Parkiranje	Na območju lokacije 4 ni zaznati urejenih javnih parkirišč. Avtomobili pogosto ustavijo svoje vozilo na območju avtobusnega postajališča, na vozišču.

POROČILO_D4: Sintezno poročilo o izvedenih intervjujih s ključnimi deležniki in s predstavniki sektorjev na občini.

V občini Kanal ob Soči je bilo za potrebe analize stanja OCPS na dan 12.12.2024 med 11h in 16h izvedenih 11 intervjujev. Vsi so se izvedeli v živo.

Govorili smo s:

- predstavnico ožje delovne skupine in koordinatorko OCPS Kanal ob Soči,
- predstavnico ožje delovne skupine, direktorico občinske uprave občine Kanal ob Soči,
- predstavnico ožje delovne skupine, strokovna sodelavka za projekte,
- predstavnikom ožje delovne skupine, strokovni sodelavec za investicije,
- predstavnico ožje delovne skupine, svetovalka za prostorsko premoženjske zadeve,
- predstavnico ožje delovne skupine, urbanistko občine Kanal ob Soči,
- predstavnikom širše delovne skupine in vodjo režijskega obrata občine Kanal ob Soči,
- predstavnikom širše delovne skupine, predstavnik odbora za okolje, prostor in varstvo okolja,
- predstavnikom širše delovne skupine in predstavnikom občinskega sveta,
- ključnim deležnikom, predstavnico Zavoda za turizem, kulturo, mladino in šport Kanal,
- ključnim deležnikom, predstavnico občine Kanal ob Soči,

Na podlagi predloga, ki ga je pripravilo podjetje Arco d.o.o. Nova Gorica, je končni nabor intervjuvancev oblikovala Občina. Sintezo povedanega vseh sogovornikov smo strukturirali glede na posamezne stebre mobilnosti. Zapisane vsebine predstavljajo teme, ki se kažejo kot najbolj pereče glede na pridobljene izjave sogovornikov. Splošna slika s sogovorniki kaže na slabo stanje v zvezi z izvajanjem trajnostnih ureditev v prometu v zadnjih letih.

POVZETEK:

HOJA:

Izzivi:

Na področju hoje se v občini Kanal ob Soči kažejo številni izzivi, ki vplivajo na njeno uporabo kot vsakodnevni način mobilnosti. Med najpogostejšimi težavami so slabo urejena infrastruktura, kot so manjkajoči ali nevarni pločniki in neobstoječe varne poti do šol. Kaže se splošno mnenje, da so pogoji za hojo boljši v središču večjih krajev, na obrobju pa je ta segment zapostavljen. Tudi razpršenost naselij, hribovit teren in oddaljenost storitev od bivališč ljudi odvračajo od hoje. Pomembno vlogo pri tem igrajo tudi navade – uporaba avtomobila za kratke razdalje je pogosta, saj se zdi bolj udobna in hitra. Otroci pogosto ne hodijo več peš, saj se starši bojijo za njihovo varnost ali pa se zanašajo na organizirane prevoze. Večkrat je bil izpostavljen problem, da ni dobro urejenih peš poti oz. le te niso udobne in varne, saj ni pločnikov in javne razsvetljave. Izziv je zagotovo urejanje varnih peš poti znotraj krajev in med njimi. Tudi velike razdalje med posameznimi kraji vplivajo na dejstvo, da se ljudje ne odločijo za hojo. Zelo poudarjena je bila potreba po povečanju in obnovi poti, da bodo to varne površine za pešce, tudi v smislu pohodniških poti, ki so lahko tudi tematske. Na ta način bi se lahko povečal delež hoje, saj bi ljudje ob tem bili lahko tudi ustrezno nagrajeni. Težava je tudi pri dostopih za gibalno ovirane osebe (ozki pločniki, ki niso primerni za širino invalidskega vozička) in otroškimi vozički.

Priložnosti:

Hoja predstavlja pomembno priložnost za izboljšanje kakovosti bivanja, zdravja in družbenih stikov. S spodbujanjem hoje preko promocije zdravega življenjskega sloga, ozaveščevalnih kampanj ter uvedbo ukrepov, kot so pešbus, spremljevalci za mlajše otroke in urejanje pešpoti, bi lahko občina znatno povečala

delež pešcev. Prednostno bi bilo treba urediti varne in neprekinjene pločnike, povezati zaselke s središči ter razmisliti o vzpostavitvi peš con v urbanih območjih. Takšni ukrepi bi ne le povečali varnost in udobje pešcev, temveč tudi prispevali k zmanjšanju uporabe avtomobilov in s tem k varovanju okolja. Zagotoviti je potrebno tudi varno prečkanje cest ter s smiselnimi ukrepi zmanjšati oddaljenost med kraji.

V središču Kanala naj se umirja promet, v smislu dolgoročne vizije zaprtja središča kraja za motorni promet. Zagotovi naj se osvetlitev peš poti in peš območij. Spodbuja naj se hoja, tudi v okviru šolskega sistema in v okviru občinske strategije ali s specifičnimi ozaveševalnimi akcijami (dan brez avtomobila). Za spodbujanje hoje je pomembno, da so urejene in varne tudi šolske poti in, da so poti sklenjene.

Prioritete:

V okviru analiziranih intervjujev so se izoblikovale jasne prioritete za področje hoje, ki so tesno povezane z vsakodnevnim življenjem občanov in prostorskimi razmerami v Občini Kanal ob Soči. Ugotovljeno je, da hoja kljub številnim koristim (zdravje, druženje, nižji stroški) še vedno ostaja premalo uporabljena oblika mobilnosti, predvsem zaradi pomanjkljive infrastrukture in navad prebivalcev.

Med glavnimi prioritetami se tako izpostavlja predvsem ureditev varne in povezane infrastrukture za pešce – to vključuje gradnjo pločnikov, prehodov za pešce in povezovalnih poti med zaselki ter varne poti do šol. Prav varnost otrok in starejših se kaže kot ena ključnih skrbi.

Pomembna prioriteta je tudi vzpostavitev peš con v središčih naselij ter umik avtomobilov iz teh območij, kar bi prispevalo k večji kakovosti bivanja. Poleg fizičnih ukrepov se kot pomembna prioriteta navaja ozaveščanje in promocija hoje ter druge aktivnosti, ki spodbujajo spremembo potovalnih navad.

Posebno pozornost bi bilo treba nameniti povezavi hoje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti, na primer z dostopnimi postajališči za javni prevoz ali možnostjo kombiniranja z vožnjo s kolesom. Vse navedene prioritete prispevajo k cilju, da bi hoja postala pogostejša, varnejša in dostopnejša oblika gibanja za vse generacije.

Dosežki:

Uvedba Pešbusa – organizirane skupinske hoje otrok v šolo z odraslim spremljevalcem.

Izdelava načrta varnih poti v šolo, kar pripomore k večji varnosti otrok in spodbuja samostojno hojo.

Ureditev novih pločnikov in izboljšanje že obstoječih, predvsem v naseljih. Nova prometna signalizacija, ki opozarja na prisotnost pešcev in povečuje varnost. Ureditev prehodov za pešce in označevanje pešpoti, kar omogoča boljšo orientacijo in večjo varnost. Kažejo se rezultati uvedenih ukrepov, saj pripomorejo k promociji hoje ter vzpostavljajo varne površine za pešce.

KOLESARJENJE:

Izzivi:

Kolesarjenje v občini Kanal ob Soči se sooča z več pomembnimi izzivi, ki omejujejo njegov razvoj kot vsakodneвне oblike trajnostne mobilnosti. Eden glavnih problemov, ki so ga izpostavili sogovorniki v intervjujih, je pomanjkanje urejenih in varnih kolesarskih poti. Veliko območij nima ločenih stez ali ustreznih označenih tras, kar kolesarje sili na prometno zelo obremenjene ceste. Še posebej nevarni so odseki, kot je most čez potok Vogršček in most čez Sočo v Kanalu, pa tudi državna cesta med Solkanom, Plavami in Tolminom, kjer so kolesarji izpostavljeni hitremu prometu.

K dodatni omejitvi prispeva razgiban, hribovit teren, ki mnoge – predvsem starejše ali manj pripravljene – odvrača od kolesarjenja. Ob tem občina še vedno nima dovolj povezav med posameznimi naselji niti povezav s sosednjimi občinami, kar bi kolesarjenje postavilo kot resno alternativo motornemu prometu. Poleg infrastrukture primanjkuje tudi osnovne podpore za kolesarje, kot so parkirna mesta, stojala, servisne točke ali sistem izposoje koles. Prav tako ni ustrezne signalizacije, ki bi kolesarje varno usmerjala po območju. Vzrok za nizko uporabo koles je tudi vedenjske narave – ljudje se iz navade in udobja raje odločajo za avtomobil, pogosto tudi zaradi občutka nevarnosti pri vožnji s kolesom.

Ti izzivi kažejo na potrebo po celovitem pristopu k razvoju kolesarske infrastrukture, promociji zdrave mobilnosti in spremembi potovalnih navad, da bi kolesarjenje postalo varna, dostopna in privlačna izbira za širši krog uporabnikov.

Priložnosti:

V občini obstaja več pomembnih priložnosti za razvoj in spodbujanje kolesarjenja, ki segajo od izboljšanja vsakodneвне mobilnosti do krepitve turizma in zdravega življenjskega sloga. Kolesarjenje je pogosto prepoznano kot dejavnost, ki pomembno prispeva k zdravju, rekreaciji in druženju prebivalcev, zato se poudarja potreba po vzpostavitvi varnih in neprekinjenih kolesarskih poti tako znotraj občine kot do sosednjih krajev. Posebej izpostavljene so povezave med Solkanom, Prilesjem, Spodnjim Logom in Mostom na Soči, prav tako pa se kot prednostna naloga kaže ureditev kritičnih infrastrukturnih točk, kot je premostitveni objekt čez potok Vogršček in povezava z občino Tolmin.

Hribovit teren v občini predstavlja izziv, hkrati pa tudi priložnost za razvoj električnega kolesarjenja, ki bi olajšalo dostopnost in spodbudilo uporabo koles pri manj telesno pripravljenih osebah in starejših. V ta namen se predlaga tudi ureditev parkirišč za e-kolesa ter vzpostavitev sistema za izposajo koles. Za kolesarje so pomembni tudi spremljevalni ukrepi, kot so ustrezna signalizacija, postavitve usmerjevalnih tabel, servisni avtomati za popravila in informacijski materiali (npr. zgibanke z zemljevidi kolesarskih poti). Turistični vidik kolesarjenja predstavlja pomembno razvojno priložnost. Z ustrezno označitvijo poti po tematiki, zahtevnosti in navezavi na lokalno ponudbo se lahko razvije kolesarski turizem, ki bi doprinesel k gospodarski dinamiki in prepoznavnosti občine. Poseben poudarek se daje povezovanju občine z Novo Gorico, Bovecem, Brdi in Kobaridom, kar bi omogočilo vključitev v širše regionalne kolesarske mreže. Poleg infrastrukturnih izboljšav je pomembna tudi promocija kolesarjenja, na primer z organizacijo dogodkov in ozaveščevalnimi kampanjami, s katerimi bi se prebivalce spodbudilo, da kolo uporabljajo namesto avtomobila. Kolesarjenje se tako kaže kot ena ključnih sestavin trajnostne mobilnosti, okoljske odgovornosti ter višje kakovosti bivanja v občini.

Prioritete:

Kolesarjenje v občini Kanal ob Soči ponuja številne priložnosti, ki bi jih bilo smiselno izkoristiti za spodbujanje trajnostne mobilnosti, izboljšanje kakovosti bivanja ter razvoj turizma. Ena izmed ključnih možnosti je vzpostavitev kolesarskih povezav med naselji in s sosednjimi občinami – kot so Nova Gorica, Tolmin, Brda, Bovec in Kobarid. Zlasti izstopa potencialna kolesarska povezava ob reki Soči na relaciji Solkan – Prilesje – Spodnji Log – Most na Soči, ki bi omogočila tako vsakodnevno rabo kot tudi razvoj turistične trase. Velik razvojni potencial ima tudi kolesarski turizem, saj bi lahko občina s pomočjo dobro označenih in tematsko zasnovanih poti povezala lokalno gostinsko, nastanitveno in kulturno ponudbo. K temu bi pripomogla tudi promocijska gradiva, kot so zemljevidi, zgibanke in spletne vsebine, ki bi olajšala orientacijo in povečala zanimanje obiskovalcev.

Z vidika infrastrukture je potrebna postavitve varnih brvi, mostov in prehodov, še posebej na območjih, kjer trenutno ni urejenih prehodov. Prav tako se kot pomembna priložnost kaže vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, servisnih postaj ter polnilnic za električna kolesa, ki bi močno olajšale kolesarjenje tudi na hribovitem terenu.

Poleg fizičnih izboljšav pa je ključno tudi ozaveščanje lokalnega prebivalstva. Kolesarjenje bi bilo treba predstaviti kot dostopno, zdravo in praktično alternativo avtomobilu, zlasti na krajših razdaljah. V ta namen bi občina lahko organizirala kolesarske dogodke, družinske ture ali delavnice, s katerimi bi dvignila zanimanje in okrepila kolesarsko kulturo.

S celovitim pristopom, ki združuje urejeno infrastrukturo, povezovanje z regijo, turistično ponudbo in promocijo, ima kolesarjenje v občini veliko možnosti, da postane pomemben del trajnostne mobilnosti in lokalnega razvoja.

Dosežki:

V občini Kanal ob Soči so se v zadnjih letih že izvedli nekateri pomembni ukrepi, ki prispevajo k izboljšanju pogojev za kolesarjenje. Med ključnimi dosežki je vzpostavitev kolesarske povezave med Novo Gorico in

Kanalom, ki omogoča varnejšo in bolj prijetno vožnjo mimo prometne ceste ob Soči. Kljub temu pa so sogovorniki opozorili, da je ta pot še premalo prepoznavna in bi jo bilo treba dodatno označiti ter promovirati, saj jo mnogi kolesarji sploh ne poznajo.

Pomemben korak k večji varnosti so bile tudi ograje ob določenih nevarnejših odsekih, ki ščitijo kolesarje pred padci in prometom. Poleg tega so bile postavljene usmerjevalne table in označbe, ki omogočajo boljšo orientacijo in preglednost kolesarskih poti. Eden izmed konkretnih primerov dobre prakse je tudi postavitve servisnega avtomata za kolesa na Ligu, ki kolesarjem omogoča osnovna popravila, zlasti na bolj oddaljenih in manj dostopnih območjih.

Uvedene so bile tudi 3D talne označbe, ki sprva povečajo pozornost uporabnikov in skrbijo za dodatno varnost, a so se po mnenju nekaterih izkazale za manj učinkovite na dolgi rok, saj se uporabniki hitro navadijo nanje.

Kljub navedenim pozitivnim premikom sogovorniki poudarjajo, da so ti ukrepi predvsem prvi koraki, ki jih je treba nadgraditi z bolj celovitim načrtovanjem in povezovanjem kolesarskih poti, izboljšanjem označb, razvojem infrastrukture ter trajno promocijo kolesarjenja kot zdrave in trajnostne oblike mobilnosti.

JAVNI POTNIŠKI PROMET:

Izzivi:

Javni potniški promet (JPP) v občini Kanal ob Soči se sooča z več pomembnimi izzivi, ki močno vplivajo na njegovo uporabo in učinkovitost. Eden od ključnih problemov je slaba povezanost razpršenih in odročnih naselij, zlasti na planotah in podeželju, kjer javni prevoz pogosto sploh ni dostopen. To pomeni, da so številni prebivalci – zlasti starejši in tisti brez avtomobila – popolnoma odvisni od pomoči drugih ali pa ostajajo brez mobilnosti.

Tudi tam, kjer JPP obstaja, se uporabniki pogosto soočajo z neprilagojenimi voznimi redi, ki niso usklajeni z vsakodnevnimi potrebami, kot so delovni čas, šolske počitnice ali popoldanske dejavnosti. Številni sogovorniki so izpostavili, da je JPP v veliki meri namenjen šolajočim se otrokom, medtem ko so potrebe ostalih prebivalcev, zlasti delovno aktivnih in starejših, zapostavljene.

Poleg tega je JPP ocenjen kot nezanesljiv in premalo frekventen – čakalne dobe so dolge, povezave redke, vozila pogosto zamujajo, kar dodatno zmanjšuje zaupanje v sistem. Dostopnost postajališč je ponekod slaba, zlasti za gibalno ovirane, in tudi fizična infrastruktura ni vedno ustrezno urejena. Vse to prispeva k temu, da prebivalci raje uporabljajo osebne avtomobile, saj se jim to zdi bolj zanesljivo, hitro in udobno. Ti izzivi jasno kažejo, da je JPP v sedanjih oblikah za večino občanov neprivlačna alternativa avtomobilu.

Intervjuvanci predlagajo več ukrepov za izboljšanje sistema – med drugim prilagoditev voznih redov, subvencioniranje prevozov za ranljive skupine, vzpostavitev prožnih oblik prevoza (kot so prevozi na klic ali prostofer), ter boljše povezovanje železniškega in avtobusnega prometa. Prenovljen in učinkovitejši JPP bi pomembno prispeval k bolj dostopni in trajnostni mobilnosti za vse prebivalce občine.

Priložnosti:

V občini Kanal ob Soči so sogovorniki v intervjujih izpostavili številne priložnosti za izboljšanje javnega potniškega prometa (JPP), ki bi lahko pomembno prispevale k bolj dostopni, vključujoči in trajnostni mobilnosti. Ena ključnih priložnosti je uvedba prožnejših oblik prevoza, kot so prostofer, prevozi na klic ali avtomobili za skupno rabo (carsharing). Takšne rešitve bi bile še posebej primerne za starejše, gibalno ovirane in prebivalce oddaljenih krajev, kjer klasični JPP ni učinkovit.

Poleg tega je prepoznana potreba po optimizaciji voznih redov, ki bi se morali bolj prilagajati življenjskemu ritmu ljudi – zlasti v času šolskih počitnic, ob koncih tedna in popoldne. Ključno vlogo ima tudi boljše usklajevanje avtobusnega in železniškega prometa, saj bi to omogočilo bolj tekoče in povezano potovanje z uporabo več oblik prevoza.

Sogovorniki poudarjajo tudi pomembnost večje prostorske pokritosti, saj številna razpršena naselja še vedno nimajo ustrezne povezave z občinskimi središči. S tem bi občina lahko zmanjšala odvisnost od avtomobilov in povečala mobilnost vseh prebivalcev.

Dodatno pozornost si zasluži tudi posodobitev avtobusne infrastrukture – urejena in dostopna postajališča bi prispevala k udobju, varnosti in dostopnosti za vse, tudi za osebe z oviranostmi. Prav tako bi lahko k večji uporabi prispevale subvencionirane vozovnice za dijake, študente, brezposelne in starejše.

Nenazadnje je prepoznana potreba po ozaveščanju in promociji JPP, saj bi s poudarkom na okoljskih koristih, družbeni solidarnosti in varnosti lahko spremenili potovalne navade in povečali zaupanje v javni prevoz. Priložnosti torej obstajajo – potrebno jih je povezati v celovit sistem, ki bo zanesljiv, dostopen in učinkovit za vse prebivalce občine.

Prioritete:

V okviru intervjujev so sogovorniki jasno izpostavili več prednostnih nalog, ki bi jih bilo treba upoštevati pri izboljševanju javnega potniškega prometa (JPP) v občini Kanal ob Soči. Ena izmed osrednjih prioritet je prilagoditev voznih redov dejanskim potrebam prebivalcev – obstoječi urniki pogosto ne upoštevajo popoldanskih terminov, časa izven šolskega leta ali povezav z delovnimi mesti, kar močno zmanjšuje uporabnost JPP.

Poleg tega je kot ključna naloga izpostavljena boljša pokritost območij z javnim prevozom, zlasti bolj oddaljenih in razpršenih naselij, kjer so prebivalci pogosto povsem odvisni od lastnega prevoza ali pomoči drugih. Pri tem se posebej poudarja potreba po dostopu za starejše in gibalno ovirane, ki zaradi oddaljenosti in pomanjkanja povezav ostajajo izključeni iz osnovne mobilnosti.

Pomembna prioriteta je tudi uvajanje alternativnih oblik prevoza, kot so prostofer, prevozi na klic ali carsharing, ki bi omogočili bolj prilagodljiv in učinkovit sistem, zlasti na manj gosto poseljenih območjih. Ob tem so sogovorniki predlagali tudi subvencioniranje vozovnic za dijake, študente, upokoјence in druge ranljive skupine, kar bi povečalo dostopnost in spodbudilo večjo uporabo JPP.

Poseben poudarek je bil dan tudi posodobitvi infrastrukture – tako fizični ureditvi avtobusnih postajališč kot tudi izboljšanju informacijske dostopnosti, kot so bolj pregledni vozni redi in usmerjevalna signalizacija.

Nazadnje pa je bila izpostavljena potreba po večji promociji in ozaveščanju o prednostih JPP, predvsem kot okolju prijazni in dostopni alternativni avtomobilu.

Te prioritete usmeritve predstavljajo pomembno osnovo za razvoj učinkovitega, vključujočega in trajnostnega javnega potniškega prometa v občini.

Dosežki:

Kot enega izmed redkih konkretnih ukrepov sogovorniki navajajo ureditev avtobusnih postajališč, kar je bil pomemben korak k večji dostopnosti in varnosti uporabnikov. S tem so se izboljšali osnovni pogoji za uporabo JPP, zlasti za šolarje in druge redne uporabnike, ki dnevno uporabljajo avtobusni prevoz.

Na področju železniškega prometa posebnih infrastrukturnih izboljšav intervjuvanci sicer ne omenjajo, opozarjajo pa, da vlak pogosto zamuja, kar zmanjšuje zanesljivost in uporabo železnice kot alternative avtomobilu.

Za starejše in ranljive skupine se kot ena izmed oblik že delujoče podpore omenja tudi prostofer, ki omogoča brezplačne prevoze za osnovne opravke, predvsem v povezavi z zdravstvenimi storitvami. Čeprav ni klasični del JPP, gre za družbeno pomembno storitev, ki dopolnjuje javni promet v manj dostopnih krajih. Kljub tem pozitivnim primerom pa sogovorniki v večini menijo, da je bilo na področju JPP izvedenih premalo konkretnih ukrepov, in da bi bilo treba sistem nadgraditi z večjo pokritostjo, boljšimi povezavami in ustrezno prilagoditvijo voznim redom. Ukrepi, ki so že bili izvedeni, predstavljajo osnovo, a potrebujejo nadaljnjo nadgradnjo, da bi JPP postal resnična alternativa avtomobilu za širši krog prebivalcev.

MOTORNI PROMET:

Izzivi:

V intervjuju z različnimi sogovorniki so bili v občini Kanal ob Soči izpostavljeni številni izzivi na področju motornega prometa, ki vplivajo na kakovost bivanja, varnost in okoljsko trajnost v občini.

Eden izmed najbolj perečih izzivov je obremenjenost občine s tranzitnim prometom, predvsem skozi naselja kot so Kanal, Deskle, Ročinj in Doblar. Ta promet povzroča nevarno in prehitro vožnjo, ki ogroža pešce in kolesarje ter vpliva na občutek varnosti v skupnosti. Posebno problematična je prisotnost tovornih vozil, ki bi jih bilo smiselno preusmeriti na železnico ali druge obvozne poti.

Drugi pomemben izziv je visoka stopnja uporabe avtomobila tudi za krajše razdalje, kar je pogosto posledica navad, razpršene pozidave, pomanjkanja alternativnih možnosti mobilnosti ter splošne priročnosti avtomobilskega prevoza. Zaradi tega prihaja do prekomerne rabe osebnih vozil, kar dodatno prispeva k zgoščenosti prometa, onesnaževanju in pomanjkanju parkirnih mest.

Poleg tega so bile izpostavljene nizke hitrosti vožnje v naseljih, ki bi jih bilo treba dodatno znižati in nadzorovati. Prekoračitve hitrosti, zlasti na državnih cestah skozi naselja, pomenijo velik varnostni izziv. Kljub uvedbi radarjev in opozorilnih tabel, ki so prispevali k delnemu umirjanju prometa, sogovorniki menijo, da so ti ukrepi še nezadostni.

Nazadnje je bil kot izziv omenjen tudi staranje voznega parka v občini, kar pomeni večje izpuste, manjšo varnost ter slabšo energetske učinkovitost prevozov.

Skupno gledano izpostavljeni izzivi kažejo na potrebo po celovitem pristopu k prometni politiki, ki bi vključeval umirjanje prometa, razvoj alternativnih oblik mobilnosti (kolesarjenje, hoja, JPP), ureditev obvoznic ter spremembo potovalnih navad prebivalcev.

Priložnosti:

Med pomembnejšimi priložnostmi je izpostavljena ureditev obvoznic, predvsem v naseljih, skozi katera poteka državni tranzitni promet – kot so Kanal, Deskle, Ročinj in Doblar. Preusmeritev tovornih vozil iz središč krajev bi pripomogla k večji prometni varnosti in zmanjšanju obremenjenosti lokalnih cest.

Kot smiselne rešitve se omenjajo tudi ukrepi za umirjanje prometa, med drugim radarji, opozorilne table, ter zmanjšanje hitrosti v naseljih, kar bi omogočilo boljše pogoje za pešce, kolesarje in splošno varnost v prometu.

Sogovorniki vidijo potencial tudi v spodbujanju drugih oblik mobilnosti, ki bi zmanjšale odvisnost od avtomobilov – zlasti za krajše razdalje. Med takšne ukrepe sodijo razvoj kolesarske in peš infrastrukture ter izboljšanje javnega potniškega prometa.

Poleg tega je kot priložnost omenjena tudi ureditev parkirišč izven središč krajev – zlasti v Kanalu in Desklah – kar bi omogočilo omejitev dostopa vozil v ožja središča, zmanjšalo prometno obremenitev in omogočilo razvoj peš con. To bi koristilo tako lokalnemu prebivalstvu kot turistom.

Nekateri predlogi segajo še dlje, saj vključujejo vzpostavitev mobilnostnih storitev za ranljive skupine, kot je uvedba manjših vozil (npr. "Kavalir") za prevoz starejših, in spodbujanje nadomestne rabe avtomobilov, kot so carsharing ali skupni prevozi.

Skupno gledano predstavljajo te priložnosti konkreten okvir za preoblikovanje motornega prometa v smeri večje varnosti, trajnosti in kakovosti bivanja v občini.

Prioritete:

Ena izmed osrednjih prioritet je umirjanje prometa skozi naselja, zlasti tam, kjer potekajo državne ceste (Kanal, Deskle, Ročinj, Doblar). S tem bi bistveno povečali varnost pešcev in kolesarjev, zmanjšali hrup in onesnaženje ter izboljšali vsakodnevno izkušnjo bivanja ob prometnih cestah.

Pomembna usmeritev je tudi ureditev obvoznice, ki bi razbremenila središča naselij, predvsem Kanala in Deskel, tranzitnega prometa, predvsem tovornih vozil. S tem bi se omogočil umik težkega prometa iz lokalnega okolja in povečala kakovost bivanja za občane.

Druga prednostna naloga je zmanjšanje hitrosti vožnje in dosledno izvajanje nadzora, kar naj bi se dosegalo z ukrepi, kot so radarji, opozorilne table in druge oblike fizičnega umirjanja prometa. Ti ukrepi se že izvajajo, a jih je treba razširiti in okrepiti.

Poleg tega je prioriteta tudi zmanjševanje rabe osebnega avtomobila, zlasti za krajše razdalje. To naj bi se doseglo s spodbujanjem hoje, kolesarjenja in učinkovitejšega javnega potniškega prometa. Ukrepi na tem področju vključujejo razvoj varnih kolesarskih in peš poti ter povezovanje JPP z okoliškimi kraji.

Nazadnje je bila večkrat izpostavljena potreba po urejanju in zaostritvi parkirnih režimov, še posebej v središčih krajev. Uvedba parkirišč izven središč ter časovno omejeno parkiranje bi zmanjšala pritisk vozil v občinskih jedrih in omogočila več prostora za pešce in druge oblike mobilnosti.

Skupno gledano so prioritete usmerjene k večji prometni varnosti, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa in k večji vlogi trajnostnih načinov mobilnosti, kar bi prispevalo k bolj zdravemu in prijaznemu življenjskemu okolju.

Dosežki:

V občini Kanal ob Soči so se na področju motornega prometa že izvedli nekateri ukrepi, katerih namen je bil prispevati k umirjanju prometa, večji varnosti vseh udeležencev ter zmanjšanju negativnih vplivov tranzitnega prometa.

Eden izmed najpomembnejših dosežkov je bila uvedba radarjev in opozorilnih tabel, zlasti na mestih, kjer je bila zaznana prehitra vožnja. Ti ukrepi so pripomogli k umirjanju prometa v naseljih, kar je ključno za varnost pešcev, kolesarjev in drugih ranljivih skupin v prometu.

Poleg tega je občina pristopila tudi k urejanju parkirišč, kar je bil pomemben korak v smeri boljše organizacije mirujočega prometa, predvsem v središču Kanala in v drugih prometno bolj obremenjenih predelih. S tem so želeli zmanjšati pritisk avtomobilov na staro mestno jedro in omogočiti lažji dostop do storitev tako za prebivalce kot obiskovalce.

V določenih naseljih so bila urejena tudi parkirišča izven središča kraja, kar je eden od strateških korakov za zmanjšanje avtomobilskega prometa v občinskem jedru in spodbujanje hoje po urbanih območjih.

Ponekod je bila kot dodatna varnostna rešitev vzpostavljena tudi signalizacija za omejevanje hitrosti. Ukrepi so bili po mnenju sogovornikov smiselni in potrebni, čeprav jih večina ocenjuje kot začetne korake, ki bi jih bilo treba nadgraditi s sistemskimi rešitvami, kot so urejene obvoznice, večje vlaganje v alternativne oblike mobilnosti ter boljša infrastruktura za pešce in kolesarje.

Ti izvedeni ukrepi predstavljajo pomemben temelj za nadaljnji razvoj trajnostnega prometa v občini in izboljšanje kakovosti bivanja za vse prebivalce.

PARKIRANJE:

Izzivi:

V intervjujih so sogovorniki izpostavili več izzivov, povezanih s parkiranjem, ki vplivajo na kakovost bivanja, prometno varnost in dostopnost v občini Kanal ob Soči, zlasti v njenem osrednjem delu.

Eden izmed najbolj očitnih problemov je pomanjkanje prostih parkirnih mest v središču občine, predvsem v starem delu Kanala, kjer je zaznati visoko zasedenost, zlasti med turistično sezono in ob večjih prireditvah. Ta problem se še zaostre, ker zaposleni zasedajo obstoječa javna parkirišča, kar omejuje možnosti za obiskovalce in turiste.

Sogovorniki opozarjajo tudi na neurejeno parkiranje – pogosto se parkira kar na zelenicah ali drugih neprimernih površinah, kar kaže na pomanjkanje nadzora in slabo izvajanje obstoječih pravil. Obenem primanjkuje usmerjevalnih tabel, ki bi obiskovalce usmerjale na razpoložljiva parkirišča, kar povzroča zmedo in dodatno prometno obremenitev v središču mesta.

Pogosto je omenjeno tudi, da so parkirne režime ponekod preveč ohlapne, zato sogovorniki predlagajo njihovo zaostritev – na primer z uvedbo časovno omejenega brezplačnega parkiranja (prva ura brezplačna, nato plačljivo) ali parkirnih ur. V nekaterih primerih se zdi smiselna tudi omejitev dostopa do središča za osebna vozila, predvsem za turiste, in spodbujanje parkiranja na obrobju, s čimer bi se povečala pretočnost in izboljšala izkušnja obiskovalcev.

Na kratko: glavni izzivi so premajhna kapaciteta, neurejena praksa parkiranja, nejasna signalizacija, premalo nadzora in pomanjkanje sistemskih rešitev za turistično sezono. Reševanje teh izzivov bi bistveno prispevalo k bolj urejenemu prometnemu režimu in večji dostopnosti občinskega središča za vse uporabnike.

Priložnosti:

V občini Kanal ob Soči so sogovorniki v okviru intervjujev izpostavili več priložnosti, povezanih s parkiranjem, ki bi lahko prispevale k boljši prometni ureditvi in večji kakovosti bivanja. Ena ključnih priložnosti je zaostritev parkirnih režimov, zlasti v središčih krajev, kot sta Kanal in Deskle, kjer se trenutno soočajo s težavami zaradi pomanjkanja prostih parkirnih mest, zlasti v času turistične sezone in ob večjih prireditvah. Uvedba parkirne ure ali krajšega brezplačnega obdobja, po katerem bi sledilo plačilo, se zdi smiselna za boljše upravljanje z razpoložljivimi parkirnimi površinami.

Druga pomembna priložnost je urejanje parkirišč izven središča kraja, kar bi omogočilo razbremenitev zgodovinskega jedra in odprlo prostor za razvoj peš con. S tem bi prispevali tudi k bolj prijaznemu javnemu prostoru in izboljšani varnosti za pešce.

Sogovorniki so večkrat omenili tudi potrebo po boljši označenosti obstoječih parkirišč, predvsem za obiskovalce in turiste. Trenutno ni usmerjevalnih tabel, kar otežuje iskanje parkirnega mesta in ustvarja zmedo, zlasti med tistimi, ki občino obiščejo le občasno.

Dodatna priložnost je tudi omejevanje dostopa vozil v center kraja ter vzpostavitev plačljivih parkirišč z omejenim časom uporabe, kar bi spodbudilo krajše postanke in večjo rotacijo vozil.

Skupaj te priložnosti predstavljajo temelje za razvoj bolj trajnostnega, preglednega in pravičnega sistema parkiranja, ki bo prilagojen tako domačinom kot turistom ter podprt z ustrezno signalizacijo, nadzorom in umeščanjem parkirnih prostorov v širši prometni kontekst.

Prioritete:

Ena izmed ključnih prioritet je zaostritev parkirnih režimov, zlasti v starem mestnem jedru Kanala in središču Deskel, kjer so težave s prostimi parkirnimi mesti najbolj izrazite. Več sogovornikov je predlagalo uvedbo časovno omejenega brezplačnega parkiranja (npr. 1 ura brezplačno), s čimer bi se zagotovila večja pretočnost parkirišč in zmanjšala dolgotrajna zasedenost s strani stalnih uporabnikov.

Pogosta težava je tudi parkiranje na neurejenih površinah, kot so zelenice ali pločniki, kar kaže na potrebo po boljšem nadzoru in doslednem ukrepanju redarstva. Ob tem je bilo večkrat omenjeno, da turisti in obiskovalci težko najdejo ustrezna parkirišča, saj manjka usmerjevalna signalizacija, ki bi jih vodila do obstoječih parkirnih mest – predvsem ob večjih prireditvah ali v turistični sezoni.

Kot pomembna prioriteta rešitev se izpostavlja tudi ureditev parkirišč na obrobju naselij, kar bi omogočilo umikanje vozil iz središč krajev in prispevalo k izboljšanju pogojev za pešce ter k boljši kakovosti bivanja. Zlasti v Kanalu se kot smiselno omenja vzpostavitev parkirišč za domačine in turiste izven mestnega središča, ob tem pa tudi vzpostavitev peš con.

Dosežki:

Omenjeni so bili konkretni že izvedeni ukrepi, kot je vzpostavitev dodatnih parkirnih površin in označevanje obstoječih parkirišč, čeprav so številni sogovorniki opozorili, da manjka usmerjevalna signalizacija do teh parkirišč, kar predstavlja oviro predvsem za turiste.

Sogovorniki menijo, da bi bolj urejeno in nadzorovano parkiranje prispevalo k boljši pretočnosti prometa, večji varnosti in večji kakovosti bivanja v občini.

Priloge:

- *Dokazila o izvedenih intervjujih v občini v okviru priprave OCPS – lista prisotnosti*

DOKAZILO: *lista prisotnosti*

Intervju 1: Andreja Nanut, predstavnica ožje delovne skupine in koordinatorka OCPS Kanal ob Soči, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 2: Katjuša Stanič, predstavnica ožje delovne skupine, direktorica občinske uprave občine Kanal ob Soči, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 3: Ingrid Kodelja, predstavnik ožje delovne skupine, strokovna sodelavka za projekte, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 4: Matjaž Gusak, predstavnik ožje delovne skupine, strokovni sodelavec za investicije, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 5: Anita Pičulin, predstavnik ožje delovne skupine, svetovalka za prostorsko premoženjske zadeve *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 6: Tjaša Podgornik Polenčič, predstavnik ožje delovne skupine, urbanistka občine Kanal ob Soči, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 7: Domen Gorjup, predstavnik širše delovne skupine in vodja režijskega obrata občine Kanal ob Soči, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 8: Branko Jerič, predstavnik širše delovne skupine, predstavnik odbora za okolje, prostor in varstvo okolja, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 9: Bruno Colavini, predstavnik širše delovne skupine in predstavnik občinskega sveta, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

Intervju 10: Petra Rutar, ključni deležnik, predstavnik Zavoda za turizem, kulturo, mladino in šport Kanal, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*

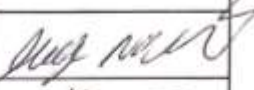
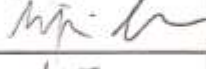
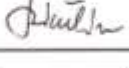
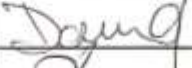
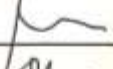
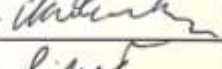
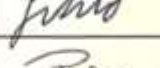
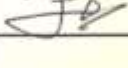
Intervju 11: Kovic, ključni deležnik, predstavnik občine Kanal ob Soči, *izveden v živo, glej prilogo 1: lista prisotnosti, 12.12. 2024;*



Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: INTERVJU - OCPS
Kraj: KANAL OB SOČI
Datum: 12.12.2019

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis
ANDREJA MARUT	OBČINA KANAL OB SOČI SEK. KOORDINATOR	
INGRID KODERJA	OBČINA KANAL OB SOČI DEJA DEL. SKUPINA	
MATJAŽ GUŠAM	OBČINA KANAL OB SOČI	
ANITA PIČULIN	OBČINA KANAL OB SOČI	
DOMEN GORIŠUP	OBČINA KANAL OB SOČI	
PETRA RUTAR	ZTKNŠ KANAL	
BRANVO JERIC	OBČINA KANAL OB SOČI	
TEJA PODČERNIK REBERČE	OBČINA KANAL OB SOČI	
BRUNO COLUVINI	PREDSTAVNIK OBČINSKEGA SVETA	
KADUŠA STANIČ	OBČINA KANAL OB SOČI	
KENIC PETRA	OBČINA KANAL OB SOČI	

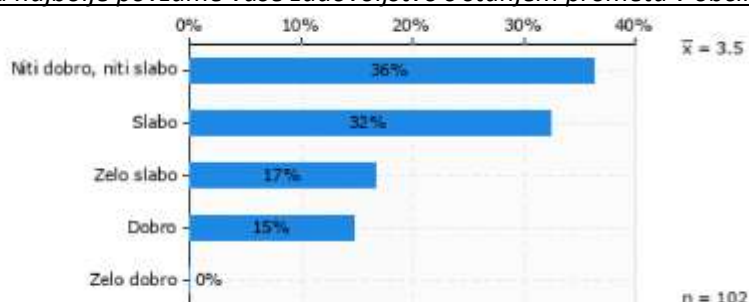
POROČILO_D5: Sintezno poročilo o anketi o prometu v občini Kanal ob Soči

Poročilo o rezultatih ankete:

V sklopu priprave Občinske celostne prometne strategije občine Kanal ob Soči (OCPS Kanal ob Soči) je bila pripravljena anketa o prometu v občini Kanal ob Soči. Občani so lahko anketo rešili na spletu na platformi 1KA (<https://www.1ka.si/a/b6bf0446>) anketo med občani smo pridobili vpogled v njihovo razmišljanje o prometu – vprašali smo jih po njihovih mobilnostnih navadah, vrednotah (zdravje, varnost, varovanje okolja ...) in odnosu do posameznih potovalnih načinov. Preko ankete smo pri splošni javnosti preverili tudi podporo posameznim hipotetičnim oz. že predvidenim ukrepom. Uporabniki so lahko anketni vprašalnik rešili v času med 6. oktobrom in 5. novembrom 2024. V tem času smo zbrali 114 ustrezno izpolnjenih anket.

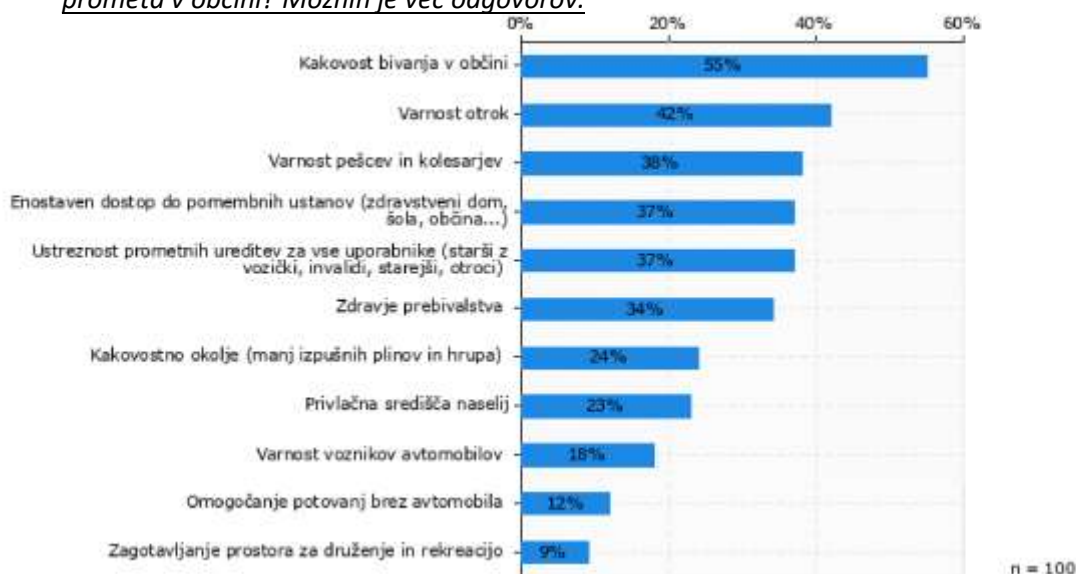
Analiza ankete:

1. Katera splošna ocena najbolje povzame vaše zadovoljstvo s stanjem prometa v občini?



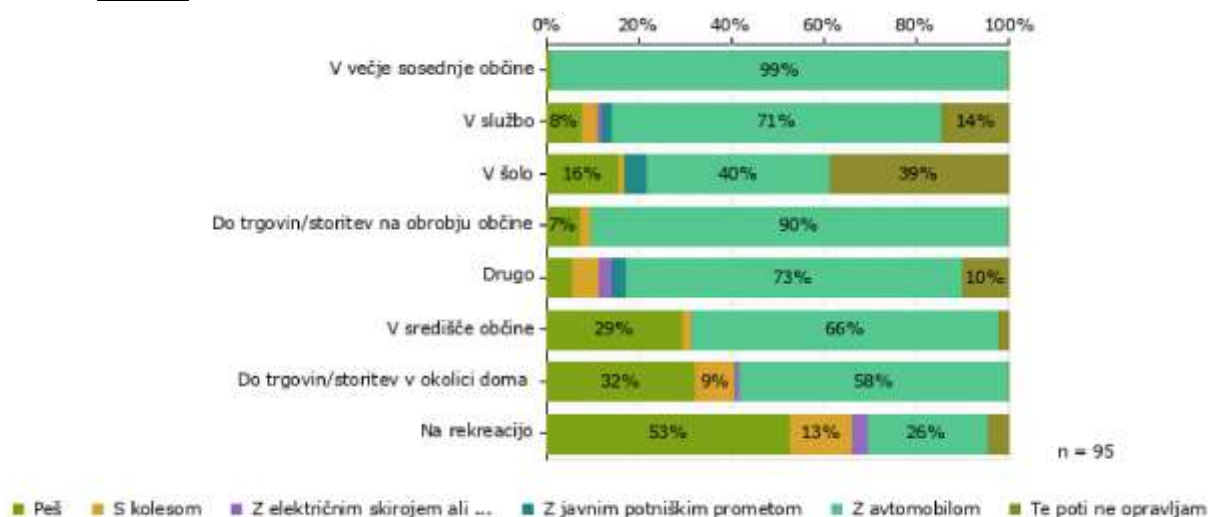
Anketiranci so v anketi opredelili njihovo zadovoljstvo s stanjem prostora v občini. 36% anketirancev se je opredelila z odgovorom 'Niti dobro, niti slabo', 32% vseh anketiranev je odgovorila, da je stanje prometa v občini 'Slabo', 17% pa, da je stanje prometa v občini 'Zelo slabo'.

2. Katere 3 splošne vrednote se vam osebno zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v občini? Možnih je več odgovorov.



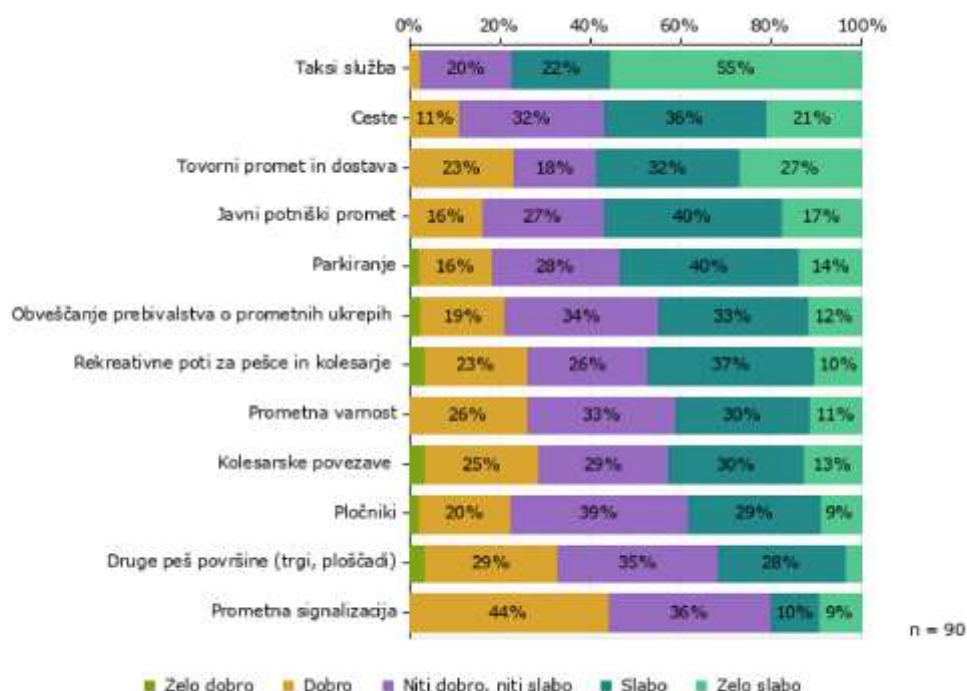
Pri vprašanju o najpomembnejših vrednotah pri načrtovanju prometa v občini, je največ anketirancev (55%) odgovorilo, da jim je najpomembnejša vrednota kakovost bivanja v občini, druga najpomembnejša vrednota (42%) jim predstavlja varnost otrok, tretja najpomembnejša vrednota (38%) pa varnost pešcev in kolesarjev.

3. Kako običajno (najbolj pogosto) potujete na spodaj navedene lokacije/obveznosti/aktivnosti v občini?



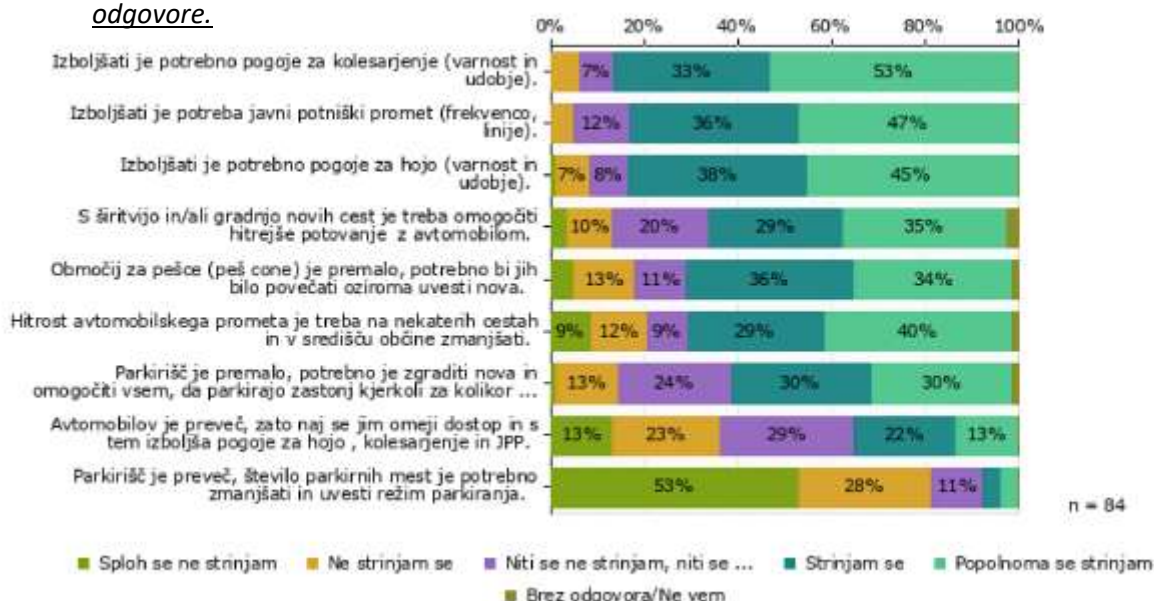
Prebivalci Občine Kanal na Soči do lokacije svojih dejavnosti/obveznosti/aktivnosti najpogosteje potujejo z avtomobilom. Aktivna mobilnost (peš, s kolesom, e-skirojem, e-kolesom) prevladuje za na pot na rekreacijo (69%) in do trgovin/storitev v okolici doma (42%). V sosednje občine anketiranci največkrat potujejo z avtomobilom (99%). Podatek potrjuje dejstvo o precejšnji oddaljenosti med občinami in pomanjkljivimi povezavami v medobčinskem javnem potniškem prometu. V šolo (bodisi kot starš, ki spremlja otroka ali odgovarja v imenu otroka, bodisi kot zaposleni v šoli) se aktivno odpravi kar 17% anketirancev, 40% anketirancev se v šolo odpravi z avtomobilom. V službo se aktivno odpravi 12% anketirancev, kar 71% vseh vprašanih se v službo odpravi z avtomobilom. V središče občine se aktivno (peš, s kolesom, e-skirojem, e-kolesom) odpravi 31% anketirancev, več kot polovica (66%) anketirancev pa se odpravi z avtomobilom. Iz grafikona je razvidno, da anketiranci javnega potniškega prometa skoraj, da ne uporabljajo, oziroma ga največkrat (5%) uporabijo anketiranci za prevoz v šolo.

4. Kaj opazate na vaših poteh znotraj občine? Katero področje je po vašem mnenju dobro urejeno in katero slabo? (Označite ocene za vsa področja).



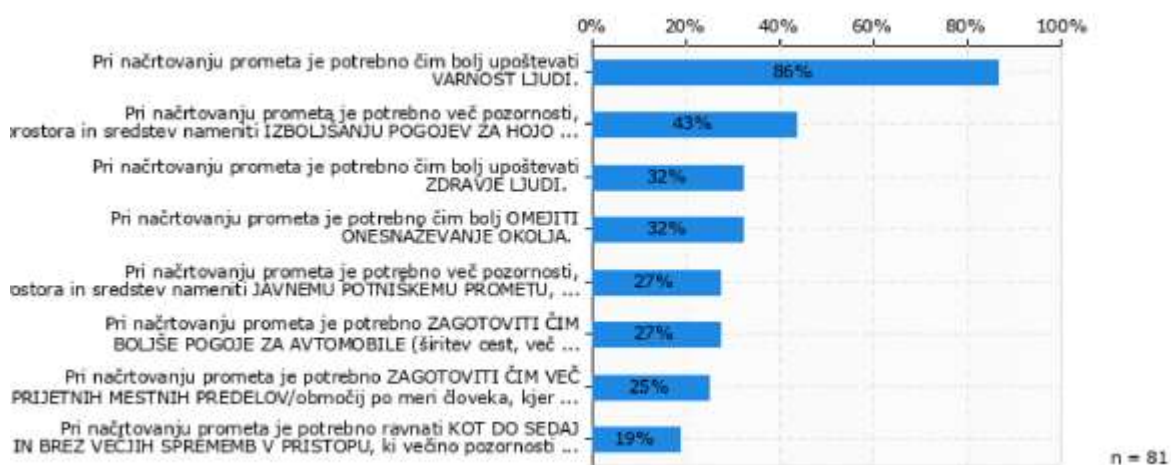
Anketiranci so v občini v povprečju najbolj zadovoljni z ureditvijo prometne signalizacije, saj jih je kar 44% odgovorilo, da je prometna signalizacija v njihovi občini 'Dobro' urejena. Nato v povprečju po zadovoljstvu anketirancev sledita še urejenost drugih peš površin (trgi, ploščadi) ter urejenost pločnikov. Anketiranci so najmanj zadovoljni z delovanjem taxi službe, kar 55% jih je odgovorilo, da po njihovem mnenju taxi služba v občini 'Zelo slabo' urejena. Nato v povprečju po nezadovoljstvu anketirancev sledita še ureditev cest, ter tovornega prometa in dostave.

5. Spodaj so navedene trditve, ki se nanašajo na področje urejanja prometa v občini. Označite svoje odgovore.



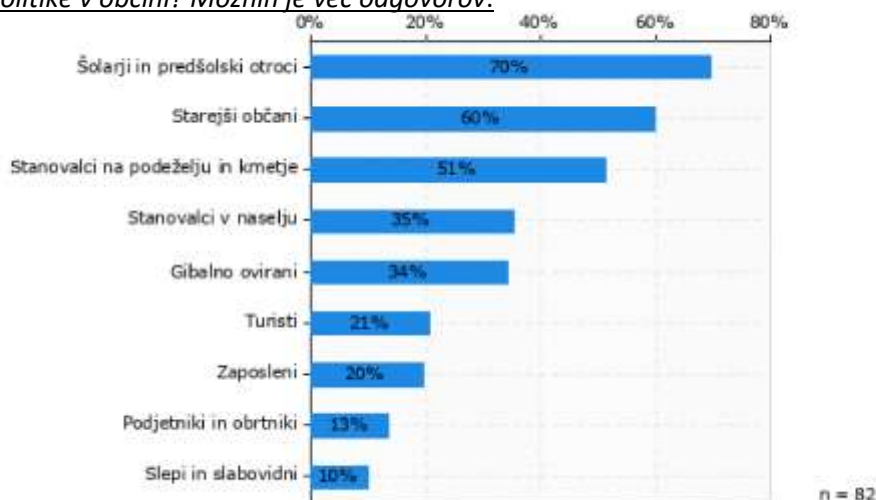
Velika večina anketirancev se strinja oz. popolnoma strinja, da je potrebno v občini Kanal ob Soči izboljšati pogoje za kolesarjenje (86%), izboljšati javni potniški promet (83%), ter izboljšati varnost in udobje pešcem (83%). 64% anketirancev se strinja oz. popolnoma strinja, da je potrebno razširiti obstoječe in zgraditi nove ceste, da bo omogočeno hitrejše potovanje z avtomobilom. Kar 70% vprašanih se strinja oz. se popolnoma strinja, da je potrebno razširiti obstoječa območja za pešce in urediti nova območja namenjena pešcem. Bolj deljena pa so mnenja glede zmanjšanja omejitve hitrosti v izbranih delih naselja, gradnje novih parkirnih mest ter omejitve dostopa avtomobilom. Največ anketirancev (81%) se ne strinja oz. se sploh ne strinja, da bi bilo potrebno št. obstoječih parkirnih mest zmanjšati.

6. Zanima nas, katere vrednote se vam zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v občini (javni potniški promet, avtomobilski promet, parkiranje, hoja ter kolesarjenje)?



Anketiranim je pri načrtovanju prometa zelo pomembna varnost ljudi (86%) in izboljšanje pogojev za hojo (43%). 32% anketirancev je pri načrtovanju prometa pomembno tudi zagotavljanje pogojev za zdravje ljudi. Iz grafa je razvidno, da si anketirani želijo drugačnega pristopa pri načrtovanju prometa kot do sedaj, pristopa, ki daje prednost pešcem in kolesarjem pred avtomobilom (najmanjša vrednost v grafu 19%).

7. Katere 3 ciljne skupine bi po vašem mnenju bilo potrebno prioritarno obravnavati v sklopu prometne politike v občini? Možnih je več odgovorov.



Anketirani so se opredelili, da je v sklopu prometne politike v občini potrebno prioriteto obravnavati šolarje in predšolske otroke (70%), starejše občane (60%), ter stanovalce na podeželju in kmete (51%). Anketiranim so najmanj pomembni pri prioritetni obravnavi slepi in slabovidni (10%), podjetniki in obrtniki (13%), ter zaposleni (20%).

8. Ali bi bili vi osebno pripravljeni KRAJŠE RAZDALJE (do 2km - do 25 minut hoje) namesto z avtomobilom OPRAVITI PEŠ? Možnih je več odgovorov.



Največ anketirancev (54%) je na vprašanje odgovorilo, da že zdaj običajno/večino poti do 2km/25min hoje opravlja peš. 31% anketirancev je odgovorilo, da bi do 2km poti opravili peš, če bi bile poti bolj urejene, 24% anketirancev pa, če bi bila hoja po poteh varnejša.

Najmanj anketirancev (4%) je odgovorilo, da bi pot do 2km opravili peš, če bi imeli težave s parkiranjem avtomobila na lokaciji, 12% anketirancev pa bo ostalo pri uporabi avtomobila tudi na krajše razdalje.

9. Ali bi bili vi osebno pripravljeni vožnjo z avtomobilom na KRAJŠE RAZDALJE (do 2km - do 10 minut vožnje s kolesom) NADOMESTITI Z VOŽNJO S KOLESOM?



Največ anketirancev (36%) je na vprašanje odgovorilo, da bi se na pot do 2km odpravili s kolesom, če bi bilo kolesarjenje po poteh varnejše. 35% anketirancev je odgovorilo, da bi pot do 2km opravili s kolesom, če bi bile poti bolj urejene, 31% anketirancev pa to pot že sedaj opravi s kolesom.

Najmanj anketirancev (3%) je odgovorilo, da bi pot do 2km opravili peš, če bi bila varna javna kolesarnica na železniški postaji.

Priloge:

- *Sumernik ankete iz 1ka z analizo podanih komentarjev.*

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

ANALIZA - Sumarnik

Q1	Napišite kraj bivanja:
	deskle
	bodrež
	gorenja vas
	močila
	ročinj
	lig
	kanalki vrh
	anhovo 79
	dobrovo.
	seniški breg
	kambresko
	kanalski vrh
	krstenica
	kostanjevica
	rodež
	močila (ankovo - deskle).
	plave
	bodrež 3.
	kanal
	morsko
	pečno, kanal
	kal nad kanalom
	deskle.
	kambreško - srednje
	ložice
	avče
	nova gorica.
	kol nad kanalom.
	kidriceva cesta 08.kanal ob soči
	gorenje polje

Q2	Spol:				
	Odgovori	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativa
	1 (Ženski)	62	54%	55%	55%
	2 (Moški)	51	45%	45%	100%
	3 (Drugo, ne želim odgovoriti)	0	0%	0%	100%
Veljavni	Skupaj	113	99%	100%	

Povprečje	1,5	Std. odklon	0,5

Q3	Starost:				
	Odgovori	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativa

<https://www.lka.si/>

Stran 1

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

	1 (manj kot 18)	1	1%	1%	1%
	2 (18 - 25)	6	5%	5%	6%
	3 (26 - 34)	10	9%	9%	15%
	4 (35 - 44)	41	36%	36%	51%
	5 (45 - 55)	27	24%	24%	75%
	6 (56 - 64)	15	13%	13%	88%
	7 (več kot 64)	13	11%	12%	100%
Veljavni	Skupaj	113	99%	100%	

Povprečje	4,6	Std. odklon	1,3

Q4	Kakšen je vaš trenutni status:				
	Odgovori	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativa
	1 (Učenec/-ka)	1	1%	1%	1%
	2 (Študent/-ka)	4	4%	4%	4%
	3 (Kmetovalec/-ka)	1	1%	1%	5%
	4 (Vodja gospodinjstva)	1	1%	1%	6%
	5 (Zaposlen/-a za fiksni delovni čas)	69	61%	61%	67%
	6 (Zaposlen/-a za fleksibilen delovni čas)	17	15%	15%	82%
	7 (Brezaposlen/-a)	1	1%	1%	82%
	8 (Upokojenec/-ka)	18	16%	16%	98%
	9 (Drugo:)	2	2%	2%	100%
Veljavni	Skupaj	114	100%	100%	

Povprečje	5,5	Std. odklon	1,5

Q4_9_text	Q4 (Drugo:)				
	Odgovori	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativa
	s.p.	1	1%	100%	100%
Veljavni	Skupaj	1	1%	100%	

Q5	Katera splošna ocena najbolje povzame vaše zadovoljstvo s stanjem prometa v občini?				
	Odgovori	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativa
	1 (Zelo dobro)	0	0%	0%	0%
	2 (Dobro)	15	13%	15%	15%
	3 (Niti dobro, niti slabo)	37	32%	36%	51%
	4 (Slabo)	33	29%	32%	83%
	5 (Zelo slabo)	17	15%	17%	100%

<https://www.1ka.si/>

Stran 2

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

Veljavni	Skupaj	102	89%	100%	
	Povprečje	3,5	Std. odklon	0,9	

Q6	Imate kakšen komentar vaših ocen?
	preveč prometa/najvec težkih kamionov s smetmi za salonit/že negativen upliv na zdravlje ljudi.
	zaraščene ceste, pogosto padajo veje in drevesa na cesto, neočiščene ceste - ob cestni jarki, mulde...
	za pešce zelo slabo poskrbljeno.
	samo za kanal.
	slabe ceste
	30let pa se zmeri ni obvoznice..pločniki slabi..nikjer varnostne ograje...itd
	slabo osvetljene javne poti, nevarna prečkanja ceste, pomanjkanje pločnikov, v času turistične sezone prevelika obremenitev ceste skozi kanal
	neznosen promet skozi deske 24 ur na dan (kamijoni salonita anhovo in ostali). slab upliv na zdravlje ljudi.
	ogromno prometa
	ceste slabo vzdrževane zlasti državne
	glavna prometnica je zlasti v poletni sezoni zelo obremenjena, nekatere lokalne ceste (državne kategorije) so v zelo slabem stanju.
	nevzdrževanje. brez vizije za naprej.
	kakšna lokalna in več državnih je katastrofalnih cest
	kanal nujno potrebuje obvoznico. v turistični sezoni totalen kaos.
	ni poskrbljeno za prehode pešcev, predvsem pa prazne pločnike. tisti, ki se trudimo gibati trajnostno, ugotavljamo, da niso omogočeni varni prehodi, zlasti pa gibanje po pločnikih in drugih površinah, namenjenih pešcem, ki so zasedeni z avtomobili, tudi takimi, ki niso vozni. klici in fotke na občinsko redarstvo niso bili uspešni.
	ceste do kanalskega vrha so v zelo slabem stanju, ceste neočiščene, drevesa padajo na cesto, jaški neočiščeni...
	po soški gužva, po naši gužva s kolesarji
	promet skozi vas ložice je katastrofalen. divjanje z avti, motorji, kolesarji čez celotno vozišče, tovorna vozila ne upoštevajo hitrosti, zaradi kamionov in traktorjev umazano vozišče,... nedopustno je, da se dovoli odlaganje, dobljenje, gramoza in drugih gradbenih odpadkov, da se ta dejavnost opravlja dobesedno v vasi. nedopustno je, da se z težko mehanizacijo prevaža tik ob kolesarskem ...
	cesta proti ligu je v tako obupnem stanju, da zasenči vse ostale odseke, ki so morda boljši.
	mimo blokov pri elektrarni drvijo z avtomobili in motorji in bi nujno morali postaviti ležeče policaje ali radar.
	cesta lig je v zelo slabem stanju
	nevzdržne ceste in površine za pešce (zamašeni jaški, popusti, smeti...), neustrezne površine za pešce; nevarno, neustrezno urejeno križišče pri gasilskem domu v kanalu (nepregledno, pešce

<https://www.lka.si/>

Stran 3

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

na pobarvanem pločniku in prehodu vsi ignorirajo), dostopna cesta do trgovine (pod gasilskim domom) ne omogoča srečevanja, enako do parkirišča pri mercatorju; parkiranje avtomobilov na ...
oceno slabo dajem z vidika stanja cest in dostopnosti javnega prometa tudi v okoliških vaseh.
ne
nujno potrebna obvoznica in parkirišča.
mnoga leta se na cesti nič ni naredilo.
manjka obvoz za center kanala, tovornjaki stalno ovirajo promet čez most in mimo cerkve. poleti zaradi povečanega prometa ne prideš čez cesto. pri gasilskem domu redki ustavijo otrokom za čez prehod.
v zadnjih 20-ih letih ni bilo skoraj nobene izboljšave.
popraviti je potrebno nekatere ceste oz. odseke cest.
ni pločnikov

Q7 Katere 3 splošne vrednote se vam osebno zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v občini?								
	Podvprašanja	Enote					Navedbe	
		Frekvence	Veljavni	% - Veljavni	Ustrezni	% - Ustrezni	Frekvence	%
Q7a	Kakovost bivanja v občini	55	100	55%	114	48%	55	100%
Q7b	Zdravje prebivalstva	34	100	34%	114	30%	34	62%
Q7c	Kakovost okolja (manj izpušnih plinov in hrupa)	24	100	24%	114	21%	24	44%
Q7d	Enostaven dostop do pomembnih ustanov (zdravstveni dom, šola, občina...)	37	100	37%	114	32%	37	67%
Q7e	Ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike (starši z vozički, invalidi, starejši, otroci)	37	100	37%	114	32%	37	67%

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

Q7f	Omogočanje potovanj brez avtomobila	12	100	12%	114	11%	12	22%
Q7g	Varnost otrok	42	100	42%	114	37%	42	76%
Q7h	Varnost pešcev in kolesarjev	38	100	38%	114	33%	38	69%
Q7i	Varnost voznikov avtomobilov	18	100	18%	114	16%	18	33%
Q7j	Privlačna središča naselij	23	100	23%	114	20%	23	42%
Q7k	Zagotavljanje prostora za druženje in rekreacijo	9	100	9%	114	8%	9	16%
	SKUPAJ		100		114		55	100%

Q8 Kako običajno (najbolj pogosto) potujete na spodaj navedene lokacije/obveznosti/aktivnosti v občini?		Odgovori							Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon
Podvprašanja		Peš	S kolesom	Z električnim skirojem ali električnim kolesom	Z javnim potniškim prometom	Z avtomobilom	Te poti ne opravljam	Skupaj				
Q8a	V šolo	13 (16%)	1 (1%)	0 (0%)	4 (5%)	33 (40%)	32 (39%)	83 (100%)	83	114	4,7	1,7
Q8b	V službo	7 (8%)	3 (3%)	1 (1%)	2 (2%)	65 (71%)	13 (14%)	91 (100%)	91	114	4,7	1,3
Q8c	Na rekreacijo	47 (53%)	12 (13%)	3 (3%)	0 (0%)	23 (26%)	4 (4%)	89 (100%)	89	114	2,5	1,9
Q8d	V središče občine	28 (29%)	2 (2%)	0 (0%)	0 (0%)	63 (66%)	2 (2%)	95 (100%)	95	114	3,8	1,9
Q8e	Do trgovin/storitev	30 (32%)	8 (9%)	1 (1%)	0 (0%)	54 (58%)	0 (0%)	93 (100%)	93	114	3,4	1,9

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

	okolici doma											
Q8f	Do trgovin /storitev v na obrobju občine	7 (7%)	2 (2%)	0 (0%)	0 (0%)	85 (90%)	0 (0%)	94 (100%)	94	114	4,6	1,1
Q8g	V večje sosednje občine	1 (1%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	93 (99%)	0 (0%)	94 (100%)	94	114	5,0	0,4
Q8h	Drugo	4 (6%)	4 (6%)	2 (3%)	2 (3%)	51 (73%)	7 (10%)	70 (100%)	70	114	4,6	1,2

Q9	Če običajno uporabljate avtomobil kadar potujete na delo, zakaj ne uporabljate drugega prevoznega načina (kolo, avtobus, vlak, hojo...)?
	občasno uporabljam
	zaradi slabih povezav javnega potniškega prometa, ker ni pločnikov urejenih je nemogoče priti peš od doma do službe, tudi kolesarska steza ni urejena.
	je vse predaleč, javnega prevoza ni, zato pravim da ko ne bom mogla več voziti bo zares hudo, bom kot invalid ki si odvisen od volje drugih.
	bolj praktično in hitreje se potuje z avtomobilom.
	ni povezave, občasno se upoeablja kolo
	ni druge možnosti.
	nemogoče ni povezav priti do službe v sprejemljivem času
	eh, pa ja, teh 30km bomo pa že prehodili pa prebiciklirali ☐, avtobus gre le v osnovno šolo, vlak pa se ni prišel ☐☐
	urnik dela mi tega ne omogoča
	ker ga ni
	ker te možnosti (avtobus, vlak) nimam, moj kraj pa je preveč oddaljen od trgovin in drugih javnih storitev, da bi lahko te poti opravila peš ali s kolesom.
	zaradi urnika jpp, ki ne ustreza mojemu urniku.
	predaleč, ni povezave
	potrebno prestopati, čas bi se zelo podaljšal.
	zaradi slabih javnih prevozov, s kolesom pa pridem velikokrat kljub temu da moram po zelo prometni glavni cesti
	zaradi urnika v službi.
	med vasjo kanalski vrh in ostalimi kraji ne obstaja javni prevoz, v poletnem času bi sicer lahko uporabljal e-bike, ampak nabava takšnega kolesa stane več kot je vreden avto, ki ga dnevno uporabljam.
	nevarno (s kolesom po glavni cesti), ga ni ob ustreznem času ali ga sploh ni (javni promet), ali predaleč (za hojo) še posebej v slabih vremenskih razmerah ali poleti, ker bi ob povratku domov hodil po zgočem soncu
	ni povezav

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

za avtobus je premalo linij, ki ne ustrezajo delovnemu času, delam v drugi občini
bolj enostavno.
neustrezni urniki javnega prevoza, oddaljenost, ni javnega prevoza.
včasih uporabljam vlak, avtobus.
ker bi za v službo porabila še enkrat toliko časa kot ga sedaj.
zaradi urnikov, ker ni avtobusov, sem se pa 15 let vozila z delavskim busom.
ni možnosti javnega prevoza, nevarna cesta
predolga relacija, odsotnost javnega prometa.
ker nimam ustreznih povezav (urnik avtobusa ne ustreza osem urnemu delovniku), ali moram zaključiti po 6ih urah ali pa biti v službi 9,5 ur. vlak ne vozi (oziroma v kombinaciji z avtobusom povezave niso ustrezne).
se premikam tudi med delovnim časom na razdaljah, za katere potrebujem avtomobil.

Q10	Kaj opazate na vaših poteh znotraj občine? Katero področje je po vašem mnenju dobro urejeno in katero slabo? (Označite ocene za vsa področja).											
	Podvrsta	Odgovori						Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon	
		Zelo dobro	Dobro	Niti dobro, niti slabo	Slabo	Zelo slabo	Skupaj					
Q10a	Promet na varnost	0 (0%)	23 (26%)	29 (33%)	26 (30%)	10 (11%)	88 (100%)	88	114	3,3	1,0	
Q10b	Pločniki	2 (2%)	18 (20%)	35 (39%)	26 (29%)	8 (9%)	89 (100%)	89	114	3,2	1,0	
Q10c	Druge peš površine (trgi, ploščadi)	3 (4%)	25 (29%)	30 (35%)	24 (28%)	3 (4%)	85 (100%)	85	114	3,0	0,9	
Q10d	Rekreativne poti za pešce in kolesarje	3 (3%)	20 (23%)	23 (26%)	32 (37%)	9 (10%)	87 (100%)	87	114	3,3	1,0	
Q10e	Kolesarske povezave	3 (3%)	22 (25%)	25 (29%)	26 (30%)	11 (13%)	87 (100%)	87	114	3,2	1,1	
Q10f	Ceste	0 (0%)	10 (11%)	29 (32%)	32 (36%)	19 (21%)	90 (100%)	90	114	3,7	0,9	
Q10g	Promet na signalizacija	0 (0%)	38 (44%)	31 (36%)	9 (10%)	8 (9%)	86 (100%)	86	114	2,8	1,0	

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

Q10h	Parkiranje	2 (2%)	14 (16%)	25 (28%)	35 (40%)	12 (14%)	88 (100%)	88	114	3,5	1,0
Q10i	Javni potniški promet	0 (0%)	14 (16%)	23 (27%)	34 (40%)	15 (17%)	86 (100%)	86	114	3,6	1,0
Q10j	Taksi služba	0 (0%)	2 (2%)	17 (20%)	18 (22%)	46 (55%)	83 (100%)	83	114	4,3	0,9
Q10k	Tovorni promet in dostava	0 (0%)	19 (23%)	15 (18%)	26 (32%)	22 (27%)	82 (100%)	82	114	3,6	1,1
Q10l	Obveščanje prebivalstva o prometnih ukrepih	2 (2%)	16 (19%)	29 (34%)	28 (33%)	10 (12%)	85 (100%)	85	114	3,3	1,0

Q11	Imate kakšen komentar vaših ocen?
	vasi v občini so zelo zapostavljene, ceste ozke (a prometa veliko, tudi kolesarjev, motoristov... kar je zelo nevarno), polne lukenj, neurejene, robovi spodjedeni (se čudim, da kak avto ne nasede).... nevarne!
	namestitve radarjev v desklah, bližina šole in vrteca.
	kar se tiče prometa in varnosti je katastrofa. ložice nedopustno preobremenjene z vozili težke mehanizacije, tovarnjaki, nakladači, kopači se prevažajo ob robu športnega parka. nevzdržno je zaradi ropota, prahu.
	do nekaterih naselij in hiš tovarni promet ne more.
	prideš iz vasi v kanal v trgovino ko je dež nimaš kje parkirat.
	ne
	prebivalci se vozijo z avtomobili tudi na kratkih relacijah, peš večinoma hodijo tisti, ki so starejši in nimajo izpita in mlajši udeleženci
	ni kaj samo komentirati in govoriti..
	slabo je urejena zaraščenost.
	/
	ker živim izven centra občine na določena vprašanja ne morem odgovoriti. zato niti dobro, niti slabo...
	taxi ???
	problem soška - veliko tovarnjakov.
	potreben radar v desklah pri gostilni zimic. vozniki tovarnjakov posebno za salonit anho vo se ne pridržavajo omejitev. varnost otrok je ogrožena. potreben ze znak pri lekarni deskle "prepovedano ustavljanje in parkiranje". pri dostavi zdravil v lekarno deskle ob 4 uri zjutraj, redno tovarnjak ki prevažajo blago za lekarno ustavlja na cesti in kraši jrm (hrup kateri nas redno zbujajo iz sna.)
	pločniki in podobne urbane ureditve je težko komentirati, saj je to predmet nekaj krajev v dolini. lahko rečemo, da kjer je, je ok,

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

lampak 3/4 občine tega nima. parkirnih mest na splošno primanjkuje (kanal).
za pohvaliti je zaprtje ceste "za cerkvijo", lahko bi bilo celo leto; selitev tržnice na to lokacijo je "neumna", ker je kanal že tako zabasan z avtomobili, na lokaciji tržnice se lahko vsaj parkira, bi pa morali nekaj urediti z vozili na parkiriščih, ki so na istem mestu po več mesecev...

Q12	Spodaj so navedene trditve, ki se nanašajo na področje urejanja prometa v občini.											
	Podvprašanja	Odgovori							Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon
		Sploh se ne strinjam	Ne strinjam se	Niti se ne strinjam, niti se strinjam	Strinjam se	Popolnoma se strinjam	Brez odgovora/Ne vem	Skupaj				
Q12a	Izboljšati je potrebno pogoje za hojo (varnost in udobje).	1 (1%)	6 (7%)	7 (8%)	32 (38%)	38 (45%)	0 (0%)	84 (100%)	84	114	4,2	1,0
Q12b	Izboljšati je potrebno pogoje za kolesarjenje (varnost in udobje).	0 (0%)	5 (6%)	6 (7%)	27 (33%)	43 (53%)	0 (0%)	81 (100%)	81	114	4,3	0,9
Q12c	Izboljšati je potrebno javni potniški promet (frekvenco, linije).	0 (0%)	4 (5%)	10 (12%)	30 (36%)	39 (47%)	0 (0%)	83 (100%)	83	114	4,3	0,9
Q12d	Širitvijo in/ali gradnjo	3 (4%)	8 (10%)	17 (20%)	24 (29%)	29 (35%)	2 (2%)	83 (100%)	83	114	3,9	1,2

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

	o novih cest je treba omogočiti hitrejše potovanja z avtomobilom.											
Q12e	Območje za pešce (pešcone) je premalo, potrebno bi jih bilo povečati oziroma uvesti nova.	4 (5%)	11 (13%)	9 (11%)	30 (36%)	28 (34%)	1 (1%)	83 (100%)	83	114	3,8	1,2
Q12f	Hitrost avtomobilskega prometa je treba na nekaterih cestah in v središču občine zmanjšati.	7 (9%)	10 (12%)	7 (9%)	24 (29%)	33 (40%)	1 (1%)	82 (100%)	82	114	3,8	1,3
Q12g	Parkirišče je preveč, število parkirnih mest je potrebno zmanjšati in	43 (53%)	23 (28%)	9 (11%)	3 (4%)	3 (4%)	0 (0%)	81 (100%)	81	114	1,8	1,0

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

	uvesti režim parkiranja.											
Q12h	Parkiriš č je premalo, potrebno je zgraditi nova in omogočiti vsem, da parkirajo zastonj kjerkoli za kolikor dolgo hočejo.	1 (1%)	11 (13%)	20 (24%)	25 (30%)	25 (30%)	1 (1%)	83 (100%)	83	114	3,8	1,1
Q12i	Avtomobilov je preveč, zato naj se jim omeji dostop in s tem izboljša pogoje za hojo, kolesarjenje in JPP.	11 (13%)	19 (23%)	24 (29%)	18 (22%)	11 (13%)	0 (0%)	83 (100%)	83	114	3,0	1,2

Q13	Zanima nas, katere vrednote se vam zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v občini (javni potniški promet, avtomobilski promet, parkiranje, hoja ter kolesarjenje)?							
	Podvprašanja	Enote					Navedbe	
		Frekvence	Veljavni	% - Veljavni	Ustrezni	% - Ustrezni	Frekvence	%
Q13a	Pri načrtovanju prometa	26	81	32%	114	23%	26	100%

<https://www.lka.si/>

Stran 11

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

	je potrebno čim bolj upoštevati ZDRAVJE LJUDI.							
Q13b	Pri načrtovanju u prometa je potrebno čim bolj upoštevati VARNOST LJUDI.	70	81	86%	114	61%	70	269%
Q13c	Pri načrtovanju u prometa je potrebno čim bolj OMEJITI ONESNAŽEVANJE OKOLJA.	26	81	32%	114	23%	26	100%
Q13d	Pri načrtovanju u prometa je potrebno več pozornosti, prostora in sredstev nameniti IZBOLJŠANJU POGOJEV ZA HOJO IN KOLESARSTVO, tudi na račun omejevanj avtomobilov.	35	81	43%	114	31%	35	135%
Q13e	Pri načrtovanju u prometa je potrebno več pozornosti, prostora in	22	81	27%	114	19%	22	85%

<https://www.lka.si/>

Stran 12

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

	sredstev nameniti JAVNEMU POTNIŠKE MU PROMETU, tudi na račun omejevanj a avtomobil ov.							
Q13f	Pri načrtovanj u prometa je potrebno ravnati KOT DO SEDAJ IN BREZ VEČJIH SPREMEN B V PRISTOPU, ki večino pozornosti nameni avtomobil om, ne izključuje pa pešcev, kolesarjev in javnega prevoza.	15	81	19%	114	13%	15	58%
Q13g	Pri načrtovanj u prometa je potrebno ZAGOTOVI TI ČIM BOLJŠE POGOJE ZA AVTOMOB ILE (širitev cest, več parkirišč, nadvozov ipd.), tudi na račun pešcev in kolesarjev.	22	81	27%	114	19%	22	85%

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

Q13h	Pri načrtovanju prometa je potrebno ZAGOTOVITI ČIM VEČ PRIJETNIH MESTNIH PREDELOV/območij po meri človeka, kjer je avtomobilov malo ali nič.	20	81	25%	114	18%	20	77%
	SKUPAJ		81		114		26	100%

Q14	Katere 3 ciljne skupine bi po vašem mnenju bilo potrebno prioritarno obravnavati v sklopu prometne politike v občini?	Enote					Navedbe	
	Podvprašanja	Frekvence	Veljavni	% - Veljavni	Ustrezni	% - Ustrezni	Frekvence	%
Q14a	Starejši občani	49	82	60%	114	43%	49	100%
Q14b	Slepi in slabovidni	8	82	10%	114	7%	8	16%
Q14c	Gibalno ovirani	28	82	34%	114	25%	28	57%
Q14d	Stanovalci v naselju	29	82	35%	114	25%	29	59%
Q14e	Stanovalci na podeželju in kmetje	42	82	51%	114	37%	42	86%
Q14f	Podjetniki in obrtniki	11	82	13%	114	10%	11	22%
Q14g	Zaposleni	16	82	20%	114	14%	16	33%
Q14h	Turisti	17	82	21%	114	15%	17	35%
Q14i	Šolarji in predšolski otroci	57	82	70%	114	50%	57	116%
	SKUPAJ		82		114		49	100%

Q15	Ali bi bili vi osebno pripravljene KRAJŠE RAZDALJE (do 2km - do 25 minut hoje) namesto z avtomobilom OPRAVITI PEŠ?	Enote					Navedbe	
	Podvprašanja	Frekvence	Veljavni	% - Veljavni	Ustrezni	% - Ustrezni	Frekvence	%

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

Q15a	Te poti že sedaj običajno/v ečinoma opravljam peš.	45	83	54%	114	39%	45	100%
Q15b	Da, če bi bilo to varneje.	20	83	24%	114	18%	20	44%
Q15c	Da, če bi bile poti bolj urejene (senca, ustrezna širina pločnika ipd.).	26	83	31%	114	23%	26	58%
Q15d	Da, če bi bile poti bolj smiselno umeščene in hitrejše.	19	83	23%	114	17%	19	42%
Q15e	Da, če bi mi to priporočil zdravnik/-ca.	0	83	0%	114	0%	0	0%
Q15f	Da, če bi imel/-a težave s parkiranjem avtomobila na lokaciji/cilju.	3	83	4%	114	3%	3	7%
Q15g	Ne, ostal/a bom pri uporabi avtomobila tudi na krajše razdalje.	10	83	12%	114	9%	10	22%
Q15h	Drugo:	7	83	8%	114	6%	7	16%
	SKUPAJ		83		114		45	100%

Q15h_text	Q15 (Drugo:)				
	Odgovori	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativa
	moje vsakodnevne poti so okrog	1	1%	17%	17%

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

	doma, na podežlju,				
	to lahko storijo kanalcji in desklani, mi po vaseh ne moremo nikamor peš, razen na sprehod, saj smo preveč oddaljeni	1	1%	17%	33%
	v relaciji do 2 km ne pridem do javnih storitev v občini, zato to zame ni rešitev.	1	1%	17%	50%
	odvisno od situacije	1	1%	17%	67%
	da, ne pa v službo.	1	1%	17%	83%
	bi v vsakem primeru.	1	1%	17%	100%
Veljavni	Skupaj	6	5%	100%	

Q16	Ali bi bili vi osebno pripravljeni vožnjo z avtomobilom na KRAJŠE RAZDALJE (do 2km - do 10 minut vožnje s kolesom) NADOMESTITI Z VOŽNJO S KOLESOM?							
	Podvprašanja	Enote					Navedbe	
		Frekvence	Veljavni	% - Veljavni	Ustrezni	% - Ustrezni	Frekvence	%
Q16a	Te poti že sedaj običajno/v ečinoma opravljam s kolesom.	24	78	31%	114	21%	24	100%
Q16b	Da, če bi bilo to varneje.	28	78	36%	114	25%	28	117%
Q16c	Da, če bi bile poti bolj urejene (senca, ustrezna širina kolesarske steze ipd.).	27	78	35%	114	24%	27	113%
Q16d	Da, če bi bile poti bolj smiselno	11	78	14%	114	10%	11	46%

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

	umeščene in hitrejš.							
Q16e	Da, če bi mi to priporočil zdravnik/-ca.	0	78	0%	114	0%	0	0%
Q16f	Da, če bi bil na voljo sistem za izposoj (e-)koles oziroma če bi bilo v sistemu za izposoj (e-)koles več postaj.	5	78	6%	114	4%	5	21%
Q16g	Da, če bi bila obstajala varna javna kolesarnica v središču občine.	4	78	5%	114	4%	4	17%
Q16h	Da, če bi bila varna javna kolesarnica na železniški / avtobusni postaji.	2	78	3%	114	2%	2	8%
Q16i	Da, če bi imel/-a težave s parkiranjem avtomobila na lokaciji/cilju.	0	78	0%	114	0%	0	0%
Q16j	Ne, ostal/a bom pri uporabi avtomobila tudi na krajše razdalje.	10	78	13%	114	9%	10	42%
Q16k	Drugo:	9	78	12%	114	8%	9	38%
	SKUPAJ		78		114		24	100%

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

Q16k_text	Q16 (Drugo:)	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativa
	Odgovori				
	odvisno	1	1%	13%	13%
	če greš na rekreacijo da	1	1%	13%	25%
	težko, saj ni niti približno urejenih poti in so razdalje prevelike.... morda le za rekreacijo	1	1%	13%	38%
	absolutno da.	1	1%	13%	50%
	trenutno ne uporabljam kolesa	1	1%	13%	63%
	je odvisno od vremena.	1	1%	13%	75%
	za ravninske relacije	1	1%	13%	88%
	v relaciji do 2 km ne pridem do javnih storitev v občini, zato to zame ni rešitev.	1	1%	13%	100%
Veljavni	Skupaj	8	7%	100%	

Q17	Če bi bili župan/-ja občine, katero izboljšavo na področju prometa bi najprej izvedli?
	center kanala bolj poudariti.ko se pelješ mimo med tednom je kot na žegnu.
	nujno zmanjšat tovarni promet.omejitev dostave blaga in tovarnega prometa med 21 uro in 6 zjutraj.veliko kršitev javnega reda in miru.
	urejenost cest, predvsem lokalnih, na podeželju, ki so v katastrofalnem stanju, luknje v asfaltu ki se jih sploh ne zakrpa sproti (tudi po eno leto in več) neurejene bankine, udrte ceste, ceste spodjeda teren zaradi plazovitega terena, ob cestah je velika količina suhega drevja ki ob vsaki nevihti padajo na cestišče kar je zelo nevarno za voznike in ostale. zaradi padajočih dreves ostanemo ...
	parkirna mesta
	kako odpraviti gnečo v jutranji konici proti šoli? širitev in popravilo ceste do mercatorja ter skrb za vidnost na tem odseku. onemogočanje parkiranja pred manufakturo zaradi vidnosti.
	preplastitev in širitev cest,ter čiščenje podrastja in dreves vsaj 3m.levo in desno od ceste.
	obnovljene ceste, predvsem kanal-lig, z novim asfaltom in ne popravljanjem lukenj, ki očitno ne pomaga.
	pritisniti na rs za ureditev njenih cest, mogoče tudi s prijavo na razpise za kolesarsko dirko po sloveniji na omenjenih cestah, ne sme se pa pozabiti na veliko cest v manjše zaselke- varovalne ograje, utrjena bankina,....

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

prepovedala bi parkiranje stanovalcev na zelenicah ter uredila čim več peš con, avtomobile bi spravila ven iz centra in starega mestnega jedra, ki je postalo parkirišče za bližnje stanovalce.
omejitev težkih tovornjakov
urediti ceste naše področje - seniški breg (avšje) - stanje je katastrofalno!
prometni režim skozi kraj ložice. obvezno radar! prepoved dejavnosti separacije, hranjenja in drobljenja ter z tem povezanimi prevozi in premiki težke mahanizacije v vasi in ob športnem parku ložice. takšna dejavnost ne sodi v vas, zaradi hrupa, prahu in prometa. ne sodi v vas, kjer poteka kolesarska pot, kjer se otroci igrajo, ... "soška cesta" je preobremenjena z težkimi kamioni, ki ...
saniral stroj regionalke od kanala do pokopališča, da niso ob dežju vsi pešci na pločniku usrani. pa lep pozdrav.
gradnja obvoznice kanal, več nadzora nad kršitelji, aktualizacija stanja (gledanje celotne slike in ne samo posameznega odseka ceste), več dogovorov z direkcijo za ceste (prehodi, pločniki, kolesarke ob državni cesti...)
obvoznica kanal + parkirišča, obvezen ponovitveni test cpp za kolesarje (in pešce).
varnost pešcev, predvsem otrok.
kolesarji naj bi se rekreirali na kolesarskih poteh ne pa na ozkih cestah, kjer se vozniki bojijo da koga poškodujejo. včasih so kolesarji prav objestni
obvoznica kanal
če bi bil župan, bi se vsaj enkrat peljal z avtom v vsako vas v občini. blebetanje o celostni prometni strategiji občine bi prepustil pisarniškim moljem. žal se dejanja lahko tudi v prometni strategiji dokažejo na konce le z lopato in samokolnico. tako se to žal dela pri "gorjanih" v naši občini. sram je lahko župana, ki ne ve, kje in kako živijo njegovi občani. s celostno ...
obvoz plave, kanal... pločniki, lezenci policaji
obvoznica, kolesarske poti in boljše ceste
spodbujala peš hojo in kolesarjenje in poskrbela za varne poti oziroma pločnike ter boljše prometne povezave z javnim prometom. sankcionirala nepravilno parkiranje (pločniki, zasebna in funkcionalna zemljišča, ob vozišču, itd).
omejitev hitrosti 50 do zdravstvenega doma, semafor za čez cesto pri zdravstvenem domu ter ograja ki loči pločnik od cestišča. nato obvoznica.
obvoznica pa ne po sedanjem načrtu oziroma, najkrajši poti čez sočo in vsekakor ob vikendih zaprt trg svobode. obvezno popraviti tisto kar naj bi se klicalo pločnik po staničevi ulici.
umiritev prometa skozi naselja in v okolici sole. razsiriti pločnikov in predelov namenjenih samo za pešce in kolesarje.
obvoznica za kanal (in most ne bi potekal blizu trgovine ampak še južneje, pod morskem) in ureditev mestnega jedra za peš cono okrog cerkve (po vzoru centra v šempetru)
obvoznico, posledično ureditev prometa, parkirne prostore, peš cone.
umiritev prometa v desklah, dodatna označba kolesarskih poti.
kanalsko obvoznico
poskrbela bi za varnostne ograje na cesti kanal-lig (pa tudi drugje po občini), saj so ponekod dobesedno prepadi ob cesti.

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

Q1) V kolikor imate glede Celostne prometne strategije občine kakšen predlog ali komentar, bomo veseli, če ga zapišete.

zagotoviti zdrav tje ljudi z zmanjšanjem prometa in prakticirati javni promet (avtobusi....)

vedno več je turistične ponudbe in posledično obiskovalcev v naši mali vasi in res kažemo "lepo sliko" :- (do vasi se komaj pride, srečevanje je skoraj nemogoče, parkirnih površin ni....

/

težko rečem, da bi obvoznica poskrbela za zmanjšanje kaosa, predvsem ne tista, ki je bila planirana.

kolesarska pot proti tolminu uredit.

umiritev prometa od deskel do plavi po vzporedni cesti.

preveč obremenjuje z okoljsko problematiko prometa kakor pa z funkcionalo glede na navade ter potrebe prebivalstva

parkirišč je dovolj, predlagam pa uvedbo časovno omejenega brezplačnega parkiranja, ob daljšem parkiranju pa plačilo parkirnine. poskrbeti je treba, da turisti ne bodo parkirali na privat parkiriščih.

kolesarji s cest na gozdne poti kaj dobrega naredi zase na cesti. naužije se plinov in ogroža sebe in ostale udeležence v prometu medobčinski avtobusni prevoz.

kar sem napisala zgoraj.

čim prej obvoznica da bi zaživel center mesta z omejitvijo prometa.

radar skozi naselje ložice prepoved opravljanja dejavnosti odlaganja,drobljenja,... gramozu in drugega materiala,ki ni iz struge reke soče,ki se sedaj odvija na lokaciji vasi ložice.

osvetlitve poti, prehodi za pešce

ostop obstoječega župana

ureditev vaške ceste, tudi zaradi kolesarjev

prvo poskrbite, da bojo obstoječe cestne povezave v boljšem stanju ker trenutno so v katastrofalnem, kot sem že napisal. sramota za občino da ne uspe v enem letu zakrpati lukenj, vsakodnevno se vozimo na delo po takšnih cestah. padajoče drevje skoraj vsak teden drevo na cesti zapre pot na delo, velika nevarnost da drevo koga ubije, tega se na občini tudi noben ne zaveda očitno. avtomobil ...

najprej je treba urediti dotrajanost cest v občini, potem pa ostalo.

umakniti glavno prometnici nova gorica - tolmin iz naselji v občini.

ulaganje v podeželje je nujno potrebno dokler je še čas.

anketa je pripravljena tako, da je nesmiselno, da jo rešujemo tisti, ki živimo na vaseh, precej oddaljenih od mesta. katerim občanom je anketa namenjena in kakšen namen sploh ima?

zmanjšanje tovornega promet

lotiti se dela

avtomobilov je na število prebivalcev in starostno strukturo (po večini upokojujencev, ki ne rabijo po dva avta na stanovanje)preveč, omogočen imajo še brezplačen javni prevoz in kljub temu "rabijo" dva avta in več in zasedajo vse proste kapacitete tudi na javnih parkiriščih, ki naj bi bile namenjene obiskovalcem in turistom. stanovalcem bi zaračunavala parkiranje na javnih ...

širitve cest, da bi bile vse vasi dostopne s kamioni.

to bi ze lahko bilo urejeno

Anketa o prometu v Občini Kanal ob Soči

☐	urediti dostope in ceste tudi na podezelju
☐	na projektiranje in vzdrževanje cest je treba gledati celostno, za naslednje rodove, ne samo za sproti.
☐	samo začeti z deli.
☐	zaradi dostave zdravil v desklah je ob 4 uri zjutraj kršen jrm.

POVZETEK z ANALIZO KOMENTARJEV:

Steber mobilnosti	izzivi	priložnosti	predlagani ukrepi
HOJA	_mestoma neobstoječi pločniki, neustrezno izvedeni in nevzdrževani, ponekod brez varnostne ograje. _slabo osvetljene javne poti, nevarna prečkanja cest za pešce. _slaba peš dostopnost do storitev, ki so praviloma v dolini. _nevarne točke na poti v vrtec in šolo (Deskle)	_ozaveščanje in promocija hoje. _participacija in vključevanje občanov v procese odločanja.	_izgradnja ustreznih širin pločnika vzdolž cest. _izgradnja novih peš poti in pločnikov (v vseh krajih) ter obnova in ustrezna prenova obstoječih peš površin, ki so ustrezno osvetljene in označene. _redno vzdrževanje pešpoti. _urejanje peš območij, kjer avtomobil ni dobrodošel.
KOLO	_slabo vzdrževana in neurejena ter neskljenjena kolesarska infrastruktura. _premalo medkrajevnih in medobčinskih kolesarskih povezav. _izgradnja nedokončanih delov kolesarskih povezav (Kanal - Tolmin)	_izgradnja peš in kolesarskih koridorjev vzporedno s sanacijo cest, tudi državnih. _ozaveščanje in promocija kolesarjenja. _participacija in vključevanje občanov v procese odločanja.	_izgradnja kolesarske steze vzdolž obvoznice. _izgradnja novih kolesarskih poti, tudi medobčinsko povezanih ter obnova in ustrezna prenova obstoječih. _redno vzdrževanje.
JPP	_premalo frekventne JPP in povezav (bus in vlak). _JPP povezave niso prilagojene delovnim urnikom in so nefleksibilne. _vlak ima velike zamude. _odročni kraji na podeželju niso povezani z JPP. _vlak in avtobus nista povezana.	_ozaveščanje in promocija JPP. _krepitev različnih oblik sopotništva in prevozov na klic. _ uvedba krožne mestne linije po principu Hop on/hop off.	_optimizacija JPP. _bolj učinkovit JPP in več povezav, tudi z železnico. _vzpostavitev novih in prenova in ureditev obstoječih avtobusnih postajališč, ter varnih poti do njih. _uvedba el. shuttle kombijev med središčem in odročnimi kraji na podeželju.

MOTORNİ PROMET	_ slaba prometna dostopnost za turiste in gospodarske tokove. _ preobremenjenost cest s tranzitnim in tovornim prometom. _ zaraščene ceste, pogosto neočiščene veje in drevesa na cestah, z zamašenimi obcestnimi jarki in muldami. _ v času turistine sezone je prevelika obremenitev ceste skozi Kanal in Deskle. _ slabo vzdrževane ceste, predvsem državne in tudi lokalne, sploh na podeželju (Lig). _ previsoke hitrosti po državnih in lokalnih cestah (Ložice, Plave, stanovanjske soseske idr.).	_ usklajevanje prometnih tokov na lokalni in regionalni ravni. _ usklajevanje z državo za lokalne ureditve na državnih cestah. _ zagotoviti ustrezno signalizacijo in merilce hitrosti. _ zagotovitev varnostnih ukrepov na zahtevnih, predvsem lokalnih cestah (varnostne ograje, Lig).	_ postavitve novih radarjev in premik obstoječih na vstopne točke v naselje. _ umiritev hitrosti in izvajanje sankcij za prekomerne hitrosti. _ zaprtje središča Kanala za motorni promet (predvsem tovorni). _ izgradnja ustreznih prometnih ovir za umirjanje prometa. _ uvedba ekološke takse na onesaževanje zaradi izpušnih plinov motornega prometa, za podjetja/agencije. _ redno vzdrževanje cestne infrastrukture. _ izgradnja obvoznice. _ omejitev dostavnega prometa med 21 uro in 6 zjutraj / kršitev javnega reda in miru.
PARKIRANJE	_ preobremenjenost s parkiranimi avtomobili, tudi v turistični sezoni, v krajih v dolini in na podeželju. _ stihijno parkiranje, tudi na površinah namenjenih pešcem in na zelenicah. _ pomanjkanje ustreznih lociranih parkirnih mest.	_ uvedba časovno omejenega brezplačnega parkiranja, zatem plačljiva parkirna.	_ optimizacija parkirnih režimov, sploh izven turistične sezone. _ časovna omejitev parkiranja za dostavo v središču kraja Kanal in Deskle.. _ izgradnja manjših P+R na obrobju kraja in ob zletniških izhodiščih ter vzpostavitev linij za prevoz ljudi do središča in parkirnih točk. _ uvedba parkirišč za motorje. _ izgradnja parkirišč za avtodome. _ zaostritev nadzora in redarske službe.

Malo manj kot polovica, (36%) anketirancev, je v anketi za splošno javnost opredelila, da je stanje prometa v občini Kanal ob Soči 'niti dobro, niti slabo'. 32% vseh anketirancev je odgovorila, da je stanje prometa v občini 'Slabo', 17% pa, da je stanje prometa v občini Zelo slabo'.

Pri načrtovanju prometa v občini Kanal ob Soči je večini anketirancev (55%) najpomembnejše zagotavljanje kakovosti bivanja.

HOJA in KOLESARJENJE:

V stebru mobilnosti sta hoja in kolesarjenje anketiranim izredno pomembni vrednoti. Kar 86 % vprašanih kot ključno izpostavlja zagotavljanje varnosti in izboljšanje pogojev za hojo (43%). 32% anketirancem je pri načrtovanju prometa pomembno tudi zagotavljanje pogojev za zdravje ljudi.

Največ anketirancev (52 %) je na vprašanje odgovorilo, da že zdaj večino poti, krajših od 2 km oz. do 25 minut hoje, opravi peš. Dodatnih 31 % bi takšne poti pogosteje opravilo peš, če bi bile pešpoti bolje urejene, 24 % pa, če bi bila hoja po poteh varnejša.

Tudi pri kolesarjenju je podoben trend. Velika večina anketirancev se strinja oz. popolnoma strinja, da je potrebno v občini Kanal ob Soči izboljšati pogoje za kolesarjenje (86%). Največ anketirancev (36 %) je odgovorilo, da običajno že zdaj poti do 2 km opravi s kolesom. 35 % bi se za kolesarjenje odločilo pogosteje, če bi bile poti bolje urejene (npr. senca, ustrezna širina, ločene kolesarske steze), 31% anketirancev pa to pot že sedaj opravi s kolesom. Najmanj anketirancev (3%) je odgovorilo, da bi pot do 2km opravili s kolesom, če bi bila varna javna kolesarnica na železniški oziroma avtobusni postaji.

Aktivna mobilnost (hoja, kolo, e-skiro, e-kolo) po podatkih ankete najbolj prevladuje pri poteh za rekreacijo (69 %) in do trgovin in ostalih storitev v okolici doma se aktivno odpravi 42 % vprašanih, v šolo ali službo pa le 17 %.

Anketiranci so izrazili nezadovoljstvo z urejenostjo pločnikov (9 % jih ocenjuje kot zelo slabo urejene, 29 % kot slabo) in kolesarskih povezav (13 % zelo slabo, 30 % slabo). Velika večina meni, da je treba izboljšati pogoje za kolesarje (86 %) ter izboljšati pogoje za hojo (88 %). Prav tako se 70 % vprašanih strinja ali popolnoma strinja, da je treba povečati obstoječa območja za pešce ter uvesti nova.

Posebej so bili izpostavljeni izzivi, povezani z neurejenimi, slabo izvedenimi ali slabo vzdrževanimi pločniki, ki so preozki in nesklenjeni. Anketiranci so izpostavili nezadovoljivo kolesarsko infrastrukturo, pomanjkanje medkrajevnih in medobčinskih kolesarskih povezav, ki so neskljene in slabo označene. Tu se kaže priložnost za gradnjo ustreznih peš in kolesarskih koridorjev, tudi v okviru sanacij cest. Poudarjena je bila potreba po večji ozaveščenosti in promociji hoje in kolesarjenja ter vključevanju občanov v procese odločanja. V nadaljnjem načrtovanju ukrepov naj se posebno pozornost nameni urejenosti šolskih poti ter dostopnosti za gibalno ovirane.

Pri reševanju sezonskega pritiska je ključno zagotoviti redno vzdrževanje obstoječih peš in kolesarskih poti, obnovo ter gradnjo novih peš in kolesarskih povezav (npr. Kanal – Tolmin idr.), tudi ločenih od glavnih prometnic. Pomembna ukrepa sta tudi vzpostavitev varnih parkirišč za kolesa in e-kolesa ter razvoj sistema izposoje koles in e-koles.

JPP:

Podatki iz ankete potrjujejo dejstvo o precejšnji oddaljenosti med kraji in hkrati razkrivajo pomanjkljive povezave v medkrajevnem in medobčinskem javnem potniškem prometu (JPP). Uporaba JPP med anketiranci je izredno nizka – le 5 % jih javni prevoz uporablja za prevoz v šolo.

Največje nezadovoljstvo med vprašanimi je bilo izraženo prav glede javnega potniškega prometa: 17 % ga ocenjuje kot zelo slabega, dodatnih 40 % pa kot slabega. Kar 83 % anketirancev se strinja oziroma popolnoma strinja, da je v občini Kanal ob Soči nujno izboljšati JPP.

Izziv predstavljajo predvsem premalo frekventne linije, ki niso usklajene z delovnimi urniki uporabnikov in pogosto ne omogočajo fleksibilne uporabe. Z JPP ni povezan celotni podeželski del občine (Kambreško in

deli Banjške planote). Poudarjena je bila tudi potreba po večjem ozaveščanju in promociji javnega prometa ter krepitvi alternativnih oblik mobilnosti, kot so sopotništvo in prevozi na klic.

V nadaljnjem načrtovanju ukrepov naj se poseben poudarek nameni optimizaciji JPP, s premislekom o uvedbi krožne linije po principu Hop on/Hop off. Takšna ureditev bi omogočila učinkovitejši javni prevoz in več povezav v odročne kraje. Bolj učinkovito bi se lahko na ta način vzpostavile avtobusne in železniške povezave (večmodalnost).

Pomembna je tudi vzpostavitev novih avtobusnih postajališč ter prenova in ureditev obstoječih, ob tem pa zagotovitev varnih dostopnih poti do njih.

MOTORNI PROMET in PARKIRANJE:

Prebivalci občine Kanal ob Soči do lokacij svojih vsakodnevnih dejavnosti, obveznosti ali prostega časa najpogosteje potujejo z avtomobilom. Prav tako se z avtomobilom skoraj vsi (99 %) odpravljajo tudi v sosednje občine, 71% pa se jih z avtomobilom odpelje v službo. 35 % vprašanih meni, da bi bilo smiselno omejiti dostop avtomobilov v središče občine.

Bolj razdeljena so mnenja glede širjenja in gradnje novih cest, hitrejšega potovanja z avtomobilom, umeščanja novih parkirišč ter omejevanja hitrosti avtomobilskega prometa. Večina anketirancev se ne strinja oziroma se popolnoma ne strinja (53%) z zmanjšanjem števila obstoječih parkirnih mest.

Velik izziv v občini predstavlja slaba prometna dostopnost, slabo vzdrževane ceste ter preobremenjenost cest in parkirišč, tudi v turistični sezoni. Izpostavljajo se prekomerne hitrosti in nevarne prometne ureditve v občini. Za blaženje teh pritiskov je ključno učinkovito upravljanje motornega prometa, spodbujanje uporabe vozil na alternativne pogone in krepitev trajnostnih oblik mobilnosti. Pomembno je tudi redno vzdrževanje prometnih površin.

Usklajevanje prometnih tokov bi moralo potekati na regionalni in državni ravni, predvsem pri urejanju državnih cest na območju občine (Deskle, Kanal, Ročinj in Doblar). Med predlaganimi ukrepi izstopajo postavitve novih radarjev in opozorilnih tabel. Kot dodatna varnostna rešitev je bila vzpostavljena tudi signalizacija za omejevanje hitrosti. Ukrepi so smiselni in potrebni, kot začetni koraki, ki bi jih bilo treba nadgraditi s sistemskimi rešitvami, kot so urejena obvoznica, večja vlaganja v alternativne oblike mobilnosti ter boljša infrastruktura za pešce in kolesarje.

Zelo pomembna se izkazuje tudi zamisel o zaprtju središča Kanala in Deskel za tovorni in tranzitni promet, z izvedbo obvoznice. Smiselna je tudi uvedba ukrepov za umirjanje hitrosti, vključno s kaznovanjem prekoračitev hitrosti in gradnjo prometnih ovir, razmislek o uvedbi ekološke takse za onesnaževanje zaradi izpustov motornega prometa, zlasti za podjetja in turistične agencije.

V okviru parkirne politike je treba optimizirati parkirni režim, ter časovno omejiti parkiranje za dostavo v mestnem jedru. Ključni ukrep je tudi izgradnja več manjših večmodalnih vozlišč (P+R) na obrobju naselji in ob železniški infrastrukturi. Prav tako je pomembno zagotoviti ustrezna parkirišča za motorje in izgraditi ločena parkirišča za avtodome.

POROČILO_D6: Poročilo o javni razpravi o analizi obstoječega stanja prometa v občini

Občina Kanal ob Soči, Sejna soba, Trg svobode, Kanal ob Soči
21.10.2024 ob 19:30 uri
Število udeležencev: 17

Poročilo o analizi obstoječega stanja prometa v občini Kanal ob Soči

Opomba:

V oktobru je potekala javna razprava o analizi stanja, ki je bila s soglasjem Ministrstva za okolje, podnebje in energijo združena in izvedena zaporedno za delavnico za oblikovanje vizije in ciljev in javno razpravo za predstavitev predloga vizije in ciljev OCPS občine Kanal ob Soči, zaradi nesmiselnosti večkratnih vabil javnosti k sodelovanju v kratkem časovnem obdobju, saj je število ljudi, ki so pripravljeni sodelovati, omejeno, prav tako pa je omejen njihov popoldanski čas.

Na javi razpravi je udeležence v imenu Občine pozdravil župan, g. Stegel. Sledila je predstavitev širšega okvira in korakov priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS) ter predstavitev pripravljavca Arco d.o.o. Nova Gorica.

Nato smo besedo predali udeležencem. Pričeli smo javno razpravo o analizi stanja prometa v občini Kanal ob Soči, ki jo je vodila mag. Polona Filipič Gorenšek, za Arco d.o.o. Nova Gorica. Najprej smo skupaj prebrali uredniško dopolnjen predlog vizije in ciljev, nato pa so bili udeleženci pozvani, da v tej perspektivi analizirajo obstoječe stanje prometa v njihovi občini.

Ta zapisnik se nanaša na drugi del razprave: Analizo obstoječega stanja prometa v občini, v sklopu katere so udeleženci zapisovali svoja opažanja v okviru analize obstoječega stanja oziroma določitev ključnih izzivov, s katerimi se soočajo pri uresničevanju vizije in zastavljenih prometnih ciljev. Delavnica se je začela s pregledom ključnih izzivov, povezanih s prej potrjenimi cilji, kjer so udeleženci delili svoja opažanja in predloge za izboljšanje v naprej pripravljene tabele, po prometnih stebrih: hoja, kolesarjenje, JPP, motorni promet in parkiranje.

Udeleženci se razdelijo v skupine in skupaj določijo izzive na področju doseganja posameznega cilja. Po koncu dela v skupinah vsaka skupina predstavi svoja opažanja glede obstoječega stanja v prometu znotraj občine Kanal ob Soči po prometnih stebrih:

POVZETEK:

Stanje prometa v občini Kanal ob Soči s pregledom ključnih izzivov:

Steber mobilnosti	Izzivi
HOJA	Udeleženci so sporočili in z vpisi v pripravljene tabele na plakatih vpisali, da so na področju hoje najpomembnejši izzivi: _ neurejenost in nevarnost površin za pešce v večjih krajih in zaselkih občine (mankajoči pločniki). _ manjkajoča javna razsvetljava. _ manjkajoče označbe za varnost pešcev (talne, svetlobne). _ slabo vzdrževanje propustov ter neurejanje bankin (strma pobočja), odstranjevanje dreves. _ prevelik promet skozi Deskle in Kanal, ki ogroža varnost pešcev. _ zaraščene, nevzdrževane in slabo označene peš poti, tudi na podeželju _ nezavarovanost nekaterih predelov. _ neustrezna varnost pešcev čez most v Kanalu. _ omejitev hitrosti na 60 km/h iz Kanala do pokopališča naj se zniža, zaradi večje varnosti za pešce. _ ne povezani, nesklenjeni pločniki iz Kanala do plaže, bencinske, železniške postaje, itd. _ pešci so izpostavljeni predvsem ob vpadnicah v kraje.
KOLESARJENJE	Udeleženci so z vpisi v pripravljene tabele na plakatih vpisali pereče izzive v stebru kolesarjenja: _ deli kolesarskih povezav potekajo po lokalnih cestah in zaradi neupoštevanja pravil v prometu je večja nevarnost za vse udeležence. _ manjkajoče so označbe in usmerjevalne table za kolesarske povezave. _ pomanjkanje polnilnic za e-kolesa, stojal za kolesa in servisnih točk. _ neurejenost kolesarske poti od Plav do Avč / širša cesta. _ občestna infrastruktura za kolesarje je pomanjkljiva / klopi, pitniki. _ kolesarskih poti je zelo malo, le te so nepovezane, saj je komunikacija pri projektiranju med sosednjimi občinami okrnjena. Manjka kolesarska povezava Kanal-Tolmin, Kanal-Most na Soči _ pomenljivo je označevanje kolesarskih povezav, tudi usmerjevalnih tabel je premalo.

JPP	Kot najpomembnejše izzive so v stebru Jpp udeleženci izpostavili: _ manjkajoče, premalo frekventne so linije potniškega prometa, do oddaljenih, razpršenih krajev. Zaledni kraji niso povezani z dolinskimi kraji. Le to se zrcali v neučinkoviti rabi jpp s strani dijakov in starejših (ne smejo koristiti šolskega prevoza). _ neusklajeni so urniki s potrebami uporabnikov, sploh v času počitnic in praznikov. _ pomanjkljivo so označena postajališča za avtobuse (Kanal, Ajba, Avče, Kal nad Kanalom, Lig), brez ustrezne opreme (klopi, nadstrešnica). _ železniška infrastruktura je zastarela, pomanjkljiva, neučinkovita, vlaki zamujajo, vožnja je neudobna (ni klime), frekvenca vlakov je nizka. Železniška infrastruktura je premalo izkoriščena za tovorni promet. _ postajališča so slabo urejena in praviloma dotrajana in neopremljena. _ železniški promet ni povezan z avtobusnim. _ smiselna bi bila tudi digitalizacija vozovnic, voznih redov in drugih obvestil vezanih na JPP. _ slaba je promocija rabe JPP.
MOTORNI PROMET	Kot najpomembnejše izzive so v stebru motornega prometa udeleženci izpostavili: _ nepretočnost prometnih cest (od Doblarja-Deskel), ki so obremenjene s tranzitnim in tovrnim prometom. _ premile omejitve hitrosti, vozijo prehitro. _ slabo je stanje prometne signalizacije, prometnih znakov ter talnih označb. Tudi varnostnih ograj ni ponekod. Zaradi zaraščenosti in nevzdrževanja so določeni deli nepregledni. Stanje državne infrastrukture je ponekod zelo slabo (Lig). _ okrepitev ponudbe Prostofer. _ preobremenjenost krajev z motornim prometom, tudi s tovrnim (Kanal, Deskle), sploh v času poletne sezone. Izgradnja obvoznice. _ pomanjkljivi so ustrezni ukrepi za umirjanje prometa v naseljih. Nekatera cestišča so slabo vzdrževana, preozka in pomankljivo opremljena. Pretočnost je zato omejena. _ previsoke so hitrosti prometa v manjših krajevnih središčih in tudi v Kanalu in Desklah (omejitve na 30km/h).
PARKIRANJE	Kot najpomembnejše izzive so glede parkiranja udeleženci izpostavili: _ zelo velik problem je preobremenjenost krajevnih središč in manjših krajev s parkiranimi avtomobili, sploh v času poletne turistične sezone je parkirišč premalo, tako za avtomobile kot tudi za avtobuse in avtodome. _ ni ustrezne politike parkiranja. _ premisliti možnost izvedbe ustrezne garažne hiše. _ parkirišča so povečini nevzdrževana, problem je tudi z divjim parkiranjem. Ni dovolj ustreznih parkirišč za invalide in e-polnilnic. _ izziv predstavljajo tudi divja parkirišča kamp prikolic in avtodomov, sploh v bližini turističnih izhodišč ali točk.

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	_ pomanjkanje finančnih sredstev. _ potreba po aktivnem sodelovanju različnih deležnikov. _ pomanjkljivo spremljanje in vrednotenje.

Tabela 19: Stanje prometa v občini s pregledom ključnih izzivov.

Pregled identificiranih izzivov glede na strateške cilje:

Strateški cilji	Izzivi
Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti..	_Nevarne, neudobne in neskljene peš poti brez urejenih površin za pešce v večjih krajih in zaselkih občine. _Pomanjkanje ustrezno urejenih površin za pešce na kritičnih, ozkih prometnih točkah (npr. središče Kanala, most v Kanalu). _Slaba razsvetljava in označbe za zagotavljanje varnosti na nekaterih ključnih prehodih za pešce in vzdolž peš poti. _Slaba dostopnost peš površin za starejše in gibalno ali senzorično ovirane (ni ustreznih klančin in talnih označb). _Odsotnost varnih pešpoti, ki bi povezovala naselja s središčem. Izpostavljena je bila tudi potreba po nadgradnji varnih šolskih poti izven središča kraja Kanal in Deskle. _Pomanjkljivo označene in vzdrževane peš poti.
Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središčih in med naselji v občini ter med sosednjimi občinami.	_Neurejene ali pomanjkljivo urejene kolesarske ureditve, ki ponekod potekajo po s prometom obremenjenih cestiščih (npr. Soška cesta) in so brez ustreznih prometnih znakov ter usmeritev. _Pomanjkanje varnih kolesarskih pasov vzdolž glavnih prometnih cest. _Kolesarska infrastruktura je zelo slabo urejena, označbe so pomanjkljive. _Pomanjkanje kolesarskih povezav med kraji v občini (Plave – Avče) in s sosednjimi občinami, Tolmin, Most na Soči, Kobarid, Bovec. _Slabo označene in vzdrževane kolesarske poti. _Odsotnost varnih kolesarskih poti/koridorjev, vzdolž glavnih prometnih cest, ki bi povezovala razpršena naselja z večjimi kraji. _Pomanjkanje ustreznih parkirnih stojev za kolesa in druge pomembne infrastrukture (pitniki, klopi idr.). _Pomanjkanje sistema za izposajo občinskih koles. _Pomanjkanje polnilnic za e-kolesa in servisnih točk za kolesa.
Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles), tudi s kraji na podeželju, za prebivalce in v turistične namene.	_Prenizka frekvenca JPP povezav oz. so le te celo neobstoječe, med naselji v občini Kanal ob Soči in med občinami), zato je tudi uporaba JPP prenizka. _Zelo slaba ali pa jih celo ni primernih avtobusnih postajališč (npr. Kanal), sploh na obrobni območjih. _Pomanjkljivo označena postajališča za avtobuse, brez ustrezne urbane opreme (klopi, nadstrešnica). _Odsotnost povezav med dolino in razpršenimi kraji na planotah. _Neusklajeni vozni redi linij JPP (bus in vlak), nekatere povezave so nefunkcionalne in na nekaterih relacijah je frekvenca JPP prenizka. _Neusklajeni vozni redi in nefunkcionalne JPP povezave ter velike zamude (vlak). _Slaba povezanost med železniškim in avtonusnim prometom (multimodalnost). _Slabo izkoriščena železniška infrastruktura za tovorni promet. _Ni digitalnih vozovnic, vozni redov in drugih obvestil vezanih na JPP. _Slaba promocija rabe JPP.
Cilj 4: Privlčen in dostopen JPP (povezava železniškega in avtobusnega javnega prometa) znotraj občine in v sosednje občine.	

Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremenitev središč in vaških jeder motornega prometa).	_Preobremenjenost središča Deskel in Kanala ter drugih krajev s tranzitnim in tovrnim prometom, sploh v času poletne sezone. _Slabo vzdrževana cestišča, preozka in pomanjkljivo opremljena. Pretočnost je zato omejena. _Preobremenjenost s hrupom zaradi povečanega prometa z motorji.
Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	_Slabo je stanje prometne signalizacije, prometnih znakov ter talnih označb. Tudi varnostnih ograj ni ponekod. Zaradi zaraščenosti in nevzdrževanja so določeni deli nepregledni. Stanje državne infrastrukture je ponekod zelo slabo (Lig). _Previsoke hitrosti prometa v krajevnih središčih, tudi v Kanalu in Desklah (naj se omeji hitrost na 30km/h). _Prometna preobremenjenost krajevnih središč, tudi s parkiranimi avti, avtodomi in avtobusi. _Pomanjkanje ustreznih ukrepov za umirjanje prometa v naseljih.
Cilj 7: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	_Okrepitev ponudbe Prostofer in prevoza na klic ter 'car sharing'. _Neurejeno parkiranje v naseljih, tudi v času turistične sezone. _Manj primerna parkirna politika. _Pomanjkanje ustreznih ukrepov za parkiranje, sploh v času poletne sezone. Raznoliki parkirni režimi glede na sezonskost. Turisti niso ustrezno informirani glede možnosti lokacij parkiranja. _Nevzdrževana cestišča in parkirišča. _Divje kampiranje kamp prikolic in avtodomov, šotorenje in parkiranje motornih vozil. _Ni dovolj ustreznih parkirišč za invalide, premalo je e-polnilnic.
Cilj 8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	_Slabe in neučinkovite trajnostne povezave znotraj naselij, med naselij in s sosednjimi občinami. _Neudobne in nevarne peš ter kolesarske povezave. _Netrajnostne oblike potovalnih načinov pri poteh na delo ali v šolo. _Slaba dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Tabela 20: Pregled identificiranih izzivov glede na strateške cilje.

Priloge:

- *Izpolnjeni plakati z javne razprave - Analiza obstoječega stanja, občina Kanal ob Soči, 21.10.2024*
- *Slike z javne razprave - Analiza obstoječega stanja občine Kanal ob Soči, 21.10.2024.*
- *Lista prisotnosti*

OCPS - ANALIZA STANJA PROMETA V OBČINI KANAL OB SOČI		
	KAJ JE DOBRO	KAJ VAS MOTI
1. NOVA		
2. KOLESARJENJE		
3. JPP / BUS		
4. JPP / VLAK		
5. AVTO		
6. PARKIRNJE		

OCPS - ANALIZA STANJA PROMETA V OBČINI KANAL OB SOČI		
	KAJ JE DOBRO	KAJ VAS MOTI
1. MOJA	Moja je dobra	Moja je slaba
2. ZADOLŽENOST	Zadolženost je dobra	Zadolženost je slaba
3. LPP / BUS	LPP / BUS je dobra	LPP / BUS je slaba
4. LPP / VLAK	LPP / VLAK je dobra	LPP / VLAK je slaba
5. AVTO	AVTO je dobra	AVTO je slaba
6. PARKIRNJE	Parkiranje je dobra	Parkiranje je slaba

Slika 77: Izpolnjeni plakati z javne razprave - Analiza obstoječega stanja, občina Kanal ob Soči, 21.10.2024



Slika 78, 79: Javna razprava Analiza obstoječega stanja občine Kanal ob Soči, 21.10.2024.

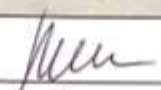
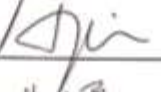
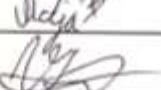
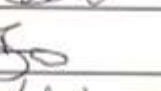
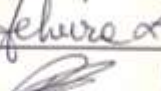
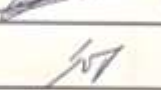
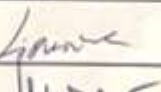
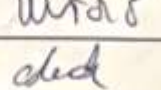
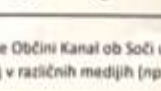
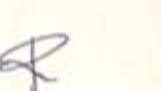
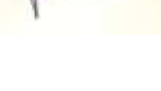
Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: JAVNA RAZPISA - ANKETA OBŠIROČNEGA STANJA

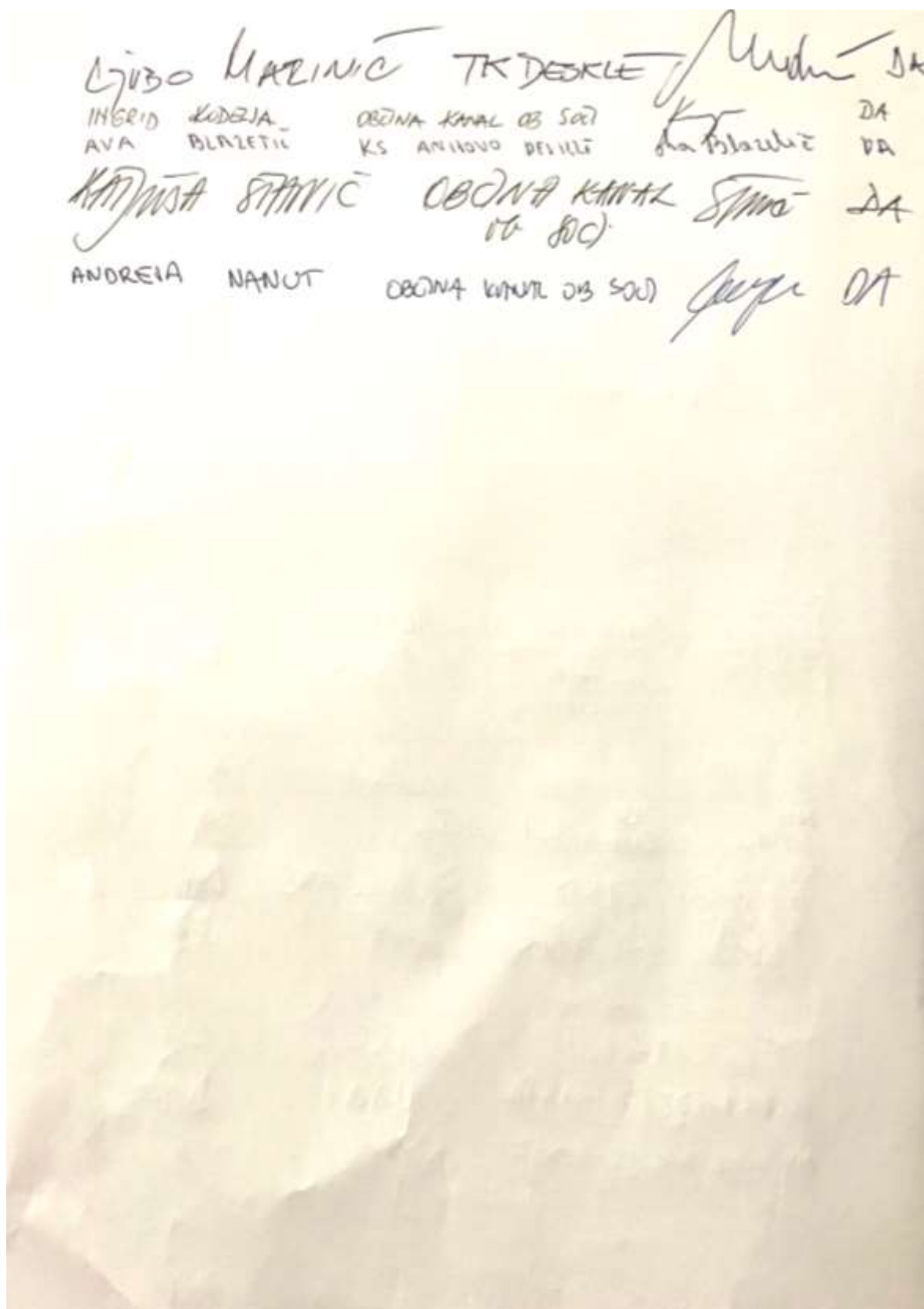
Kraj: OBČINA KANAL OB SOČI

Datum: 24. 10. 2024

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis	*Soglasje za uporabo fotografij DA/NE
PAOLINA FILIPIK GRANVSKA	AKCO D.O.O.		DA
TRAJA POKORNIK PLENČIČ	OBČINA KANAL OB SOČI		DA
MAJA BAUDAŽ	VEVEC KANAL		DA
VLADIMIR ŽNIDARČIČ	K.S. LIG		DA
SOLO GORDAN	DJA Svetlana Krilo		DA
Reheira L. Zolterstein	ŠTKD		DA
ROBERT DUKSIČ	ŠD MORSKO		DA
DAVID SCHENSAKY	POKICIJA		DA
DARJA LIPUŠČEK	KS Kal		DA
VALERIJA REDOŠ	TD KORABA		DA
ANA KOŠUTA SKOK	OŠ DESKLE		DA

* Soglasje za uporabo fotografij: s podanim soglasjem se dovoljuje Občini Kanal ob Soči uporabo fotografij pri pripravi poročil o izvedbi projekta OCPS Kanal ob Soči ter objavo fotografij v različnih medijih (npr. spletna stran občine, glasilo MOST, fb stran) z namenom promocije izvedene aktivnosti projekta.

PETRA RUŽAR ŽIKMŠ  DA



POROČILO_D7: Delavnica o opredelitvi prednostnih izzivov, priložnosti in prioritet

Sestanek z ožjo in širšo delovno skupino

Kraj: Občina Kanal ob Soči, Sejna soba, Trg svobode, Kanal ob Soči

Kdaj: 8.7.2025 ob 17. uri

Prisotni: glej prilogo

Poročilo delavnice

Delavnico o izzivih, priložnostih in prioritetah OCPS Kanal ob Soči smo pripravili in vodili predstavniki podjetja Arco d.o.o. Nova Gorica. Delavnice so se udeležili člani ožje in širše delovne skupine z Občine Kanal ob Soči. Uvodoma smo predstavili ugotovitve iz opravljenega D sklopa priprave OCPS – analize stanja. Izhajajoč iz prednostnih strateških ciljev OCPS je bila narejena analiza stanja, v kateri so bile opravljene meritve obveznih kazalnikov (štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev OŠ in zaposlenih), pregled statističnih podatkov, terenski ogledi, intervjuji, javna razprava in delavnica. Na podlagi analize stanja so v nadaljevanju prikazani najpomembnejši izzivi v prometu v občini.

Ugotovitve iz vseh zgoraj naštetih virov, smo sintetizirali in prednostne izzive, priložnosti in prioritete postavili v logični okvir, ki izhaja iz strateških ciljev, na katerih temelji vizija občine, preko povezanih prednostnih izzivov, priložnosti in prioritet, do strateških vodil. Na ta način se združuje javnost in širša ter ožja delovna skupina tako na ravni vira podatkov, kot tudi na ravni legitimizacije ciljev in strateških vodil.

Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti ni ločen dokument, temveč je zajet v Matriki izzivov, priložnosti in prioritet, ki je del Poročila D7. V matriki so vključeni izzivi, priložnosti in prioritete, vezane na cilje za vsak prometni steber. Dodan je tudi stolpec z dosežki.

Člani ožje in širše delovne skupine so se strinjali s predlaganim.

Matrika izzivov, priložnosti in prioritet, z dosežki:

	Strateški cilji	Prednostni izzivi	Priložnosti	Prioritete	Dosežki
Hoja	Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti.	_Nevarne, manjkajoče, neudobne in neskljene peš poti brez urejenih površin za pešce v večjih krajih in zaselkih v občini (npr. Kanal na glavnem trgu, kanalski most, Doblar idr.). _Pomanjkanje ustrezno urejenih površin za pešce na kritičnih, ozkih prometnih točkah (npr. središče Kanala, kanalski most). _Slaba razsvetljava in označbe za zagotavljanje varnosti na nekaterih ključnih prehodih za pešce in vzdolž peš poti. _Slaba dostopnost peš površin za starejše in gibalno ali senzorično ovirane (ni ustreznih klančin in talnih označb). _Odsotnost varnih pešpoti, ki bi povezovale naselja s središčem. Izpostavljena je bila tudi potreba po nadgradnji varnih šolskih poti izven središča kraja Kanal in Deskle. _Pomanjkljivo označene in vzdrževane peš poti. _Slaba peš dostopnost do storitev, ki so praviloma v dolini. _Problematične poti brez ustreznih urejenih površin za namen pešačenja, tudi med kraji. _Pomanjkanje varnih prehodov za pešce.	-Anketiranci bi več hodili, če bi bile poti bolj urejene in varne. -Urejati varna prečkanka cest. -Urejati varne in udobne peš poti med kraji na podeželju in kraji na podeželju s središči v dolini in med sosednjimi občinami. -Urejanje varnih in sklenjenih šolskih poti v občini. -Urejati varne in sklenjene peš površine (most v Kanalu) in prehode za pešce v krajih občine Kanal ob Soči. -Umirjati promet in vzpostavitev peš con v središču Deskel in Kanala ter drugih naselij. -Urejati razsvetlavo ob peš poteh. -Izgradnja vsem dostopnih peš poti v občini Kanal ob Soči. -Urejati primerno označene, vzdrževane, osvetljene in varne peš poti po celotni občini. -Spodbujanje hoje preko promocije zdravega življenjskega sloga, ozaveševalnih kampanj.	-83 % anketiranih se strinja s potrebo po varnih in udobnih peš poteh. -Varnost je najpomembnejša vrednota pri načrtovanju prometa. -70 % anketiranih meni, da je potrebno povečati območja za pešce za namen izboljšanja pogojev za hojo.	_ Uvedba Pešbusa, s promocijo pomembnosti hoje. _Izvedba Načrta varnih šolskih poti. _ Vzdrževanje peš poti. _ Ureditve novih prehodov za pešce in pločnikov in izboljšanje že obstoječih v naseljih. _Nova prometna signalizacija

	Strateški cilji	Prednostni izzivi	Priložnosti	Prioritete	Dosežki
Kolesarjenje	Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središču in med naselji v občini ter med sosednjimi občinami.	_Neurejene ali pomanjkljivo urejene in nevarne kolesarske ureditve, ki ponekod potekajo po s prometom obremenjenih cestiških (npr. Soška cesta) ali imajo neustrezen režim in so brez ustreznih prometnih znakov. _Pomanjkljivo označevanje, ki je ponekod nejasno in se pojavljajo težave z vodenjem kolesarjev. _Kolesarska infrastruktura je zelo slabo urejena, označbe so pomanjkljive. _Pomanjkanje kolesarskih povezav med kraji v občini (Plane – Avče) in s sosednjimi občinami, Tolmin, Most na Soči, Kobarid, Bovec) _Odsotnost varnih kolesarskih poti/koridorjev, vzdolž glavnih prometnih cest, ki bi povezovale razpršena naselja z mestom. _Pomanjkanje ustreznih parkirnih stojev za kolesa in druge pomembne infrastrukture (pitniki, klopi idr.). _Pomanjkanje sistema za izposojlo občinskih koles. _Pomanjkanje polnilnic za e-kolesa in servisnih točk za kolesa. _Izgradnja nedokončanih delov kolesarskih povezav (Kanal - Tolmin).	-Anketiranci bi več kolesarili, če bi bile poti bolj urejene in varnejše ter bolje označene. -Urejati varne kolesarske poti v občini, med kraji, tudi med Solkanom in Mostom na Soči, na način, da so ločene od ostalih prometnih površin. -Povečanje varnosti na obstoječih kolesarskih poteh. -Uvedba usmerjevalnih in označevalnih tabel za kolesarske povezave po celotni občini. -Vzpostavitev varnih kolesarnic, parkirnih stojev za kolesa in izposojevalnic koles v središču in na ključnih turističnih točkah ter naseljih. -Promocija sistemov za izposojlo koles kot del večmodalnih potovalnih možnosti. -Vključitev izposoje električnih koles za premagovanje višinskih razlik	-Anketiranci so zelo naklonjeni izboljšanju pogojev za kolesarjenje. - 53% anketirancev se popolnoma strinja s potrebo po izboljšanju pogojev za kolesarjenje. -Prednostno naj se ureja kolesarsko povezavo med Novo Gorico in Tolminom, ter znotraj občine, med naselji v občini, na osnovi strokovnih terenskih ogledov. -Prednostno naj se ureja kolesarsko infrastrukturo v večjih krajih, na ključnih turističnih točkah in drugih območjih zgoščene poselitve. -Celostna promocija aktivnega načina življenja, kolesarjenje in hoja.	_Uspešna ureditev kolesarske povezave Nova Gorica-Kanal, ki je zelo obiskana. _Postavitev varnostnih ograj in usmerjevalnih tabel. _Postavitev servisnega avtomata (Lig). _Uvedba 3d talnih označb, za dodatno varnost ranljivejših udeležencev v prometu. _Postavitev info table z lokalno ponudbo.

	Strateški cilji	Prednostni izzivi	Priložnosti	Prioritete	Dosežki
JPP	Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles), tudi s kraji na podeželju, za prebivalce in v turistične namene.	_Prenizka frekvenca JPP povezav oz. so le te celo neobstoječe, med odročnimi naselji in naselji v dolini ter med občinami, zato je tudi uporaba JPP prenizka. _Zelo slaba ali pa jih celo ni primernih avtobusnih postajališč (npr. Kanal, odročni kraji), sploh na obrobni območjih.	-Anketiranci bi več uporabljali JPP, če bi bile povezave bolj frekventne in prilagojene urnikom uporabnikov. -Razvoj integriranega JPP z mini avtobusi ali kombiji, ki povezujejo razpršena naselja s središčem Kanala in Deskel ter medobčinsko (Tolmin, Nova Gorica).	-Anketiranci so naklonjeni izboljšanju frekvence JPP, 83%. -Večinski delež anketirancev JPP skoraj ne uporabljajo, oziroma ga (le v 5%) uporabijo za prevoz v šolo.	_ Uvedba prevoza na klic, prostofer. _ Urejanje avtobusnih postajališč. _Subvencionira ne vozovnice za dijake in študente.
	Cilj 4: Privlčen in dostopen JPP (povezava železniškega in avtobusnega javnega prometa) znotraj občine in v sosednje občine.	_Pomanjkljivo označena postajališča za avtobuse, brez ustrezne urbane opreme (klopi, nadstrešnica). _Neuskklajeni vozni redi (bus in vlak) in nefunkcionalne JPP povezave. _Na določenih relacijah je frekvenca JPP prenizka (vlak, bus). _Slaba povezanost JPP med odročnimi naselji in središči v dolini. _Neuskklajeni vozni redi in nefunkcionalne JPP povezave ter velike zamude JPP (vlak). Slaba povezanost med železniškim in avtobusnim prometom (multimodalnost). _Slabo izkoriščena železniška infrastruktura za tovorni promet. _Ni digitalnih vozovnic, vozni redovi in drugih obvesti vezanih na JPP. _Slaba promocija rabe JPP.	-Izboljšani vozniki, ki je prilagojen kapaciteti vozila glede na povpraševanje. -Okrepitev prilagodljivih JPP storitev (npr. na zahtevo) za območja z nizko gostoto prebivalstva. -Izboljšana frekvenca, bolj usklajeni urniki in več povezav JPP (tudi med busi in vlaki) znotraj občine in širše. -Vzpostavitev krožne linije znotraj občine (Hop on/Hop off). -Vzpostavitev novih in prenova obstoječih JPP postajališč po celotni občini. -Uvedba sodobnih digitalnih oblik plačilnih možnosti pri prevoznikih JPP (mobilno, kartično plačevanje) in digitalizacija informacij. -Ozaveščanje in promocija JPP.	-Spodbujanje uporabe prevozov JPP, tudi v razpršenih delih občine (shuttle busi, e-vozila). -Prednostno naj se ureja ustrezna avtobusna postajališča v občini, na ključnih točkah zgoščene poselitve. -Ureja naj se smiselno umeščene manjše večmodalne točke (Kanal. Deskle). -Zmanjšati odvisnost od avtomobilskega prometa.	

	Strateški cilji	Prednostni izzivi	Priložnosti	Prioritete	Dosežki
Motorni promet	Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremeniti središča, vaška jedra in turistične točke motornega prometa).	_Preobremenjenost središča Deskel in Kanala in drugih krajev s tranzitnim in tovornim prometom, sploh v času poletne sezone. _Slabo vzdrževana cestišča, preozka in pomanjkljivo opremljena, državna in lokalna (Lig). Pretočnost je zato omejena. _Zaraščene ceste, pogosto neočiščene veje in drevesa na cestah, z zamašenimi obcestnimi jarki in muldami.	-Umik motornega prometa iz središča Deskel in Kanala, z ureditvijo obvoznice. -Izgradnja obrobnih, manjših P+R parkirišč tudi za potrebe parkiranja v bližini turističnih točk. -Okrepitev ponudbe prevozov na klic in 'shuttle prevozov', ki so prilagojeni tudi prevozu koles. -Uvedba dodatnih hitrostnih omejitev v naseljih občine. -Izgradnja ustrezno varne prometne infrastrukture za vse udeležence v prometu.	-Umiritev prometa zelo podpira 40% (9 % sploh ne podpira) in je prioriteta. -35% anketiranih meni, da je potrebno v pri načrtovanju prometa v občini izboljšati pogoje za avtomobile -69% anketirancev meni, da je potrebno zmanjšati hitrost avtomobila na nekaterih cestah in v središču občine.	_Umiritev hitrosti prometa v nekaterih naseljih v občini, z uvedbo radarjev in opozorilnih tabel (Ročinj, Plave). _Vzpostavitev signalizacije za umirjanje hitrosti v naseljih.
	Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	_Slabo stanje prometne signalizacije, prometnih znakov ter talnih označb. Ni varnostnih ograj povsod. Zaradi nevzdrževanja so določeni deli nepregledni. Stanje državne infrastrukture je ponekod zelo slabo (Lig). _Previsoke hitrosti prometa, tudi v krajevnih središčih (Deskle, Ložice, Kanal idr.). _Prometna preobremenjenost krajevnih središč, tudi s parkiranimi avti. _Pomanjkanje ustreznih ukrepov za umirjanje prometa v naseljih.			

	Strateški cilji	Prednostni izzivi	Priložnosti	Prioritete	Dosežki
Parkiranje	Cilj 7: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	_Neurejeno parkiranje v naseljih, tudi na zelenicah. _Manj primerna politika parkiranja. _Pomanjkanje ustreznih ukrepov za parkiranje v času poletne sezone. _Obiskovalci niso ustrezno informirani glede možnosti parkiranja. _Nevzdrževana cestišča in parkirišča. _Ni dovolj ustreznih parkirišč za invalide, _Premalo je e-polnilnic. _Okrepitev ponudbe Prostofer in prevoza na klic ter 'car sharing'.	-Vzpostavitev ali zaostritev ustreznih parkirnih režimov (časovno omejeno brezplačno parkiranje), ki bi dolgotrajno parkiranje preseli izven kraja, na manjša P+R parkirišča. -Vzpostavitev JPP povezav med postajališči vlak – bus. -Nadgradnja parkirnih režimov z digitalizacijo in uvedbo usmirjevalnih tabel za namen parkiranja. -Uvedba ustreznih parkirnih režimov za avtodome na urejenih PZA s podporno infrastrukturo.	-35 % anketirancev meni, da je avtomobilov preveč in naj se jim omeji dostop in s tem izboljša pogoje za hojo in kolesarjenje ter JPP. -55% anketirancev je odgovorilo, da jim je najpomembnejša vrednota kakovost bivanja v občini, druga najpomembnejša vrednota (42%) pa varnost otrok v prometu. -Omejitev dostopa avtomobilom in umik mirujočega prometa iz središča Kanala (razen za dostavo, stanovalce in invalide), s čimer se izboljša pogoje za hojo in kolesarjenje.	_Vzpostavitev novih parkirnih površin izven središč krajev. _Označevanje obstoječih parkirišč.

Strateški cilji	Prednostni izzivi	Priložnosti	Prioritete	Dosežki	Strateški cilji
Celostno prometno načrtovanje	Cilj 8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	_Potreba po ozaveščanju o novih trajnostnih prometnih ureditev in sodobnih trajnostnih ureditvah za urejanje prometa na način, da ni izključen noben steber mobilnosti. _Slaba dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti. _Pomanjkanje finančnih sredstev. _Netrajnostne oblike potovalnih načinov pri poteh na delo ali v šolo, znotraj naselij, med naselij in s sosednjimi občinami. _Potreba po aktivnem sodelovanju različnih deležnikov. _Pomanjkljivo spremljanje in vrednotenje stanja.	- Več ozaveščanja glede pomena trajnostnih ureditev. - Več ozaveščanja o sobivanju različnih udeležencev v omejenem prometnem prostoru (Trg svobode v Kanalu). -Komuniciranje novih prometnih trajnostno naravnanih ureditev.	-Povečanje ozaveščenosti prebivalcev in turistov o trajnostni mobilnosti in okoljskih vplivih avtomobilskega prometa. -Izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov.	_ Ozaveščanje o pomenu aktivnega življenja v šolah in med zaposlenimi.

Tabela 21: Matrika izzivov, priložnosti in prioritet.

POVZETEK:

Analiza podatkov iz sklopa D

1. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Občina Kanal ob Soči nime še izdelane Celostne prometne strategije in si z njeno izvedbo ter doslednim izvajanjem v prihodnje prizadeva izboljšati trajnostno mobilnost na svojem območju. V okviru strategije bo občina spodbujala celostno prometno načrtovanje, ki temelji na povezovanju vseh oblik mobilnosti, zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila ter krepitvi dostopnosti in povezanosti – tako znotraj občine kot v sodelovanju s sosednjimi občinami in širšim regijskim prostorom.

Posebnosti, ki vplivajo na prometno načrtovanje v občini Kanal ob Soči, so predvsem reliefna razgibanost, geografska razdrobljenost in razpršena poselitev. Velik del občine obsega hribovita območja, ki omejujejo prostorske možnosti za razvoj prometne infrastrukture. Zaradi pomanjkanja ravninskih površin je gradnja novih cest, železniških povezav in kolesarskih poti tehnično zahtevna ter finančno intenzivna. Nizka gostota prebivalstva na podeželju dodatno vpliva na stroškovno neučinkovitost vzpostavitve javnega potniškega prometa in drugih trajnostnih rešitev, kar povzroča težave pri zagotavljanju rednih in dostopnih prevoznih storitev za vse prebivalce, zlasti v oddaljenih krajih.

Za manjše kraje, kot je Kanal ob Soči, je celostno prometno načrtovanje tesno povezano z ohranjanjem poselitve, lokalnih delovnih mest in kakovosti življenja, saj vse to neposredno vpliva na zmanjšanje potrebe po mobilnosti prek občinskih oziroma regijskih meja. Trajnostna mobilnost v severni Primorski, tudi v občini Kanal ob Soči, tako predstavlja poseben izziv – ne le zaradi naravnih omejitev, temveč tudi zaradi pomanjkljivega medsektorskega in medobčinskega usklajevanja na regionalni ravni.

Dolina Soče se ob razvoju turizma sooča z izrazitimi prometnimi pritiski. V turistični sezoni prihaja do znatne obremenitve obstoječe prometne infrastrukture: ozke cestne povezave, preobremenjeni kraji, pomanjkanje parkirnih mest ter visoka odvisnost obiskovalcev od osebnega avtomobila in obremenjenost ceste infrastrukture s tovornim prometom negativno vplivajo tako na kakovost bivanja lokalnega prebivalstva kot tudi na doživetje in varnost turistov. Vse to dodatno poudarja potrebo po dolgoročno vzdržnih in okoljsko odgovornih prometnih rešitvah, ki bodo podpirale razvoj območja ob hkratnem varovanju naravnih in družbenih virov.

Ključni izzivi:

- nizko vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
- pomanjkljivo zagotavljanje finančnih sredstev
- pomanjkanje ustreznega kadra v občinski upravi
- slabo sprotno spremljanje in analiza stanja

Priložnosti:

- ozaveščanje o pomenu trajnostnih prometnih ureditev in sobivanju različnih udeležencev v omejenem prometnem prostoru (Trg svobode v Kanalu).
- vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z javnimi razpravami, anketami, delavnicami, v sklopu ETM, ...
- aktivno vključevanje vodstva občine v proces priprave OCPS,
- vključevanje ukrepov OCPS pri pripravi proračuna občine.

Prioriteta:

Ozaveščenje prebivalcev in turistov o pomenu trajnostne mobilnosti in negativnih vplivih avtomobilskega in tovornega prometa na okolje.

Povezava s cilji OCPS:

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

2. HOJA

Občina Kanal ob Soči (po podatkih iz leta 2024 ima približno 5.106 prebivalcev in obsega 146,5 km²). Oba osrednja kraja (Kanal, Deskle) občine Kanal ob Soči sta dovolj majhna in kompaktna, da so vse ključne javne storitve dostopne peš v manj kot 15 minutah hoje. Poselitve okoli obeh naselij, Kanal in Deskle, pa so razpršene, in večina manjših vasi ni dostopna peš, zato pomemben izziv predstavlja prav trajnostna povezljivost teh vasi s središčem občine (Deskle, Kanal).

Glede kakovosti zraka so podatki z merilnih postaj pokazali, da je zračni indeks (AQI) v območju doline Soče v trenutku meritve znašal približno 39, kar pomeni, da je kakovost zraka dobra.

OCPS občine Kanal ob Soči zato spodbuja trajnostno mobilnost, ki prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja in zdravja prebivalcev. Ukrepi »aktivnih« načinov premikanja (hoja, kolesarjenje) zmanjšujejo onesnaževanje, zastoje ter prevozne stroške, obenem pa dvigujejo prometno varnost in zmanjšujejo prevozno revščino. Ob pozitivnem vplivu na okolje, kraj pridobi tudi bolj urejeno, privlačno podobo in ustvari pogoje za okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo ter uspešnejšo skupnost.

OCPS med drugim naslavlja tudi številne izzive, povezane s peš prometom, kot so nevarne, neudobne in neskljene pešpoti brez ustrezno urejenih in osvetljenih ter označenih površin za pešce, pomanjkanje pločnikov in javne razsvetljave na območju celotne občine ter mestoma ozki pločniki, ki onemogočajo dostopnost osebam z gibalnimi ovirami. Poleg tega se pojavljajo t. i. ozka grla brez pločnikov, kar predstavlja posebno težavo pri zagotavljanju varnih šolskih poti in gibanju prebivalcev.

Dostopnost peš površin je slaba zlasti za starejše ter gibalno ali senzorično ovirane osebe, saj pogosto ni ustreznih klančin in talnih označb. Odsotnost varnih povezav med naselji in središčem občine dodatno omejuje varno pešačenje. Izpostavljena je bila tudi potreba po nadgradnji varnih šolskih poti v občini Kanal ob Soči, saj so številne obstoječe poti pomanjkljivo označene in slabo vzdrževane.

Razmere v Kanalu ob Soči kažejo, da:

- rezultati ankete za splošno javnost o področju urejanja prometa v občini kažejo, da je potrebno izboljšati varnost in udobje pešcem (83%). 70% anketirancev se strinja oz. popolnoma strinja, da je potrebno povečati in uvesti nova območja za pešce. Anketiranim je pri načrtovanju prometa zelo pomembna varnost ljudi (86%) in izboljšanje pogojev za hojo (43%). 32% anketirancem je pomembno tudi upoštevanje zdravja ljudi.
- je glede na kordonsko štetje delež pešcev znašal 7,6%,

- 17,5% osnovnošolcev prihaja v šolo peš, kar je nizko in se kaže potencial za povečanje deleža hoje za 1%.
- 29% anketiranih zaposlenih živi na razdalji do 2km od dela, kar je primerna razdalja za hojo, v službo jih hodi zadovoljivih 22%.
- Največ anketirancev je v anketi za splošno javnost, (54%) odgovorilo, da že zdaj običajno večino poti do 2 km opravlja peš. 31% anketirancev je odgovorilo, da bi do 2km poti opravili peš, če bi bile poti bolj urejene. Tu se kaže potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 2 km za 5%.

Ključni izzivi:

- nevarne, neudobne in neskljene peš poti brez ustrezno urejenih površin za pešce,
- slaba razsvetljava na nekaterih ključnih prehodih za pešce in vzdolž peš poti,
- slaba dostopnost peš površin za starejše in gibalno ali senzorično ovirane,
- odsotnost varnih pešpoti, ki bi povezovala naselja s središčem,
- pomanjkljive varne šolske poti,
- pomanjkljivo označene in vzdrževane peš poti.

Priložnosti:

- promocija pešačenja za povečanje deleža pešcev in izkoristiti potencial za hojo,
- z ureditvami, ki povečujejo varnost in udobje pešcev spodbuditi uporabo tega potovalnega načina,
- urejanje vsem dostopne peš infrastrukture za bolj zdrav življenjski slog,
- z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za pešce je potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 2 km 5% ter za 3% povečanja deleža peš opravljenih poti v šolo.

Prioriteta:

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

Povezava s cilji OCPS:

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

3. KOLESARJENJE

Občina Kanal ob Soči ima izjemen potencial za kolesarjenje – tako v središčih, v dolini, kot tudi po območju okoliških naselij. Kanal in Deskle sta dovolj kompaktni naselji, da so vse pomembne javne storitve dosegljive v približno 10 minutah vožnje s kolesom. Sosednja naselja, kot so Plave, Ročinj, Doblar, Avče idr., so dostopna v 20 - 25 minutah, posebno, če uporabimo električna kolesa, ki omogočajo udobno premagovanje krajših vzponov. Dolžine in raznolikost kolesarskih poti na območju Kanala ob Soči so dobro dokumentirane, kar pomeni, da je to primerna regija za kolesarje vseh profilov.

Podnebje v dolini Soče je blago, kar podpira kolesarjenje v večini letnih časov. Povprečne dnevne temperature se gibljejo med 1 °C pozimi in 22 °C poleti, pri čemer je največ padavin (okrog 150 mm) v pomladnih in poletnih mesecih, medtem ko so zimski meseci mrzli in občasno sneži. Kanal ob Soči ima dobre geografske in klimatske pogoje (sredozemski, alpski in celinski tip) za razvoj trajnostne kolesarske mobilnosti. Kolesarjenje je hitro, dostopno in primerno za vsakodnevne potrebe v dolinskih predelih občine in z uporabo električnih koles tudi v hribovitih naseljih. Strategija OCPS občine Kanal ob Soči lahko v prihodnje izkoristi ta potencial – z usmeritvijo v razvoj kolesarske infrastrukture (kolesarske poti, polnilne postaje, označbe idr.), promocijske aktivnosti in sodelovanje z lokalnimi ponudniki turizma, da bo Kanal ob Soči postala privlačna destinacija za kolesarje vseh starosti in sposobnosti, s čimer se krepi lokalno mobilnost, gospodarstvo in kakovost življenja.

Izziv so manjkajoče in neskljene urejene kolesarske povezave, ki uporabnika z vidika varnosti in udobja lahko odvrnejo od kolesarjenja kot potovalnega načina. Kolesarske poti so tudi slabo označene in jih večina poteka po prometno preveč obremenjenih cestah. Ukrepi OCPS so oblikovani v skladu z vizijo občine Kanal ob Soči in željo s kolesarskimi stezami in potmi varno povezati občino in regijo ter urediti površine za kolesarje v središčih in drugod, zagotoviti več parkirišč za kolesa in kolesarnic za varno shranjevanje koles ter postaj za e-kolesa in servisnih točk.

Razmere v občini kažejo, da:

- je 10% anketiranih zaposlenih od doma do dela oddaljenih od 2 do 5 km, kar je primerna razdalja za kolesarjenje, na delo jih kolesari občasno 6 %, potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi je 1 %,
- le 0,5% anketiranih osnovnošolcev prihaja v šolo s kolesom, čeprav se jih 26% anketiranih to želi.
- je glede na kordonsko štetje delež kolesarjev znaša 0,6%,
- rezultati ankete za splošno javnost o potovalnih navadah kažejo, da se velika večina anketirancev strinja oz. popolnoma strinja, da je potrebno izboljšati pogoje za kolesarje (89%). Poti do 2 km s kolesom že opravlja 31% anketirancev, glede na rezultate ankete bi lahko delež kolesarjev povečali za 5 % v primeru, da se poti uredi in zagotovi večjo varnost.

Ključni izzivi:

- neurejene ali pomanjkljivo urejene, nevarne oz. slabo vzdrževane kolesarske poti, ki so ponekod brez ustrezne signalizacije in slabo označene ter potekajo po s prometom obremenjenih cestiščih (npr. Soška cesta).
- nevarne kolesarske poti, tudi vzdolž glavnih, s tranzitom in tovornim prometom obremenjenih prometnih cest, med kraji v občini in s sosednjimi občinami,
- pomanjkanje parkirnih stojač za kolesa.
- pomanjkanje sistema za izposajo občinskih koles.
- pomanjkanje polnilnic za e-kolesa in servisnih točk za kolesa.

Priložnosti:

- promocija kolesarjenja za povečanje deleža kolesarjev, tudi kot del večmodalnih potovalnih načinov,
- z ureditvami, ki povečujejo varnost, udobje in boljšo sklenjenost in označenost za kolesarje, se spodbuja uporaba tega potovalnega načina,
- z vzpostavitvijo ustrezne kolesarske infrastrukture (stojala za kolesa, izposoja koles, polnilnice za e-kolesa, servisne točke ipd.) se spodbuja kolesarjenje kot zdrav življenjski slog.
- potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi, glede na oddaljenost doma od zaposlitve je 1 %,
- z zagotovitvijo varnih in urejenih poti za kolesarje je potencial za povečanje deleža kolesarjenja na razdaljah do 2 km 5%.

Prioriteta:

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

Povezava s cilji OCPS:

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

4. JAVNI POTNIŠKI PROMET

Trenutno stanje javnega potniškega prometa (JPP – bus in vlak) v občini Kanal ob Soči ni optimalno. Povezave so omejene, frekvenca voženj nezadostna, zamude so velike (vlak), številna avtobusna postajališča so slabo označena in brez ustrezne opreme (tudi postajališča železnice). Kanal ob Soči nima učinkovitih avtobusnih povezav z zadovoljivo pogostostjo voženj, kar je posledica tako razpršene poselitve kot tudi pomanjkanja sistematičnega regionalnega načrtovanja. Pogosta težava so tudi neustrezni potovalni časi v primerjavi z osebnim avtomobilom, zaradi česar JPP ostaja nekonkurenčen in premalo privlačen za večino uporabnikov.

Občina zaznava izrazito potrebo po boljšem povezovanju z okoliškimi občinami, kot so Nova Gorica, Brda, Tolmin in Most na Soči, ter po integraciji s širšim železniškim sistemom v dolini. Pomanjkanje medsektorskega in regionalnega usklajevanja dodatno omejuje možnosti za učinkovito prometno načrtovanje.

Zaradi nizke gostote poselitve ter sezone narave turističnega prometa, se kot ena izmed ključnih rešitev kaže uvedba in krepitev prilagodljivih prevoznih storitev, kot so sistemi prevozov na zahtevo oziroma po potrebi – zlasti za oddaljena naselja in turistične uporabnike. Ena od možnosti je tudi razvoj integriranega javnega prevoza z manjšimi avtobusi ali električnimi kombiji, ki bi povezovali razpršena naselja z regijskimi središči (kot npr. Hop on/hop off).

Sistem »Hop on / Hop off«, bi lahko predstavljal učinkovit, sezonsko prilagojen in okolju prijazen način mobilnosti. Ta storitev bi bila dostopna tako prebivalcem kot turistom, njena nadgradnja pa bi lahko vključevala širšo mrežo trajnostnega prevoza – od sezonskih povezav (shuttle prevozi, krožne linije) do testiranja električnih vozil.

Strategija predvideva tudi večmodalne prehode, kjer bi integracija koles in javnega prevoza (bus, vlak in manjši e-shuttli) omogočala premikanje brez uporabe osebnega avtomobila.

Poseben poudarek bo v prihodnje namenjen digitalni podpori – z vzpostavitvijo informacijskih tabel, aplikacij in digitalnih sistemov za usmerjanje obiskovalcev, posredovanje podatkov v realnem času in spremljanje prometa.

Cilj občinske prometne strategije je omogočiti dostop do vseh pomembnejših točk – naravnih znamenitosti (Soča, Kambreško, Banjška planota, dolina reke Idrije) in središč Kanala in Deskel – na trajnosten način, prek organiziranih prevozov, krožnih linij in mreže za kolesarjenje.

Ključni izzivi, s katerimi se občina pri tem sooča, vključujejo razpršeno poselitev, izrazito sezonsko in tranzitno (tovorni promet) obremenjenost prometnega sistema, omejene finančne in kadrovske zmožnosti ter šibko povezavo z železniško infrastrukturo.

Kljub temu obstajajo pomembne priložnosti, med njimi bogato naravno okolje, razvita pohodniška in kolesarska infrastruktura, visoka ozaveščenost o pomenu trajnosti med prebivalci in obiskovalci ter možnosti za sofinanciranje ukrepov iz državnih in evropskih sredstev.

Razmere v občini kažejo, da:

- javni potniški promet za pot na delo zaposleni uporabljajo le v 6%, delež tistih, ki za pot na delo premagujejo razdaljo večjo od 5 km je 62% zaposlenih, potencial za povečanje deleža uporabe javnega prevoza med zaposlenimi je kar 56%,
- 48% anketiranih osnovnošolcev se pripelje v šolo s šolskim avtobusom ali kombijem,
- podatki kordonskega štetja kažejo, da je 0,6 % potnikov potovalo z avtobusom.

Ključni izzivi:

- nizka frekvenca voženj in pomanjkanje linij javnega potniškega prometa med naselij, turističnimi točkami in v regiji,
- nizek delež uporabe javnega potniškega prometa, ki je neprilagojen sezonskosti,
- neprimerno opremljena postajališča (bus in vlak).
- neusklajeni vozni redi (vlak, bus) in potreba po digitalizaciji.

Priložnosti:

- promocija za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa,
- promocija brezplačnih prevozov za starejše,
- izboljšati ponudbo javnega potniškega prometa (mini e-kombiji, uvedba sistema Hop on/Hop off idr.)
- s primerno urejenimi postajališči in dostopi do postajališč spodbuditi uporabo tega potovalnega načina,
- potencial za povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa med zaposlenimi, glede na oddaljenost doma od zaposlitve je kar 56%.

Prioriteta:

Zagotovitev primerno urejenih avtobusnih postajališč ter izboljšanje ponudbe JPP s promocijo te oblike mobilnosti.

Povezava s cilji OCPS:

Večja uporaba javnega potniškega prometa je neposredno odvisna od dobre povezanosti naselij in primerne pogostosti voženj. Učinkovit in privlačen JPP (vlak, bus) prispeva k nižjim stroškom mobilnosti ter posledično zmanjšuje delež prevozne revščine. S tem se izboljšuje splošna dostopnost do storitev, spodbuja večja aktivnost prebivalcev, povečuje prometna varnost in kakovost bivanja, hkrati pa se dolgoročno vpliva tudi na spreminjanje potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti.

Povezan in sodobno zasnovan JPP, ki vključuje tudi možnost prevoza koles, ima velik potencial tudi v turistične namene. Ključnega pomena je povezovanje manjših parkirišč P+R, turističnih točk, središč občine (Kanal, Deskle) in posameznih razpršenih naselij znotraj občine. Enako pomembna je dobra dostopnost in privlačnost JPP tudi v smeri sosednjih občin, kar omogoča trajnostno mobilnost tako prebivalcem kot obiskovalcem regije.

5. MOTORNI PROMET

Mobilnost v severnoprimerški regiji, kamor spada tudi Občina Kanal ob Soči, temelji predvsem na osebнем avtomobilu. Stopnja motorizacije v občini je nad slovenskim povprečjem – leta 2023 je bilo v Sloveniji povprečno 579 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, v Goriški statistični regiji, ki vključuje tudi Kanal ob Soči, pa celo 635 vozil na 1.000 prebivalcev. Tudi podatki o potovalnih navadah prebivalcev potrjujejo to odvisnost: kar 68 % ljudi uporablja osebni avtomobil kot vozni pri vsakodnevnih poteh na delo, dodatnih 27 % pa občasno kot sopotniki.

Prometno obremenjenost dodatno povečuje tranzit, tovorni promet, turisti in dnevni obiskovalci, saj večina še vedno pripotuje z osebnim avtomobilom. V poletnih sezonah pride do prometnih konic in zastojev, zlasti na območjih naravnih znamenitosti, ki so hkrati tudi najbolj občutljiva naravovarstvena območja. Točke zgoščenega prometa vključujejo dostopne ceste do nekaterih območij doline Soče in glavno državno cesto Nova Gorica - Tolmin. Presežne obremenitve so izrazito sezonske in lokalizirane, a imajo velik vpliv na kakovost bivanja, varnost in okolje.

Občina Kanal ob Soči se zaveda teh izzivov in si prizadeva izboljšati prometne razmere z več ukrepi: povečati prometno varnost, zmanjšati odvisnost od osebnega avtomobila ter spodbujati uporabo okolju prijaznih prevoznih sredstev. Potencialno rešitev predstavlja tudi delo od doma, zlasti v bolj oddaljenih naseljih, kjer bo osebni avtomobil še naprej ključno prevozno sredstvo. V tem kontekstu so pomembne priložnosti spremljanja razvoja okolju prijaznih pogonov, širjenje mreže polnilnic za električna vozila ter spodbujanje souporabe vozil.

Zavedanje o pomenu trajnostne mobilnosti je treba začeti krepiti že pri otrocih, saj zgodnja vzgoja vodi k bolj trajnostnim potovalnim navadam. Hkrati je treba k spremembi mobilnostnega vedenja motivirati tudi širšo populacijo – tako lokalno prebivalstvo kot turiste.

Javnost je izpostavila potrebo po preusmerjanju tranzitnega in tovornega prometa iz središča kraja Kanal in Deskle na obvoznico. Ustrezno preusmerjanje motornega prometa je ključno za oblikovanje krajevnega jedra po meri ljudi – z manj hrupa, več varnosti in boljšo kakovostjo bivanja. Poleg tega se kot ključni izzivi kažejo pomanjkanje ustrezne prometne infrastrukture, kot so manjša parkirišča kot večmodalna vozlišča, kjer bi lahko obiskovalci prestopili na avtobus ali druga prevozna sredstva. Smiselna je tudi okrepitev ponudbe prevozov na klic in 'shuttle prevozov', ki so prilagojeni tudi prevozu koles.

Kljub trenutni prevladi osebnega avtomobila v občini obstaja interes za alternativne načine mobilnosti. V ospredje je treba postaviti večjo ozaveščenost prebivalcev in obiskovalcev o okoljskih vplivih avtomobilskega prometa ter nujnosti prehoda na bolj trajnostne oblike mobilnosti.

Ključni izzivi:

- povečan delež motornega prometa,
- ugodni pogoji za tranzitni in tovorni promet v naseljih,

- nizka prometna varnost in pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa.
- neustrezno vzdrževanje prometnih površin.
- neustrezno upravljanje in ne optimalna ponudba parkiranja,
- slabo optimizirana parkirna politika s slabim nadzorom nad parkiranjem,

Priložnosti:

- promocija drugih potovalnih načinov in posledično zmanjšanje deleža uporabe motornega prometa,
- omejevanje hitrosti na kritičnih območjih.
- izgradnja manjših P+R in večmodalnih vozlišč.
- digitalizacija

Prioriteta:

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

Povezava s cilji OCPS:

Z vzpostavitvijo ustrezne podporne infrastrukture za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet (vlak in bus) ter s sistematičnim ozaveščanjem o pomenu trajnostne mobilnosti se lahko delež avtomobilskega prometa bistveno zmanjša. To neposredno prispeva k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti in večji telesni aktivnosti prebivalstva. Zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov hkrati vodi v nižjo stopnjo motorizacije v občini ter znižuje stroške mobilnosti za gospodinjstva.

Ob zmanjšanju motornega prometa se izboljšuje kakovost zraka, kar pozitivno vpliva na zdravje ljudi, zmanjšuje okoljske obremenitve in prispeva k višji kakovosti bivanja. Razbremenitev krajevnih središč, vaških jeder in turističnih točk vodi k zmanjšanju lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa, kar je ključno za blažitev podnebnih sprememb in ohranjanje občutljivega naravnega okolja. Vse naštetostvarja pogoje za dolgoročne spremembe potovalnih navad v smeri trajnostne, varne in vključujoče mobilnosti za vse skupine prebivalcev.

Priloge:

- *Fotografije z delavnice, 8.7.2025*
- *Lista prisotnosti*
- *Ppt delavnice*

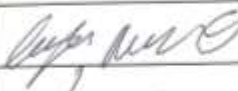
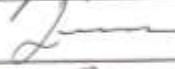
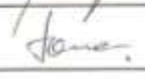
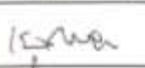
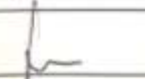
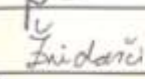
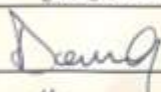
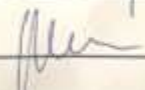


Slika 80: Fotografije z delavnice o opredelitvi prednostnih izzivov, priložnosti in prioritet, 8.7.2025.

Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: DELA VNICA - OPREDELITEV RZIVOV, PRILOŽNOSTI IN PROMOT
Kraj: KANAL
Datum: 8.7.2025

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis	*Soglasje za uporabo fotografij DA/NE
ANDEJA NATIČ	OBČINA KANAL OB SOČI		DA
~~DREJAN LINGGEL~~	KS Kal nad Kanalom		DA
KATJESA STANIČ	OBČINA KANAL OB SOČI		DA
INGRID KODOLČ	OBČINA KANAL OB SOČI		DA
TOMI ŠKODNIK	PREDSEDNIK KS KANAL		DA
FRANCI KUMAR	PRIZOR DU KANAL		DA
BRANCO JERIC	OBČINA KANAL		DA
POLONA ZNIDARČIČ	KS LIG nadom. Spm Bošt		DA
DOREN GORŠUP	OBČINA KANAL OB SOČI		DA
POLONA FG	ARCO D.O.O.		DA

* Soglasje za uporabo fotografij: s podanim soglasjem se dovoljuje Občini Kanal ob Soči uporabo fotografij pri pripravi poročil o izvedbi projekta OCPS Kanal ob Soči ter objavo fotografij v različnih medijih (npr. spletna stran občine, glasilo MOST, fb stran) z namenom promocije izvedene aktivnosti projekta.

[illegible]



[illegible]

[illegible]

Scopul cercetării	Se identifică fenomenul de interes cercetătorilor, se descrie și se analizează. Pentru fiecare caz este expus: Obiectul și scopul cercetării și instrumente.
Ipoteze cercetării	Enunțarea presupunerii pe care se va pune alina (Obiectul), enunțarea pe o variabilă medie, a caracteristicilor, în funcție de variabilele independente și dependente. Formularea de teorie sau definiții, în funcție de alina și ipoteze cercetării.
Metode cercetării	Enunțarea presupunerii și a metodei de cercetare, a metodei de cercetare și a metodei de cercetare, în funcție de variabilele independente și dependente. Enunțarea presupunerii și a metodei de cercetare, în funcție de variabilele independente și dependente.
Rezultate	Se enunță obiectul și scopul cercetării, se descrie și se analizează. Pentru fiecare caz este expus: Obiectul și scopul cercetării și instrumente.

[illegible]

Podlonek naj duže, 22. 8. 2020 a. 16. 2024.

Podlonek	22. 8. 2020	16. 2024
Podlonek	12,470	2,920

Podlonek most neposredno kady, 24. 10% neposredno kady mnyj kyt 10 kyt na dny, 10% kady 10 kyt na dny, 10% neposredno kady 10 kyt na dny, 10% neposredno kady 10 kyt na dny, 10% neposredno kady 10 kyt na dny.

Čas, 10. 10. 2020 a. 2024.

Čas	10. 10. 2020	2024
Čas	10,000	4,000

Čas, 10. 10. 2020 a. 2024, 10. 10. 2020 a. 2024, 10. 10. 2020 a. 2024, 10. 10. 2020 a. 2024, 10. 10. 2020 a. 2024, 10. 10. 2020 a. 2024.




Občinska celostna prometna strategija
Občina Kanal ob Soči

Vrednosti po letu od leta 2010 do leta 2020

Indeks	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Skupni indeks	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Proizvodnja	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Trgovina	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Uslužnosti	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110

Indeksi na leto 2010 = 100



Občinska celostna prometna strategija
Občina Kanal ob Soči

Vrednosti po letu od leta 2010 do leta 2020

Indeks	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Skupni indeks	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Proizvodnja	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Trgovina	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Uslužnosti	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110

Indeksi na leto 2010 = 100



Občinska celostna prometna strategija
Občina Kanal ob Soči

Vrednosti po letu od leta 2010 do leta 2020

Indeks	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Skupni indeks	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Proizvodnja	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Trgovina	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Uslužnosti	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110

Indeksi na leto 2010 = 100



Občinska celostna prometna strategija
Občina Kanal ob Soči

Vrednosti po letu od leta 2010 do leta 2020

Indeks	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Skupni indeks	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Proizvodnja	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Trgovina	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Uslužnosti	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110

Indeksi na leto 2010 = 100



Občinska celostna prometna strategija
Občina Kanal ob Soči

Vrednosti po letu od leta 2010 do leta 2020

Indeks	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Skupni indeks	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Proizvodnja	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Trgovina	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
Uslužnosti	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110

Indeksi na leto 2010 = 100

POROČILO_D8: Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti

Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti – sklop D Občine Kanal ob Soči

V postopku izdelave so z namenom celostne obravnave izzivov na področju prometa, razvojnih priložnosti in potencialov občine k sodelovanju poleg predstavnikov občinske uprave in strokovne javnosti večkrat vabljeni tudi občanke in občani. Prizadevamo si vključiti čim širši krog občanek in občanov z uporabo sodobnih metod vključevanja javnosti. Vabimo vse, da se v čim večji meri vključujejo v proces priprave občinske celostne prometne strategije.

Vključevanje širokega razpona glasov različnih deležnikov je eno ključnih načel celostnega prometnega načrtovanja. Temelji na predpostavki, da bomo dolgoročno najbolj optimalen prometni sistem lahko oblikovali le, če se bomo posvetovali in uskladili z vsemi tistimi, ki ga bodo v prihodnosti tudi uporabljali.

V sklopu D smo izvedli meritve izhodiščnega stanja za obvezne kazalnike - Anketa o poteh na delo zaposlenih pri večjem delodajalcu v občini (vključili smo enega večja delodajalca), med 23. 9. 2024 do 24.10. 2024, Anketa o poteh v šolo v občini (vključili smo 1 OŠ), 26.09.2024 ter kordonsko štetje prometa na 1 lokaciji v občini, 15.10.2024.

Izvedenih je bilo 11 intervjujev s ključnimi deležniki v občini in pripravljena anketa o prometu za splošno javnost, med 6.10.2024 in 5.11.2024. Izvedena je bila 1 javna razprava o izzivih na področju prometa v živo (21.10.2024). 8.7.2025 je potekala delavnica ožje in širše delovne skupine o izzivih, priložnostih in prioritetah ter o opredelitvi prednostnih izzivov in priložnosti ter prioritet in ciljnih vrednosti OCPS Kanal ob Soči;

Anketa o poti v šolo

Anketa o poti v šolo v občini je bila izvedena 26.09.2024 na OŠ Kanal in POŠ Kal nad Kanalom. Več informacij o anketi o poti v šolo v [POROČILO_D1.2.](#)

Anketa o poti na delo

V anketo o poti na delo zaposlenih v občini smo vključili 1 delodajalca. Anketa je bila aktivna med 23.9.2024 do 24.10.2024.

Več informacij o anketi o poti na delo v [POROČILO_D1.3.](#)

Intervjuji

V občini Kanal ob Soči je bilo za potrebe analize stanja OCPS na dan 12.12.2024 izvedenih 11 intervjujev, vsi v živo.

Govorili smo s:

- predstavnico ožje delovne skupine in koordinatorko OCPS Kanal ob Soči,
- predstavnico ožje delovne skupine, direktorico občinske uprave občine Kanal ob Soči,
- predstavnico ožje delovne skupine, strokovna sodelavka za projekte,
- predstavnikom ožje delovne skupine, strokovni sodelavec za investicije,
- predstavnico ožje delovne skupine, svetovalka za prostorsko premoženjske zadeve,
- predstavnico ožje delovne skupine, urbanistko občine Kanal ob Soči,
- predstavnikom širše delovne skupine in vodjo režijskega obrata občine Kanal ob Soči,
- predstavnikom širše delovne skupine, predstavnik odbora za okolje, prostor in varstvo okolja,
- predstavnikom širše delovne skupine in predstavnikom občinskega sveta,
- ključnim deležnikom, predstavnico Zavoda za turizem, kulturo, mladino in šport Kanal,

- ključnim deležnikom, predstavnicu občine Kanal ob Soči,
Več informacij o sintezi intervjujev v [POROČILO_D4](#).

Anketa o prometu za splošno javnost

V sklopu priprave Občinske celostne prometne strategije občine Kanal ob Soči je bila pripravljena anketa o prometu v občini. Občani so lahko anketo rešili na spletu na platformi 1ka.

Z anketo med občani smo pridobili vpogled v njihovo razmišljanje o prometu – vprašali smo jih po njihovih mobilnostnih navadah, vrednotah (zdravje, varnost, varovanje okolja ...) in odnosu do posameznih potovalnih načinov. Preko ankete smo pri splošni javnosti preverili tudi podporo posameznim hipotetičnim oz. že predvidenim ukrepom.

Anketa je potekala med 6.10.2024 in 5.11.2024. V tem času smo zbrali 114 ustreznih enot, s čimer je bil dosežen minimalni standard (n=100). Vabilo k reševanju ankete je bilo objavljeno na občinski spletni strani, njihovih družbenih omrežjih in v občinskih glasilih.

Več informacij o anketi v [POROČILO_D5](#).

1 Javna razprava o izzivih na področju prometa v živo

Javna razprava:

Občina Kanal ob Soči, Sejna soba, Trg svobode, Kanal

21.10.2024 ob 19. uri

Število udeležencev: 17

Organizirali smo 1 javno razpravo v živo o analizi stanja, ki je bila s soglasjem Ministrstva za okolje, podnebje in energijo združena in izvedena zaporedno za delavnico za oblikovanje vizije in ciljev in javno razpravo za predstavitev predloga vizije in ciljev OCPS občine Kanal ob Soči.

Udeleženci so se razgovorili o različnih vidikih prometa v občini Kanal ob Soči. Izpostavljeni so bili izzivi v zvezi z motoriziranim prometom, stoječim prometom, izzivi hoje in kolesarjenja ter bolj splošni izzivi.

Na koncu so udeleženci zbrane izzive tudi razvrstili po pomembnosti.

Več informacij o javni razpravi v [POROČILO_D6](#).

Delavnica ožje in širše delovne skupine o opredelitvi prednostnih izzivov in priložnosti ter prioritet

Občina Kanal ob Soči, Sejna soba, Trg svobode, Kanal

8. 7 2025 ob 17h

Delavnice so se udeležili predstavniki ožje in širše delovne skupine.

Več informacij o delavnici v [POROČILO_D7](#).

04 SKLOP E

OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

PRILOGE POROČIL:

- POROČILO_E1: Zapisnik delavnice o oblikovanju strateških vodil
- POROČILO_E2: Poročilo o rezultatih prve presoje

Opomba 1: Dokazilo o zbiranju pobud za ukrepe, ki je v minimalnih standardih združeno s pričujočim dokazilom o komuniciranju strateških vodil, bo priloženo v poročilu za drugo presojo, saj zbiranje pobud v času oddaje v presojo še vedno poteka.

Opomba 2: Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti za sklop E bo oddano po končanem sklopu E v okviru druge presoje.

POROČILO_E1: Zapisnik delavnice o oblikovanju strateških vodil

Sestanek z ožjo delovno skupino

Kraj: Občina Kanal ob Soči, Sejna soba, Trg svobode, Kanal

Kdaj: 8.7. 2025 ob 18:30h

Prisotni: glej prilogo

Poročilo delavnice

Delavnico za oblikovanje strateških vodil OCPS Kanal ob Soči smo pričeli s predstavitvijo ugotovitev iz opravljenega D sklopa priprave OCPS – analize stanja. Iz ciljev, pripravljenih na delavnici s širšo delovno skupino in potrjeni s strani javnosti na javnih razpravah, ter iz zaznanih prednostnih izzivov, priložnosti in prioritet v analizi stanja, smo oblikovali predlog strateških vodil.

Posameznemu strateškemu vodilu smo že dodali tudi predlog njegove kvantificirane ambicije, vse pa je po posameznih stebrih mobilnosti zbrano v tabeli. Člani ožje delovne skupine so se v večini strinjali s predlogi strateških vodil. Nekaj skeptičnosti je bilo zaznati pri kvantificiranih ambicijah, ki niso popolnoma v rokah Občine (javni potniški promet – avtobus, vlak).

Matrika strateških vodil in kvantificiranih ambicij:

	Strateški cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
	Hoja Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti.	_Zagotavljanje bolj varnih, udobnih in povezanih ter opremljenih peš poti za povečanje deleža hoje vseh udeležencev v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo hoje.	_Več zaposlenih hodi peš v službo (+3% v času izvajanja OCPS, sedaj 22%) . (Vir: anketa za zaposlene). _Več otrok hodi v šolo peš (+1% v času izvajanja OCPS, sedaj 17,5%) (Vir: anketa za šolo)
	Kolesarjenje Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središču in med naselji v občini ter med sosednjimi občinami.	_Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje z bolj varnimi in udobnimi ter enotno načrtovanimi in sklenjenimi kolesarskimi povezavami za povečanje deleža kolesarjev v občini in v sosednje občine, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo kolesarjenja.	_Več zaposlenih kolesari v službo (+1% v času izvajanja OCPS, sedaj 0%) . (Vir: anketa za zaposlene). _Več otrok se vozi v šolo s kolesom (+1% v času izvajanja OCPS, sedaj 0,5%) (Vir: anketa za šolo)
	JPP Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles), tudi s kraji na podeželju, za prebivalce in v turistične namene. Cilj 4: Privlčen in dostopen JPP (povezava železniškega in avtobusnega javnega prometa) znotraj občine in v sosednje občine.	_Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev ter boljše povezovanje s podeželjem na način, ki zagotavlja redne in dovolj pogoste povezave med urejenimi postajališči s potovalnim časom, ki je konkurenčen osebnemu avtomobilu, z možnostjo kombiniranja in povezovanja različnih oblik mobilnosti (večmodalnost), za povečanje deleža uporabnikov JPP v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo.	_Povečanje št. potnikov na avtobusih (JPP) (+1 % v času izvajanja OCPS, sedaj 0,6%) . (Vir: kordonsko štetje).
	Motorni promet Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremenitev središč in vaških jeder motornega prometa). Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	_Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ob zmanjšanju velike količine in hitrosti prometa v krajih, z ustvarjanjem manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovarni promet skozi naselja. _Umirjanje prometa in promocijo trajnostne mobilnosti.	_Manj avtomobilskega prometa (-3%, sedaj 81%) in tovornega prometa (-1%, sedaj 5,3%) (Vir: Kordonsko štetje prometa). _Manj kršitev prekoračitev max. dovoljene hitrosti (-1 %) (Vir: Merilec: Deskle – Plave - G2-103/1008 Ušnik–Plave, 22. 04. 2025 - 08. 05. 2025) - delež kršitev omejitve hitrosti smer 1, proti NG, (2025). Izhodiščno stanje podano v poglavju D1 - Načrt spremljanja kazalnikov za merjenje učinkov OCPS

	Mirujoč promet	<u>Zagotavljanje urejenih in dostopnih parkirnih površin in izboljšanje izkoriščenosti obstoječih parkirišč izven središča kraja.</u>	<u>Skupno število parkirnih mest (plačljiva in kratkotrajna), v Kanalu, ki so del prometnega režima (št. 285), se ne povečuje.</u>
	Celostno prometno načrtovanje Cilj 7: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti. Cilj 8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	<u>Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbijanje sodelovanja sektorjev na občini, vključevanje ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanja s sosednjimi občinami.</u> <u>Ozaveščanje za razumevanje in upoštevanje novih prometnih ureditev, ukrepov in pristopov trajnostne mobilnosti.</u>	<u>Vsaj 1 komunikacijska aktivnost letno (lahko tudi povzeta nacionalna kampanja).</u> <u>Vsakoletno vključevanje ukrepov OCPS v pripravo občinskega proračuna.</u>

Tabela 22: Matrika strateških vodil in kvantificiranih ambicij.

Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti – sklop E Občine Kanal ob Soči

V postopku izdelave OCPS Kanal ob Soči smo z namenom celostne obravnave opredelitve smeri ukrepanja na področju prometa, k sodelovanju poleg predstavnikov občinske uprave in strokovne javnosti, bili vabljeni tudi občanke in občani.

V sklopu E smo izvedli pregled strateških vodil z delavnico o oblikovanju strateških vodil v sejni sobi občine

Kanal ob Soči, Trg svobode, Kanal, 8.7.2025 ob 18:30h. Več informacij v [POROČILU_E1](#)

Izvedli smo tudi komuniciranje strateških vodil širši javnosti s pomočjo spletne ankete 1ka med 18.7 in 8.8.2025, z medijsko objavo spletne ankete z dne 18.7.2025.

Več informacij bo v [POROČILU_E3](#).

Priloge:

- *Medijska objava spletne ankete 1ka o komuniciranju strateških vodil med širšo javnostjo (18.7.2025).*
- *Fotografije z delavnice, 8.7.2025*
- *Lista prisotnosti*

12. 8. 25, 16:05

Občinska celostna prometna strategija (OCPS)

Občinska celostna prometna strategija (OCPS)

18. 07. 2025

Spoštovane občanke in občani!

Občina Kanal ob Soči je v letu 2024 pristopila k izdelavi Občinske celostne prometne strategije (OCPS), v okviru katere so se in se še izvajajo aktivnosti sodelovanja s širšo javnostjo.

Želimo namreč pridobiti širše mnenje lokalne skupnosti, katere so tiste spremembe v prometu, ki so po vašem mnenju pomembne za doseganje bolj trajnostnih prometnih ureditev, ki izboljšujejo varnost, kakovost bivanja, zdravje in zadovoljstvo prebivalcev.

S tem namenom vas prosimo, da izpolnite anketo na povezavi: <https://www.1ka.si/a/d90636b5>

Hvala za sodelovanje!

GO! 2025

Nova Gorica • Gorizia



[Izjava o dostopnosti](#) / © Občina Kanal / Produkcija: [Ar@tur](#)

Občina Kanal ob Soči

Trg svobode 23 p.p. 50

5213 Kanal

T: 05 398 1200

E: gp@obcina-kanal.si

KANAL

OB

SOČI

Slika 81: Medijska objava spletne ankete 1ka o komuniciranju strateških vodil med širšo javnostjo (18.7.2025).



Slika 82, 83: Fotografiji z delavnice o oblikovanju strateških vodil, 8.7.2025.

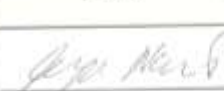
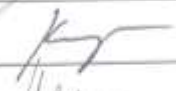
Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: DELAVNICA - PREGLED STRATEŠKIH VODIL

Kraj: KANAL

Datum: 8. 7. 25

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis
ANDEJA NANKUT	OBČINA KANAL OB SOČI	
INGRID KODERJA	OBČINA KANAL OB SOČI	
BOLENA F. G.	ARCO D.O.O.	

POROČILO_E2: Poročilo o rezultatih prve presoje

PRESOJA KAKOVOSTI VSEBINE OCPS

1. faza: Izhodišča OCPS

POZITIVNO MNENJE

Občina:	KANAL OB SOČI
Presojevalec kakovosti:	GAŠPER ŽEMVA
Datum:	13.8.2025

Mnenje o ustreznosti gradiva

POZITIVNO MNENJE

Vsebina sinteznih gradiv je ustrezna oziroma je bila dopolnjena skladno z usmeritvami in priporočili za izboljšave, ki jih je podal presojevalec kakovosti. Spremembe so jasno obrazložene.

Priprava OCPS se lahko nadaljuje.

Naslednje aktivnosti

1) Pošiljanje dokumentacije z rezultati presoje na MOPE (izvede presojevalec OCPS).

Pošlje se:

- izpolnjen obrazec za ocenjevanje za 1. fazo,
- izpolnjen obrazec za doseganje minimalnih standardov za 1. fazo,
- poročilo o rezultatih 1. faze presoje,
- poročilo pripravljavca OCPS o izvedenih spremembah in dopolnitvah (če so bile potrebne),
- mnenje.

2) Nadaljevanje priprave OCPS.

Komentar

Pripravljavec je bil opozorjen na minimalne pomanjkljivosti s strani presojevalca. Presojevalec je pomanjkljivosti odpravil in ustrezno dopolnil gradivo.

POROČILO_E3: Dokazilo o komuniciranju strateških vodil

Komuniciranje strateških vodil

Način: 1ka

Kdaj: 18.07.2025 – 08.08.2025

Odziv: glej prilogo

Dokazilo o komuniciranju strateških vodil

Po izvedbi delavnice dne 8.7.2025 v Sejni sobi občine, na Trgu svobode v Kanalu, kjer smo skupaj s predstavniki ožje delovne skupine oblikovali strateška vodila za namen OCPS Kanal ob Soči, smo pripravljenci OCPS Kanal ob Soči pripravili spletno anketo preko platforme 1ka in objavili predlog oblikovanih strateških vodil z namenom komuniciranja le teh, z namenom seznaitve širše javnosti.

V nagovoru občanov in občanov občine Kanal ob Soči smo le te ponovno seznanili z izdelavo OCPS Kanal ob Soči, v okviru katere se izvajajo aktivnosti sodelovanja s širšo javnostjo. Pomembno je namreč pridobiti mnenje lokalne skupnosti, katere so tiste spremembe v prometu, ko so po njihovem mnenju pomembne za doseganje bolj trajnostnih prometnih ureditev, ki izboljšujejo varnost, kakovost bivanja, zdravje in zadovoljstvo prebivalcev. Obrazložen je bil tudi termin 'strateško vodilo', ki kratko in učinkovito povzema spremembe, ki se jih želi doseči v posameznem stebru mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, parkiranje in celostno prometno načrtovanje).

S tem namenom se je v spletni anketi 1ka izpostavilo vprašanje, kako pomembno je po mnenju širše javnosti posamezno opisano strateško vodilo za občino Kanal ob Soči. Možni odgovori so bili. Sploh ni pomembno, nepomembno, pomembno, zelo pomembno, ne vem/brez odgovora.

POVZETEK:

Spletno anketo 1ka (<https://www.1ka.si/a/d90636b5>), ki je bila objavljena z namenom komuniciranja strateških vodil v okviru procesa izdelave OCPS Bovec širši javnosti, je v obdobju med 18.07.2025 – 08.08.2025 izpolnilo 76 ljudi.

Kar 76% ljudi je kot ZELO POMEMBNO v stebru mobilnosti HOJA prepoznalo strateško vodilo, ki se glasi: **Zagotavljanje bolj varnih, udobnih in povezanih peš poti za povečanje deleža hoje vseh udeležencev v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo hoje.**

65% ljudi je kot ZELO POMEMBNO v stebru mobilnosti MOTORNI PROMET prepoznalo strateško vodilo, ki se glasi: **Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ob zmanjšanju velike količine in hitrosti prometa v krajih, z ustvarjanjem manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet skozi naselja.**

61% ljudi je kot ZELO POMEMBNO v stebru mobilnosti KOLESARJENJE prepoznalo strateško vodilo, ki se glasi: **Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje z bolj varnimi in udobnimi ter enotno načrtovanimi in sklenjenimi kolesarskimi povezavami za povečanje deleža kolesarjev v občini in v sosednje občine, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo kolesarjenja.**

56% ljudi je kot ZELO POMEMBNO v stebru mobilnosti MIRUJOČI PROMET prepoznalo strateško vodilo, ki se glasi: **Umirjanje prometa in promocijo trajnostne mobilnosti.**

V stebru mobilnosti JPP pa strateško vodilo, ki se glasi: JPP: **Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev ter boljše povezovanje s podeželjem na način, ki zagotavlja redne in dovolj pogoste povezave med urejenimi postajališči s potovalnim časom, ki je konkurenčen osebnemu avtomobilu, z možnostjo kombiniranja in povezovanja različnih oblik mobilnosti (večmodalnost), za povečanje deleža uporabnikov JPP v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo.**

51% ljudi je kot ZELO POMEMBNO v stebru mobilnosti CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE prepoznalo strateško vodilo, ki se glasi: **Ozaveščanje za razumevanje in upoštevanje novih prometnih ureditev, ukrepov in pristopov trajnostne mobilnosti.**

49% ljudi pa je kot ZELO POMEMBNO prepoznalo strateško vodilo, ki se glasi: **Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbijanje sodelovanja sektorjev na občini, vključevanje ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanja s sosednjimi občinami.**

Opredelitev in potrditev ter komuniciranje strateških vodil omeji tveganja dolgotrajnih in ponavljajočih se razprav o načinu ter smiselnosti izvedbe konkretnih ukrepov Strategije na posamezni lokaciji. Strateška vodila so skladna tudi s postavljenimi prioritetami in so zapisana tako, da so jih razumeli vsi deležniki. Končno različico strateških vodil so potrdili tudi člani širše delovne skupine na sestanku 3.03.2025 (glej [POROČILO_E5](#)).

Priloge:

- *Poročilo spletne ankete 1ka*
- *Sumernik spletne ankete 1ka*
- *Medijska objava spletne ankete 1ka*

Občina Kanal ob Soči_Strateška vodila OCPS

POROČILO ANKETE – KANAL OB SOČI STRATEŠKA VODILA

Strateška vodila kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, parkiranje in celostno prometno načrtovanje). Prosim označite, kako pomembno je po vašem mnenju posamezno opisano strateško vodilo za občino Kanal ob Soči.

	1	2	3	4		
	sploh ni pomembno	nepomembno	pomembno	zelo pomembno	skupaj	povprečje
HOJA: Zagotavljanje bolj varnih, udobnih in povezanih peš poti za povečanje deleža hoje vseh udeležencev v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo hoje.	1	1	16	57	75	
	1	2	48	228	279	3,7
KOLESARJENJE: Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje z bolj varnimi in udobnimi ter enotno načrtovanimi in sklenjenimi kolesarskimi povezavami za povečanje deleža kolesarjev v občini in v sosednje občine, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo kolesarjenja.	2	4	23	46	75	
	2	8	69	184	263	3,5
JPP: Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev ter boljše povezovanje s podeželjem na način, ki zagotavlja redne in dovolj pogoste povezave med urejenimi postajališči s potovalnim časom, ki je konkurenčen osebnemu avtomobilu, z možnostjo kombiniranja in povezovanja različnih oblik mobilnosti (večmodalnost), za povečanje deleža uporabnikov JPP v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo.	2	8	22	42	74	
	2	16	66	168	252	3,4

Občina Kanal ob Soči_Strateška vodila OCPS

MOTORNI PROMET: Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ob zmanjšanju velike količine in hitrosti prometa v krajih, z ustvarjanjem manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet skozi naselja.	3	4	18	48	73	
	3	8	54	192	257	3,5
MOTORNI PROMET: Umirjanje prometa in promocijo trajnostne mobilnosti.	3	4	23	41	71	
	3	8	69	164	244	3,4
MIRUJOČ PROMET: Zagotavljanje urejenih in dostopnih parkirnih površin in izboljšanje izkoriščenosti obstoječih parkirišč izven središča kraja.	1	4	21	44	70	
	1	8	63	176	248	3,5
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE: Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbijanje sodelovanja sektorjev na občini, vključevanje ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanja s sosednjimi občinami.	1	3	30	34	68	
	1	6	90	136	233	3,4
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE: Ozaveščanje za razumevanje in upoštevanje novih prometnih ureditev, ukrepov in pristopov trajnostne mobilnosti.	1	7	26	37	71	
	1	14	78	148	241	3,4

STEBRI MOBILNOSTI PO POMEMBOSTI (po povprečju iz tabele)

<https://www.1ka.si/>

Stran 2

Slika 84: Rezultati spletne ankete 1ka o komuniciranju strateških vodil širši javnosti.

Občina Kanal ob Soči_Strateška vodila OCPS

ANALIZA - Sumarnik

Q1 Strateška vodila kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, parkiranje in celostno prometno načrtovanje). Prosim označite, kako pomembno je po vašem mnenju posamezno opisano strateško vodilo za Kanal ob Soči.									
Podvprašanja		Odgovori						Veljavni	Št. enot
		Sploh ni pomembno	Nepomembno	Pomembno	Zelo pomembno	Ne vem, brez odgovora	Skupaj		
Q1a	HOJA: Zagotavljanje bolj varnih, udobnih in povezanih peš poti za povečanje deleža hoje vseh udeležencev v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo hoje.	1 (1%)	1 (1%)	16 (21%)	57 (76%)	0 (0%)	75 (100%)	75	76
Q1b	KOLESARJENJE: Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje z bolj varnimi in udobnimi ter enotno načrtovanimi in sklenjenimi kolesarskimi povezavami za povečanje deleža kolesarjev v občini in v sosednje občine, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo kolesarjenja.	2 (3%)	4 (5%)	23 (31%)	46 (61%)	0 (0%)	75 (100%)	75	76
Q1c	JPP: Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev ter boljše povezovanje s podeželjem na način, ki zagotavlja redne in dovolj pogoste povezave med urejenimi postajališči s potovalnim časom, ki je konkurenčen osebnemu avtomobilu, z možnostjo	2 (3%)	8 (11%)	22 (29%)	42 (56%)	1 (1%)	75 (100%)	75	76

<https://www.lka.si/>

Stran 1

Občina Kanal ob Soči_Strateška vodila OCPS

	kombiniranja in povezovanja različnih oblik mobilnosti (večmodalnost), za povečanje deleža uporabnikov JPP v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo.								
Q1d	MOTORNI PROMET: Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ob zmanjšanju velike količine in hitrosti prometa v krajih, z ustvarjanjem manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet skozi naselja.	3 (4%)	4 (5%)	18 (24%)	48 (65%)	1 (1%)	74 (100%)	74	76
Q1e	MOTORNI PROMET: Umirjanje prometa in promocijo trajnostne mobilnosti.	3 (4%)	4 (5%)	23 (32%)	41 (56%)	2 (3%)	73 (100%)	73	76
Q1f	MIRUJOČ PROMET: Zagotavljanje urejenih in dostopnih parkirnih površin in izboljšanje izkoriščenosti obstoječih parkirišč izven središča kraja.	1 (1%)	4 (5%)	21 (29%)	44 (60%)	3 (4%)	73 (100%)	73	76
Q1g	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE: Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbijanje sodelovanja sektorjev na občini, vključevanje ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanja s sosednjimi občinami.	1 (1%)	3 (4%)	30 (43%)	34 (49%)	2 (3%)	70 (100%)	70	76
Q1h	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE:	1 (1%)	7 (10%)	26 (36%)	37 (51%)	2 (3%)	73 (100%)	73	76

<https://www.lka.si/>

Stran 2

Občina Kanal ob Soči_Strateška vodila OCPS

Ozaveščanje za razumevanje in upoštevanje novih prometnih ureditev, ukrepov in pristopov trajnostne mobilnosti.								

Občinska celostna prometna strategija (OCPS)

18. 07. 2025

Spoštovane občanke in občani!

Občina Kanal ob Soči je v letu 2024 pristopila k izdelavi Občinske celostne prometne strategije (OCPS), v okviru katere so se in se še izvajajo aktivnosti sodelovanja s širšo javnostjo.

Želimo namreč pridobiti širše mnenje lokalne skupnosti, katere so tiste spremembe v prometu, ki so po vašem mnenju pomembne za doseganje bolj trajnostnih prometnih ureditev, ki izboljšujejo varnost, kakovost bivanja, zdravje in zadovoljstvo prebivalcev.

S tem namenom vas prosimo, da izpolnite anketo na povezavi: <https://www.lka.si/a/d90636b5>

Hvala za sodelovanje!

GO! 2025  **SPOT** 
Nova Gorica • Gorizia
[Izjava o dostopnosti](#) / © Občina Kanal / Produkcija: [ArCtur](#)

Občina Kanal ob Soči
Trg svobode 23 p.p. 50
5213 Kanal
T: 05 398 1200
E: gp@obcina-kanal.si

KANAL
OB
SOČI



<https://www.obcina-kanal.si/si/novice/2025071809470452/obcinska-celostna-prometna-strategija-ocps/>

1/1

Slika 86: Medijski objavi spletne ankete 1ka o komuniciranju strateških vodil širši javnosti.

POROČILO_E4: Poročilo o zbiranju pobud za ukrepe

Zbiranje pobud za ukrepe

Način: 1ka

Kdaj: 13.08.2025 – 29.08.2025

Odziv: glej prilogo

Dokazilo o zbiranju pobud za ukrepe

V procesu izdelave OCPS Kanal ob Soči so se sproti, tudi v okviru analize stanja (delavnice z relevantnimi sektorji na občini, sestanki s sosednjimi občinami, delavnice in javne razprave, anketa med šolarji, anketa pri delodajalcu, anketa za splošno javnost, intervjuji, ogledi stanja na terenu ter analize stanja iz relevantne občinske dokumentacije) beležile pobude za ukrepe, ki bi po mnenju članov ožje in širše delovne skupine ter širše javnosti prispevali k doseganju bolj trajnostnih prometnih ureditev v občini Kanal ob Soči. Glede na slednje ter oblikovano vizijo, cilje, kazalnike, analizo stanja, ključnih izzivov in priložnosti ter prioritet in relevantne obstoječe dokumentacije, smo opredelili smer ukrepanja.

Iz zgoraj opisanih virov se je pripravil nabor pobud za ukrepe, ki se jih je razvrstilo v posamezne stebre mobilnosti. Za namen zbiranja še dodatnih pobud za ukrepe s strani širše javnosti, smo v sklopu E procesa izdelave OCPS Kanal ob Soči oblikovali spletno anketo preko platforme 1ka, ki je bila aktivna med 13.08.2025 – 29.08.2025.

V nagovoru spletne ankete za občanke in občane občine Kanal ob Soči smo le te ponovno seznanili z izdelavo OCPS Kanal ob Soči, v okviru katere se izvajajo aktivnosti sodelovanja s širšo javnostjo. Pomembno je namreč pridobiti širše mnenje lokalne skupnosti, kateri so tisti ukrepi v prometu, ki so po njihovem mnenju pomembni za doseganje bolj trajnostnih prometnih ureditev. Ukrepi so ključni tudi za pridobivanje ustreznega sofinanciranja programov in investicij v prometno infrastrukturo občine.

Ukrepi so bili navedeni po sklopih v posameznem stebru mobilnosti (celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet in mirujoči promet). Na koncu vsakega stebra mobilnosti je bila, poleg navedenih ukrepov, v spletni anketi tudi možnost navedbe dodatnih ukrepov, ki po mnenju splošne javnosti izboljšujejo pogoje za posamezne stebre mobilnosti.

Z namenom validacije in pomembnosti v spletni anketi navedenih ukrepov, se je pred vsakim stebrom mobilnosti izpostavilo vprašanje, kako pomemben je po mnenju širše javnosti posamezni navedeni ukrep za izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost v občini Kanal ob Soči. Možni odgovori so bili. Sploh ni pomemben, nepomemben, pomemben, zelo pomemben.

POVZETEK POROČILA:

Iz vseh dosedanjih virov smo zbrali pobude za ukrepe in jih razvrstili v posamezne stebre mobilnosti. Spletno anketo 1ka (<https://www.1ka.si/a/Od0c080a>), ki je bila objavljena z namenom validacije in zbiranja še dodatnih pobud za ukrepe v okviru procesa izdelave OCPS Kanal ob Soči s strani širše javnosti, je v obdobju med 13.08.2025 – 29.08.2025 izpolnilo 23 ljudi.

Rezultati spletne ankete izkazujejo, da so anketiranim najpomembnejši ukrepi iz stebra mobilnosti HOJA, s skupnim povprečjem 3,48. Sledijo ukrepi iz stebra mobilnosti CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE, s skupnim povprečjem 3,38, enako ukrepi iz stebra mobilnosti JPP, s skupnim povprečjem 3,35. Sledijo ukrepi

iz stebra mobilnosti MIRUJOČI PROMET, s skupnim povprečjem 3,34, enako kot ukrepi iz stebra mobilnosti MOTORNI PROMET, s skupnim povprečjem 3,31. Malenkost manj pomembni se izkazujejo ukrepi iz stebra mobilnosti KOLESARJENJE, s skupnim povprečjem 3,27.

V spodnjih tabelah so po stebrih mobilnosti prikazani in po pomembnosti (glede na rezultate spletne ankete) ovrednoteni (bolj temno oranžna – bolj pomembno, bolj svetlo in svetlo svetlo oranžna manj pomemben ukrep ter bela – nepomemben) ukrepi in na koncu tabele so navedeni, s strani anketirancev še dodani ukrepi, ki so po večini že zajeti v naboru ukrepov v tabelah. Tiste, ki niso bili zajeti, smo dodali pod ustrezne stebre mobilnosti.

Sintezno poročilo o pobudah, z označenimi ukrepi, ki izstopajo po pomembnosti po posameznem stebru: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep (3,6 - 3,7), svetlo oranžna – pomemben (3,4 - 3,5), svetlo svetlo oranžna manj pomemben (3,2 - 3,3) ter bela – nepomemben ukrep (3,0 – 3,1)).

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	4	3	2	1		
	zelo pomembno	pomembno	nepomembno	sploh ni pomembno	skupaj	povprečje
Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MZI	11	9	1	1	22	
	50%	41%	5%	5%	100%	3,4
Posodobitev OCPS in integracija prostorskih aktov z OCPS, z upoštevanjem smiselnega in premišljenega prostorskega umeščanja dejavnosti (ob sprejemanju OPN).	16	5	1	0	22	
	73%	23%	5%	0%	22%	3,7
Izdelava načrta vodenja prometa.	14	6	1	1	22	
	64%	27%	5%	5%	100%	3,5
Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regijskih CPS.	15	4	3	0	22	
	68%	18%	14%	0%	100%	3,5
Promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije za vse stebre (npr. Evropski teden mobilnosti).	6	13	3	0	22	
	27%	59%	14%	0%	100%	3,1
Vzpostavljane sistemov za vključevanje javnosti za namen promocije in ozaveščanja pomena trajnostne mobilnosti.	8	12	1	1	22	
	36%	55%	5%	5%	100%	3,2
Izdelava občinskih smernic za gradnjo prometne infrastrukture, ki bo upoštevala vse prometne načine in bo prilagojena vsem uporabnikom.	17	4	0	1	22	
	77%	18%	0%	5%	100%	3,7
Delovanje občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti z usklajitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	12	8	1	0	21	
	57%	38%	5%	0%	100%	3,5

Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost, vključno s sodelovanjem pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja.	11	10	0	1	22	
	50%	45%	0%	5%	100%	3,4
Izobraževanje kadrov na temo pomena trajnostne mobilnosti in krepitev števila le teh v občinski upravi.	9	7	5	1	22	
	41%	32%	23%	5%	100%	3,1
Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti.	8	12	1	1	22	
	36%	55%	5%	5%	100%	3,2
Sprejetje, zagon, revizije in prenova prometne strategije OCPS, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, jpp uporabnikov in voznikov).	13	6	3	0	22	
	59%	27%	14%	0%	100%	3,5
Izdelava oz. sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.	8	9	3	2	22	
	36%	41%	14%	9%	100%	3,0
Aktivno sodelovanje z državo (MZI, MOPE; DRSI), s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometne infrastrukture povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti.	12	8	2	0	22	
	55%	36%	9%	0%	100%	3,5

SKUPNO POVPREČJE:
(na 2. mestu po pomembnosti)

3.38

Dodatni predlogi:

- kamionski promet iz tovarne Alpacem je potrebno preusmeriti na železniške tire. → **UPOŠTEVANO V STEBRU MOTORNI PROMET**
- nujna izvedba obvoznice. → **UPOŠTEVANO V STEBRU MOTORNI PROMET**
- umiritev prometa na Staničevi ulici, Kanal z radarjem in omejitev hitrosti 30km/h. → **UPOŠTEVANO V STEBRU MIRUJOČI in MOTORNI PROMET**
- vzdrževanje osnovne prometne infrastrukture za zagotavljanje prometne varnosti. Urejanje pločnikov za ljudi in ne za parkiranje, ureditev prometne zmede pri gasilskem domu, urejanje npr. avtobusnih čakalnic po vaseh in krajih, z urejanjem železniške postaje v Kanalu. → **UPOŠTEVANO V STEBRU HOJA, JPP, MIRUJOČI IN MOTORNI PROMET**

Označeni ukrepi: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep (3,7 – 3,8), svetlo oranžna – pomemben (3,5 - 3,6), svetlo svetlo oranžna manj pomembni (3,3 - 3,4) ter bela – nepomemben ukrep (3,2)).

HOJA	4	3	2	1		
	zelo pomembno	pomembno	nepomembno	sploh ni pomembno	skupaj	povprečje
Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	12	6	2	1	21	
	57%	29%	10%	5%	100%	3,4
Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti občine, z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav skladno z načrtom.	12	9	0	0	21	
	57%	43%	0%	0%	100%	3,6
Gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanj ter ureditev in oprema obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju).	15	5	0	1	21	
	71%	24%	0%	5%	100%	3,6
Ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa.	17	3	1	0	21	
	81%	14%	5%	0%	100%	3,8
Ureditev prometne signalizacije in osvetlitev peš površin.	14	5	2	0	21	
	67%	24%	10%	0%	100%	3,6
Prenova obstoječe infrastrukture za hojo.	10	8	3	0	21	
	48%	38%	14%	0%	100%	3,3
Gradnja novih peš površin in poti ter ožvitev peš poti ločenih od glavnih cest, v povezano, sklenjeno in udobno peš infrastrukturo med naselji in znotraj njih, tudi preko mostov; posebna pozornost otrokom, starejšim, gibalno oviranim.	12	7	2	0	21	
	57%	33%	10%	0%	100%	3,5
Urejanje ločene, varne in vzdrževane infrastrukture za pešce, tudi v oddaljenih krajih (pločniki, osvetlitev, prehodi za pešce).	11	8	2	0	21	
	52%	38%	10%	0%	100%	3,4

Vzdrževanje peš površin z ureditvijo javne razsvetljave ob peš poteh.	11	7	2	1	21	
	52%	33%	10%	5%	100%	3,3
Izgradnja, dograditev manjkajočih odsekov in nadgradnja varnih šolskih poti skladno z Načrtom šolskih poti – ustrezna opozorilna signalizacija za voznike motornih vozil, umirjanje prometa (cona 30), dvignjeni varni prehodi za pešce, ureditev črnih točk ter spodbujanje uporabe šolskih poti.	15	5	0	1	21	
	71%	24%	0%	5%	100%	3,6
Širitev peš con in površin za druženje ter rekreacijskih površin, z obvezno izvedbo ustreznih taktilnih in talnih oznak.	9	10	1	1	21	
	43%	48%	5%	5%	100%	3,3
Odprava nevarnih mest za pešce.	14	7	0	0	21	
	67%	33%	0%	0%	100%	3,7
Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce.	13	8	0	0	21	
	62%	38%	0%	0%	100%	3,6
Ureditev varnih peš poti do avtobusnih postajališč.	10	11	0	0	21	
	48%	52%	0%	0%	100%	3,5
Ureditev peš cone v središčih naselij in umik avtomobilov iz teh območij; dolgoročno zaprtje centra Kanala za motorni promet.	12	4	4	1	21	
	57%	19%	19%	5%	100%	3,3
Povezovanje hoje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti (dostopnost do postaj JPP, kombinacija hoja–kolo).	9	9	2	1	21	
	43%	43%	10%	5%	100%	3,2

SKUPNO POVPREČJE:

(na 1. mestu po pomembnosti)

3,48

Dodatni predlogi:

- čiščenje obstoječih pešpoti. → **UPOŠTEVANO V STEBRU HOJA**
- ureditev pločnika za pešce, od osnovne šole do Bodreža. → **UPOŠTEVANO V STEBRU HOJA**
- omejitev hitrosti skozi Kanal z radarjem, prehodi za pešce, pločniki. → **UPOŠTEVANO V STEBRU HOJA IN MOTORNI PROMET**
- kolesarska steza Kanal - Krstenice – Anhovo. → **UPOŠTEVANO V STEBRU KOLESARJENJE**
- odmik avtomobilov s pločnikov, ki v nekaterih ulicah predstavljajo občasna ali stalna parkirišča avtomobilov, da se omogoči varno hojo pešcem → **UPOŠTEVANO V STEBRU HOJA in MOTORNI PROMET**
- ureditev in umiritev prometa v centru Kanala, preusmeritev težkega tovornega prometa → **UPOŠTEVANO V STEBRU HOJA in MOTORNI PROMET**

Označeni ukrepi: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep (3,5 – 3,6), svetlo oranžna – pomemben (3,2 - 3,4), svetlo svetlo oranžna manj pomembni (3,0 - 3,1) ter bela – nepomemben ukrep (2,8 – 2,9)).

KOLESARJENJE	4	3	2	1		
	zelo pomembno	pomembno	nepomembno	sploh ni pomembno	skupaj	povprečje
Izdelava ali posodobitev načrta omrežja za kolesarjenje v Kanalu ob Soči z zaledjem.	11	6	3	0	20	
	55%	30%	15%	0%	100%	3,4
Gradnja samostojnih, ustrezno označenih kolesarskih stez, tudi medkrajevnih in medobčinskih.	12	5	1	1	19	
	63%	26%	5%	5%	100%	3,5
Gradnja kolesarskih stez skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste.	12	5	1	1	19	
	63%	26%	5%	5%	100%	3,4
Gradnja novih kolesarskih površin in poti, dograditve manjkajočih odsekov (Solkan–Prilesje–Sp. Log–Most na Soči), oživitve kolesarskih poti ločenih od glavnih cest.	12	5	1	1	19	
	63%	26%	5%	5%	100%	3,4
Vzpostavitev glavnih kolesarskih povezav s sosednjimi občinami (Nova Gorica, Tolmin, Brda, Bovec, Kobarid).	11	6	0	2	19	
	58%	32%	0%	11%	100%	3,5
Rekonstrukcija prometne infrastrukture za potrebe kolesarjenja.	12	6	0	1	19	
	63%	32%	0%	5%	100%	3,5
Horizontalna in vertikalna signalizacija (usmerjevalne table).	7	11	0	1	19	
	37%	58%	0%	5%	100%	3,3
Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje z ureditvijo javne razsvetljave ob kolesarskih poteh.	9	8	1	1	19	
	47%	42%	5%	5%	100%	3,3
Odprava nevarnih mest za kolesarje.	13	5	0	1	19	
	68%	26%	0%	5%	100%	3,6
Označitev in promocija obstoječih kolesarskih poti.	11	6	1	1	19	
	58%	32%	5%	5%	100%	3,4
Uvedba sistema izposoje koles (tudi e-kolesa).	4	8	6	1	19	
	21%	42%	32%	5%	100%	2,8
	2	13	4	0	19	

Ureditev polnilnic za električna kolesa.	11%	68%	21%	0%	100%	2,9
Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih poteh v Kanalu ob Soči, vključno s servisnimi točkami.	5	10	3	1	19	
	26%	53%	16%	5%	100%	3,0
Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	6	10	1	2	19	
	32%	53%	5%	11%	100%	3,1
Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo.	6	8	3	2	19	
	32%	42%	16%	11%	100%	2,9

SKUPNO POVPREČJE:

(na 6. mestu po pomembnosti)

3,27

Dodatni predlogi:

- izgraditev kolesarske steze od Prelesja do Mosta na Soči, Log - Globočnik → **UPOŠTEVANO V STEBRU KOLESARJENJE**
- kolesarska steza, servis in avtomati → **UPOŠTEVANO V STEBRU KOLESARJENJE**

Označeni ukrepi: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep (3,6), svetlo oranžna – pomemben (3,4 - 3,5), svetlo svetlo oranžna manj pomemben (3,2 - 3,3) ter bela – nepomemben ukrep (3,0 – 3,1)).

JPP	4	3	2	1		
	zelo pomembno	pomembno	nepomembno	sploh ni pomembno	skupaj	povprečje
Izdelava študije dejanskih potreb JPP in optimizacije linij medkrajevnega avtobusnega prometa (poteh, vozni red, višje frekvence, poenostavitev uporabe), s pobudo o povečanju pogostosti linij avtobusnega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki, z usklajitvijo urnikov med avtobusnim in železniškim prevozom.	12	4	2	0	18	
	67%	22%	11%	0%	100%	3,6
Povečanje frekvence in pokritosti avtobusnih in železniških linij do vseh krajev (tudi odročnih – Kambreško, Banjška planota) ter boljše povezave s sosednjimi občinami (Tolmin, Nova Gorica).	12	5	1	0	18	
	67%	28%	6%	0%	100%	3,6

Izdelava študije za zasnovno in izvedbo krožne JPP linije znotraj občine z višjo frekvenco in e-shuttle busa (kombija) za usklajevanje potreb po prevozi na periferiji in prevozov na dejavnosti za otroke.	10	4	4	0	18	
	56%	22%	22%	0%	100%	3,3
Okrepitev regijskega sodelovanja z avtobusnim prevoznikom.	10	5	3	0	18	
	56%	28%	17%	0%	100%	3,4
Usklajevanje vozniških redov med avtobusi in vlaki ter z drugimi oblikami mobilnosti (kolo, avtovlak) za boljše multimodalnost.	12	3	3	1	19	
	63%	16%	16%	5%	100%	3,4
Modernizacija voznega parka (avtobusi in vlaki) ter zagotavljanje prilagojenih prevozov za vse uporabnike, vključno s prevozom koles.	10	7	1	0	18	
	56%	39%	6%	0%	100%	3,5
Izvajanje in optimizacija šolskega prevoza (integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP), prilagoditev potrebam.	11	4	3	0	18	
	61%	22%	17%	0%	100%	3,4
Informatizacija JPP v okviru aplikacije, ki omogoča integracijo avtobusnih linij, železniškega prometa in kolesarskega prometa ter ostalih ključnih informacij.	9	6	3	0	18	
	50%	33%	17%	0%	100%	3,3
Spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi služba, prevoz na klic, lokalno sopotništvo, mobilnostno svetovanje, vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v izposajo in podpora inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov.	8	6	4	0	18	
	44%	33%	22%	0%	100%	3,2
Aktivna podpora pri posodobitvi in vzpostavitvi novih večmodalnih vozlišč z vso potrebno postajno infrastrukturo (vlak, avtobus, kolo idr.) ter zagotavljanje dostopnosti do vozlišča.	9	6	3	0	18	
	50%	33%	17%	0%	100%	3,3

Izdelava dokumentacije za ureditev avtobusnih postajališč ter izgradnja novih in vzdrževanje ter oprema obstoječih postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, prometno signalizacijo, vključno s prilagoditvijo postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam in ureditvijo parkiranja koles.	10	4	4	0	18	
	56%	22%	22%	0%	100%	3,3
Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za usklajevanje voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami.	9	5	3	1	18	
	50%	28%	17%	6%	100%	3,2
Subvencioniranje vozovnic za ranljive skupine (dijaki, študenti, starejši, brezposelni).	11	4	2	1	18	
	61%	22%	11%	6%	100%	3,4
Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj (v okviru ostalih promocijskih aktivnosti) za domačine in turiste.	3	12	3	0	18	
	17%	67%	17%	0%	100%	3,0

SKUPNO POVPREČJE:

(na 3. mestu po pomembnosti)

3,35

Dodatni predlogi:

- boljša frekvenca in povezanost prevozov. → **UPOŠTEVANO V STEBRU JPP**
- ureditev žel. postaje in boljše povezave po vaseh → **UPOŠTEVANO V STEBRU JPP IN MOTORNI PROMET**
- tako kot je omogočen prevoz starejših, bi bilo potrebno omogočiti tudi mladim → **UPOŠTEVANO V STEBRU JPP**

Označeni ukrepi: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep (3,6 – 3,8), svetlo oranžna – pomemben (3,2 - 3,5), svetlo svetlo oranžna manj pomemben (2,9 - 3,1) ter bela – nepomemben ukrep (2,6 – 2,8)).

MOTORNI PROMET	4	3	2	1		
	zelo pomembno	pomembno	nepomembno	sploh ni pomembno	skupaj	povprečje
Izdelava študije smotrnosti in poteka razbremenilne obvoznice središča Kanala in Deskel tranzitnega in tovarnega prometa.	14	4	0	0	18	
	78%	22%	0%	0%	100%	3,8
Uvajanje sistema souporabe vozil ('car sharing').	5	7	4	2	18	
	28%	39%	22%	11%	100%	2,8
Redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture oz. sanacija	10	7	0	0	17	
	59%	41%	0%	0%	100%	3,6

dotrajanih vozišč (cestišča, ozka grla, prometne oznake, osvetlitev).						
Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa (npr. dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, ožanje vozišča, prometni režim) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča kraja, na območju naselij in vasi.	11	6	1	0	18	
	61%	33%	6%	0%	100%	3,6
Rekonstrukcija cest z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti.	11	5	2	0	18	
	61%	28%	11%	0%	100%	3,5
Spodbujanje prehoda na alternativna goriva (e-polnilnice, občinska e-vozila idr.).	3	7	5	3	18	
	17%	39%	28%	17%	100%	2,6
Umirjanje prometa s prometno in opozorilno signalizacijo, radarji – preventivni ukrepi, z doslednim izvajanjem nadzora kršitev na problematičnih mestih.	13	3	0	2	18	
	72%	17%	0%	11%	100%	3,5
Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10).	8	6	3	1	18	
	44%	33%	17%	6%	100%	3,2
Vzpostavitev grajenih (fizičnih) ukrepov za zmanjšanje hitrosti (grbine, šikane, zožitve, tlakovanja idr.)	9	6	1	2	18	
	50%	33%	6%	11%	100%	3,2
Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejitev hitrosti v občini.	9	8	1	0	18	
	50%	44%	6%	0%	100%	3,4
Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu.	5	12	0	1	18	
	28%	67%	0%	6%	100%	3,2

SKUPNO POVPREČJE:
(na 5. mestu po pomembnosti)

3,31

Dodatni predlogi:

- omejitev hitrosti skozi Krstenice zaradi ropota tovarne in vse več kolesarjev na cesti. → **UPOŠTEVANO V STEBRU MOTORNI PROMET**

- nujna umiritev prometa na Staničevi ulici v Kanalu. → **UPOŠTEVANO V STEBRU MOTORNI PROMET**
- vzpostavitev pločnikov, kolesarskih povezav se ne sme graditi na račun širine obstoječih cest, ki so že tako preozke, tudi variante, ko se vodi en vozni pas (za obe smeri), ali s črtkano oznako pri robu za kolesarje ni vredno. → **UPOŠTEVANO V STEBRU HOJA, KOLESARJENJE in MOTORNI PROMET**

Označeni ukrepi: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep (3,6 – 3,7), svetlo oranžna – pomemben (3,3 - 3,5), svetlo svetlo oranžna manj pomemben (3,0 - 3,2) ter bela – nepomemben ukrep (2,7 – 2,9)).

MIRUJOČI PROMET	4	3	2	1		
	zelo pomembno	pomembno	nepomembno	sploh ni pomembno	skupaj	povprečje
Izdelava načrta celostne parkirne politike za celovito urejanje parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti – parkirni standardi), ter prilagoditev parkirne politike (časovna in prostorska conacija, dinamične tarife idr.).	11	6	1	0	18	
	61%	33%	6%	0%	100%	3,6
Izvajanje parkirne politike (časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje ...).	9	4	5	0	18	
	50%	22%	28%	0%	100%	3,2
Postavitev polnilnic za električne avtomobile.	3	10	4	1	18	
	17%	56%	22%	6%	100%	2,8
Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje, pump track...).	8	7	1	2	18	
	44%	39%	6%	11%	100%	3,2
Ureditev manjših P+R parkirišč na obrobju mesta za zmanjšanje pritiska motornega prometa na mesto in turistične točke.	13	2	3	0	18	
	72%	11%	17%	0%	100%	3,6
Ureditev ustreznih postajališč za avtodome in parkirišč za motorje.	10	8	0	0	18	
	56%	44%	0%	0%	100%	3,6
Izvajanje nadzora: kršitve parkiranja.	7	5	5	1	18	
	39%	28%	28%	6%	100%	3,0
Vzpostavitev oz. širitev sistema vodenja mirujočega	10	7	1	0	18	
	56%	39%	6%	0%	100%	3,5

prometa (usmerjevalne table za parkirišča).						
Vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin.	12	6	0	0	18	
	67%	33%	0%	0%	100%	3,7
Aktivnosti za promocijo in boljše sprejemanje izvedenih ukrepov za parkiranje.	7	8	3	0	18	
	39%	44%	17%	0%	100%	3,2
SKUPNO POVPREČJE: (na 4. mestu po pomembnosti)						
						3,34

Dodatni predlogi:

- v Gorenji vasi odstraniti avte, ki so na cesti. → **UPOŠTEVANO V STEBRU MIRUJOČI PROMET**
- nujna umiritev prometa na Staničevi ulici v Kanalu. → **UPOŠTEVANO V STEBRU MOTORNI in MIRUJOČI PROMET**

Priloge:

- Sumernik spletne ankete 1ka
- Medijska objava spletne ankete 1ka

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

ANALIZA - Sumarnik

Q1	Prosim označite, kako pomemben je po vašem mnenju posamezen naveden ukrep CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA za občino Kanal ob Soči in po želji dopišite tudi vaše predloge.									
	Podvprašanja	Odgovori					Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon
		Zelo pomembno	Pomembno	Nepomembno	Sploh ni pomembno	Skupaj				
Q1a	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MZI (Ministrstvo za infrastrukturo).	11 (50%)	9 (41%)	1 (5%)	1 (5%)	22 (100%)	22	23	3,4	0,8
Q1b	Posodobitev OCPS in integracija prostorskih aktov v z OCPS, z upoštevanjem smiselne ga in prečiščene prostorske ga umeščanja dejavnosti (ob sprejemanju OPN).	16 (73%)	5 (23%)	1 (5%)	0 (0%)	22 (100%)	22	23	3,7	0,6
Q1c	Izdelava načrta vodenja prometa.	14 (64%)	6 (27%)	1 (5%)	1 (5%)	22 (100%)	22	23	3,5	0,8
Q1d	Sodelovanje z občina mi v	15 (68%)	4 (18%)	3 (14%)	0 (0%)	22 (100%)	22	23	3,5	0,7

<https://www.lka.si/>

Stran 1

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	regiji pri pripravi r regijskih CPS.									
Q1e	Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre (npr. Evropski teden mobilnosti).	6 (27%)	13 (59%)	3 (14%)	0 (0%)	22 (100%)	22	23	3,1	0,6
Q1f	Vzpostavljanje sistemov za vključevanje javnosti za namen promocije in ozaveščanja pomena trajnostne mobilnosti.	8 (36%)	12 (55%)	1 (5%)	1 (5%)	22 (100%)	22	23	3,2	0,8
Q1g	Izdelava občinskih smernic za gradnjo prometne infrastrukture, ki bo upoštevala vse prometne načine in bo prilagojena vsem up	17 (77%)	4 (18%)	0 (0%)	1 (5%)	22 (100%)	22	23	3,7	0,7

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	orabniko m.									
Q1h	Delovanje občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti z usklajitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	12 (57%)	8 (38%)	1 (5%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,5	0,6
Q1i	Izobraževanje kadrova temo pomena trajnostne mobilnosti in krepitev števila letih v občinski upravi.	9 (41%)	7 (32%)	5 (23%)	1 (5%)	22 (100%)	22	23	3,1	0,9
Q1j	Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost, vključno s sodelovanjem pri	11 (50%)	10 (45%)	0 (0%)	1 (5%)	22 (100%)	22	23	3,4	0,7

<https://www.lka.si/>

Stran 3

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	EU projektih in razpisih na temo trajnostn e mobilno sti za zagotavl janje dodatni h virov financira nja.									
Q1k	Redno izobraže vanje od govornih za promet in sorod nih sektorjev na obči ni o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnost ne mobilno sti.	8 (36%)	12 (55%)	1 (5%)	1 (5%)	22 (100%)	22	23	3,2	0,8
Q1l	Sprejetje , zagon, revizije i n prenova prometn e strateg ije OCPS, vključno z vzpost avitvijo sistema spremlja nja učinkov i nvesticij ter ukrepov na potov	13 (59%)	6 (27%)	3 (14%)	0 (0%)	22 (100%)	22	23	3,5	0,7

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	alne navade (pešcev, kolesarje v, jpp uporabn ikov in voznikov).									
Q1m	Izdelava oz. sofin anciranj e izdelave mobilno stnih načrtov za večje generat orje prometa	8 (36%)	9 (41%)	3 (14%)	2 (9%)	22 (100%)	22	23	3,0	1,0
Q1n	Aktivno sodelova nje z državo (MZI, MOPE; D RSI), s sosednji mi občin ami in drugimi deležniki pri načrtova nju pro metne infrastru kture po vezav in ukrepov trajnostn e mobilno sti.	12 (55%)	8 (36%)	2 (9%)	0 (0%)	22 (100%)	22	23	3,5	0,7

Q2	Vaši predlogi glede ukrepov CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA:
	nehajte sanjati in začnite delati. najprej vzdrževanje osnovne infrastrukture - v treh letih nimate za pokazati ene večje investicije v ceste. potem pa prometna varnost - pločniki so za ljudi in ne za parkiranje, pa ne samo v centru kanala ampak tudi po drugih ulicah in krajih... uredite prometno zmedo pri gasilskem

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

domu... saj je dolgoročno načrtovanje pomembno, veliko pa je manjših ...
zadnji čas, da začnete konkretno in učinkovito delati na tem.
obvoznica
umiritev prometa na staničevi ulici, kanal z redarjem in omejitev hitrosti 30km/h.
kamionski promet iz tovarne alpacem je potrebno preusmeriti na železniške tire.

Q3	Prosim označite, kako pomemben je po vašem mnenju posamezen naveden ukrep za izboljšanje pogojev za HOJO v občini Kanal ob Soči in po želji dopišite tudi vaše predloge.									
	Podvprašanja	Odgovori					Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon
		Zelo pomembno	Pomembno	Nepomembno	Sploh ni pomembno	Skupaj				
Q3a	Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	12 (57%)	6 (29%)	2 (10%)	1 (5%)	21 (100%)	21	23	3,4	0,9
Q3b	Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti občine, z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš	12 (57%)	9 (43%)	0 (0%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,6	0,5

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	povezav skladno z načrto m,									
Q3c	Gradnja manjkaj očih ploč nikov znotraj naselij, še poseb ej do glavnih ciljev p otovanj ter ureditev in opre ma obstoječi h površin z a pešce (npr. preozki pločniki, slaba pregled nost, dot rajanost zg. ustroja, v zdrževan je, urbana o prema, odpravljanje ovir na javni infrastru kturi za osebe s posebni mi potre bami in omejitva mi pri giban ju).	15 (71%)	5 (24%)	0 (0%)	1 (5%)	21 (100%)	21	23	3,6	0,7
Q3d	Ureditev varnejših prehodov v za	17 (81%)	3 (14%)	1 (5%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,8	0,5

<https://www.lka.si/>

Stran 7

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	pešce na območju velike frekvence prometa.									
Q3e	Ureditev prometne signalizacije in osvetlitev v peš površin.	14 (67%)	5 (24%)	2 (10%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,6	0,7
Q3f	Prenova obstoječe infrastrukture za hojo.	10 (48%)	8 (38%)	3 (14%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,3	0,7
Q3g	Gradnja novih peš površin in poti ter ožvitev peš poti ločenih od glavnih cest, v povezavo, sklenjeno in udobno peš infrastrukturo med naselji in znotraj njih, tudi preko mostov; posebna pozornost otrokom, starejšim, gibalno oviranim.	12 (57%)	7 (33%)	2 (10%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,5	0,7

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

Q3h	Urejanje ločene, varne in vzdrževane infrastrukture za pešce, tudi v odročnejših krajih (pločniki, osvetlitev, prehodi za pešce).	11 (52%)	8 (38%)	2 (10%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,4	0,7
Q3i	Vzdrževanje peš površin z ureditvijo javne razsvetljave ob peš poteh.	11 (52%)	7 (33%)	2 (10%)	1 (5%)	21 (100%)	21	23	3,3	0,9
Q3j	Izgradnja, dograditev manjkajočih odsekov in nadgradnja varnih šolskih poti skladno z Načrtom šolskih poti – ustrezna opozorila signalizacija za voznike motornih vozil, umirjanje prometa	15 (71%)	5 (24%)	0 (0%)	1 (5%)	21 (100%)	21	23	3,6	0,7

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	(cona 30), dvignjen i varni prehodi za pešce, ureditev črnih točk ter spodbuj anje uporabe šolskih poti.									
Q3k	Širitev peš con in površin za druženje ter rekreacij skih površin, z obvezno izvedbo ustreznih takilnih in talnih oznak.	9 (43%)	10 (48%)	1 (5%)	1 (5%)	21 (100%)	21	23	3,3	0,8
Q3l	Odprava nevarnih mest za pešce.	14 (67%)	7 (33%)	0 (0%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,7	0,5
Q3m	Redno vzdrževa nje infra struktur e za pešce.	13 (62%)	8 (38%)	0 (0%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,6	0,5
Q3n	Ureditev varnih peš poti do avtobus nih postajali šč.	10 (48%)	11 (52%)	0 (0%)	0 (0%)	21 (100%)	21	23	3,5	0,5
Q3o	Ureditev peš cone v središčih naselij in	12 (57%)	4 (19%)	4 (19%)	1 (5%)	21 (100%)	21	23	3,3	1,0

<https://www.lka.si/>

Stran 10

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	umik avtomob ilov iz teh območij; dolgoročno zaprtje centra Kanal za motorni promet.									
Q3p	Povezov anje hoje z drugimi oblikami trajnostn e mobilno sti (dostopn ost do postaj JPP, kombina cija hoja- kolo).	9 (43%)	9 (43%)	2 (10%)	1 (5%)	21 (100%)	21	23	3,2	0,8

Q4	Vaši predlogi glede ukrepov izboljšanja pogojev za HOJO:
	kolesarska steza kanal krstenice anhovo
	omejitev hitrosti skozi kanal z radarjem, prehodi za pešce, pločniki
	čiščenje obstoječih pešpoti.
	ureditev in umiritev prometa v centru kanala, preusmeritev težkega tovornega prometa
	pločnik za pešce, od šole do bodreža
	redar naj kar začne opravljati svoje delo in spravi avte s pločnikov in "robov" cest...
	več hoje za župana
	očistite obstoječe pločnike avtomobilov, ki v nekaterih ulicah predstavljajo občasna ali stalna parkirišča posebnih avtomobilov in omogočite varno hojo pešcem

Q5	Prosim označite, kako pomemben je po vašem mnenju posamezen naveden ukrep za izboljšanje pogojev za KOLESARJENJE v občini Kanal ob Soči in po želji dopišite tudi vaše predloge.				
Podvprašanja	Odgovori	Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

		Zelo pomembno	Pomembno	Nepomembno	Sploh ni pomembno	Skupaj				
Q5a	Izdelava ali posodobitev načrta omrežja za kolesarjenje v Kanalu ob Soči z zaledjem.	11 (55%)	6 (30%)	3 (15%)	0 (0%)	20 (100%)	20	23	3,4	0,8
Q5b	Gradnja samostojnih, ustrežno označenih kolesarskih stez, tudi medkrajevnih in medobčinskih.	12 (63%)	5 (26%)	1 (5%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,5	0,8
Q5c	Gradnja kolesarskih stez skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste.	12 (63%)	5 (26%)	1 (5%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,5	0,8
Q5d	Gradnja novih kolesarskih površin in poti, dograditve manjkajočih odsekov (Solkan-Prilesje-Sp. Log-Most na Soči).	12 (63%)	5 (26%)	1 (5%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,5	0,8

<https://www.lka.si/>

Stran 12

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	oživitvev kolesars kih poti ločenih od glavnih cest.									
Q5e	Vzpostav itev glavnih kolesars kih povezav s sosednji mi občinam i (Nova Gorica, Tolmin, Brda, Bovec, Kobarid).	11 (58%)	6 (32%)	0 (0%)	2 (11%)	19 (100%)	19	23	3,4	1,0
Q5f	Rekonstr ukcija prometn e infrastr ukture za potrebe kolesarje nja.	12 (63%)	6 (32%)	0 (0%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,5	0,8
Q5g	Horizont alna in vertikaln a signali zacija (usmerje valne ta ble).	7 (37%)	11 (58%)	0 (0%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,3	0,7
Q5h	Redno vzdrževa nje infra struktur e za kolesarje nje z ureditvij o javne raz svetljave ob kolesars kih pote h.	9 (47%)	8 (42%)	1 (5%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,3	0,8

<https://www.lka.si/>

Stran 13

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

Q5i	Odprava nevarnih mest za kolesarje	13 (68%)	5 (26%)	0 (0%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,6	0,8
Q5j	Označitev in promocija obstoječih kolesarskih poti.	11 (58%)	6 (32%)	1 (5%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,4	0,8
Q5k	Uvedba sistema izposoje koles.	4 (21%)	8 (42%)	6 (32%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	2,8	0,9
Q5l	Ureditev polnilnic za električna kolesa.	2 (11%)	13 (68%)	4 (21%)	0 (0%)	19 (100%)	19	23	2,9	0,6
Q5m	Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih poteh v Kanalu ob Soči, vključno s servisnimi točkami in avtomati.	5 (26%)	10 (53%)	3 (16%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,0	0,8
Q5n	Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	6 (32%)	10 (53%)	1 (5%)	2 (11%)	19 (100%)	19	23	3,1	0,9
Q5o	Promocija	6 (32%)	8 (42%)	3 (16%)	2 (11%)	19 (100%)	19	23	2,9	1,0

<https://www.lka.si/>

Stran 14

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

kolesarje nja in organi zacija občinski h akcij za dnevno kolesarje nje na delo.									

Q6	Vaši predlogi glede ukrepov izboljšanja pogojev za KOLESARJENJE:
	označevanje lokalnih cest z znaki, da so kolesarke, je brezveze. in nehaite z (tudi pri pločnikih) postavljanjem javne razsvetljave - \"eko\" občino bi morale skrbeti tudi svetlobno onesnaževanje in ne samo \"salonit\".
	kolesarska steza.servis i avtomat
	za župana kolo brez elektrike
	nujna ureditev kolesarske poti log -globočnik
	izgraditev kolesarske steze od prelesja do mosta na soči.

Q7	Prosim označite, kako pomemben je po vašem mnenju posamezen naveden ukrep za izboljšanje pogojev za JAVNI POTNIŠKI PROMET v občini Kanal ob Soči in po želji dopišite tudi vaše predloge.	Odgovori					Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon
	Podvprašanja	Zelo pomembno	Pomembno	Nepomembno	Sploh ni pomembno	Skupaj				
Q7a	Izdelava študije dejanskih potreb JPP in optimizacije linij medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa (potek, vožni red, višje frekvence, poenostavitve uporabe	12 (67%)	4 (22%)	2 (11%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,6	0,7

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	), s pobudo o povečanj u pogosto sti linij avtobus nega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki in uskladitv ljo urnikov med avtobus nim in železnišk im prevozo m.									
Q7b	Povečan je frekvenc e in pokritost i avtobus nih in železnišk ih linij do vseh krajev (tudi odročnih - Kambreš ko, Banjška planota) ter boljše povezav e s sosednji mi občinam i (Tolmin, Nova	12 (67%)	5 (28%)	1 (6%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,6	0,6

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	Gorica).									
Q7c	Izdelava študije za zasnovo in izvedbo krožne JPP linije (npr. Hop on/hop off prevoza) znotraj občine z višjo frekvenco in e-shuttle busa (kombija) za usklajevanje potreb po prevozih na periferiji in prevozov na dejavnosti za otroke.	10 (56%)	4 (22%)	4 (22%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,3	0,8
Q7d	Okrepitev v regijskega sodelovanja z avtobusnim prevoznikom	10 (56%)	5 (28%)	3 (17%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,4	0,8
Q7e	Usklajevanje voznih redov med avtobusi in vlaki ter z drugimi	12 (63%)	3 (16%)	3 (16%)	1 (5%)	19 (100%)	19	23	3,4	1,0

<https://www.lka.si/>

Stran 17

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	oblikami mobilno sti (kolo, avtovlak) za boljšo multimo dalnost.									
Q7f	Moderni zacija voznega parka (a vtobusi in vlaki) ter zagotavlja nje prilagoje nih prevozov za vse uporabn ike, vključno s prevozo m koles.	10 (56%)	7 (39%)	1 (6%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,5	0,6
Q7g	Izvajanje in optimiza cija šolsk ega prevoza (integraci ja šolskih p revozov z rednimi linijami JPP), pril agoditev potreba m.	11 (61%)	4 (22%)	3 (17%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,4	0,8
Q7h	Informat izacija JPP v okviru aplikacij e, ki omog oča integraci jo avtob usnih linij, žele	9 (50%)	6 (33%)	3 (17%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,3	0,8

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	zniškega prometa in kolesa rskega prometa ter ostali h ključnih informac ij.									
Q7i	Spodbuj anje razvoja alternati vnih mobilno stnih storitev: taksi služba, prevoz na klic, lokalno sopotniš tvo, mobilno stno svetovan je, vključev anje neizkoriš čenih občinski h, društven ih in poslovni h vozil v izposajo in podpora inovacija m drugih alternati vnih oblik prevozov	8 (44%)	6 (33%)	4 (22%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,2	0,8
Q7j	Aktivna podpora pri posodob itvi in	9 (50%)	6 (33%)	3 (17%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,3	0,8

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	vzpostav itvi novih večmod alnih vozlišč z vso potrebn o postajno infrastru kturo (vlak, avtobus, kolo idr.) ter zagotavl anje do stopnost i do vozlišča.									
Q7k	Izdelava dokume ntacije za ureditev avtobus nih postajali šč ter izgradnj a novih in vzdrževa nje ter oprema obstoječi h postajali šč z nadstr ešnicami , sedišči in vozni mi redi, prometn o signali zacijo, vključno s prilago ditvijo postajali šč gibaln o in senzorič no ovira	10 (56%)	4 (22%)	4 (22%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,3	0,8

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	nim osebam in uredit vijo parkiranj a koles.									
Q7l	Vzpodbu janje in aktivno sodelova nje pri oblikova nju strategij e za izboljššan je delovanj a JPP za uskladit ev voznih redov in frekvenc JPP z dejanski mi potreba mi.	9 (50%)	5 (28%)	3 (17%)	1 (6%)	18 (100%)	18	23	3,2	0,9
Q7m	Subvenc ioniranje vozovnic za ranljive skupine (dijaki, študenti, starejši, brezpos elni).	11 (61%)	4 (22%)	2 (11%)	1 (6%)	18 (100%)	18	23	3,4	0,9
Q7n	Spodbuj anje in promocij a JPP in kombini ranega načina potovanj (v okviru ostalih promocij skih aktivnos ti) za domačin	3 (17%)	12 (67%)	3 (17%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,0	0,6

<https://www.lka.si/>

Stran 21

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	e in								
	turiste.								

Q8	Vaši predlogi glede ukrepov izboljšanja pogojev za JAVNI POTNIŠKI PROMET:
	tako kot je omogočen prevoz starejših, bi bilo potrebno omogočiti tudi mladim
	študija občine ne bo premaknila slovenskih železnic in pomaga, škoda denarja in zapravljanje časa... samo en dan štetje promet na avtobusni in boste ugotovili, da vsi potniki niti malega busa ne napolnijo.
	boljša frekvenca in povezanost prevozov.
	ureditev žel.postaje in boljše povezave po vaseh

Q9	Prosim označite, kako pomemben je po vašem mnenju posamezen naveden ukrep za izboljšanje pogojev za MOTORNI PROMET v občini Kanal ob Soči in po želji dopišite tudi vaše predloge.	Odgovori					Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon
	Podvprašanja	Zelo pomembno	Pomembno	Nepomembno	Sploh ni pomembno	Skupaj				
Q9a	Izdelava študije smotrnosti in poteka razbremljenilne obvoznice za namen razbremljenitve središča Kanala in Deskel tranzitnega in tovarnega prometa	14 (78%)	4 (22%)	0 (0%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,8	0,4
Q9b	Uvajanje sistema souporabe vozil ('car sharing').	5 (28%)	7 (39%)	4 (22%)	2 (11%)	18 (100%)	18	23	2,8	1,0
Q9c	Redno vzdrževanje	10 (59%)	7 (41%)	0 (0%)	0 (0%)	17 (100%)	17	23	3,6	0,5

<https://www.lka.si/>

Stran 22

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	nje obstoječe infrastrukture oz. sanacija dotrajanih vozišč (cestišča, ozka grla, prometne oznake, osvetlitev).									
Q9d	Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa (denimo dvignjenji prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, ožanje vozišč, prometni režim) na območju šol in vrtcev in drugih javnih	11 (61%)	6 (33%)	1 (6%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,6	0,6

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

	ustanov, na območju središča kraja, na območju naselij in vasi.									
Q9e	Rekonstrukcija cest z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti.	11 (61%)	5 (28%)	2 (11%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,5	0,7
Q9f	Spodbujanje prehoda na alternativna goriva (e-polnilnice, občinska e-vozila idr.).	3 (17%)	7 (39%)	5 (28%)	3 (17%)	18 (100%)	18	23	2,6	1,0
Q9g	Umirjanje prometa s prometno in opozorilno signalizacijo, radarji – preventivni ukrepi, z doslednim izvajanjem nadzora kršitev na problematičnih mestih.	13 (72%)	3 (17%)	0 (0%)	2 (11%)	18 (100%)	18	23	3,5	1,0

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

Q9h	Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10).	8 (44%)	6 (33%)	3 (17%)	1 (6%)	18 (100%)	18	23	3,2	0,9
Q9i	Vzpostavitev grajenih (fizičnih) ukrepov za zmanjšanje hitrosti (grbine, šikane, zožitve, tlakovanje idr.)	9 (50%)	6 (33%)	1 (6%)	2 (11%)	18 (100%)	18	23	3,2	1,0
Q9j	Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejitev hitrosti v občini.	9 (50%)	8 (44%)	1 (6%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,4	0,6
Q9k	Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu.	5 (28%)	12 (67%)	0 (0%)	1 (6%)	18 (100%)	18	23	3,2	0,7

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

Q10	Vaši predlogi glede ukrepov izboljšanja pogojev za MOTORNI PROMET :
	omejitev hitrosti skozi krstenice zaradi ropota tovarne in vseveč kolesarjev na cesti
	obvoznici ksndi in deskle.
	vzpostavitev pločnikov, kolesark ne sme na račun širine obstoječih cest, ki so že tako marsikje preozke, pa variante ki se vodijo po slo - en vozni pas (za obe smeri) in črtkano pri robu za kolesarje, je kar neki...
	nujna umiritev prometa na staničevi ulici,kanal.

Q11	Prosim označite, kako pomemben je po vašem mnenju posamezen naveden ukrep za izboljšanje pogojev za MIRUJOČI PROMET v občini Kanal ob Soči in po želji dopišite tudi vaše predloge.	Odgovori					Veljavni	Št. enot	Povprečje	Std. odklon
	Podvprašanja	Zelo pomembno	Pomembno	Nepomembno	Sploh ni pomembno	Skupaj				
Q11a	Izdelava načrta celostne parkirne politike za celovito urejanje parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti – parkirni standardi), ter prilagoditev parkirne politike (časovna in prostorska conacija, dinamične tarife idr.).	11 (61%)	6 (33%)	1 (6%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,6	0,6

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

Q11b	Izvajanje parkirne politike (časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje ...).	9 (50%)	4 (22%)	5 (28%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,2	0,9
Q11c	Postavit ev polnilnic za električne avtomobile.	3 (17%)	10 (56%)	4 (22%)	1 (6%)	18 (100%)	18	23	2,8	0,8
Q11d	Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje, pump track...).	8 (44%)	7 (39%)	1 (6%)	2 (11%)	18 (100%)	18	23	3,2	1,0
Q11e	Ureditev manjših P+R parkirišč na obrobju mesta za zmanjšanje pritiska motornega prometa na kraje in turistične točke.	13 (72%)	2 (11%)	3 (17%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,6	0,8

<https://www.lka.si/>

Stran 27

Občina Kanal ob Soči_Ukrepi OCPS

Q11f	Ureditev ustreznih postajališč za avtomobile in parkirišč za motorje.	10 (56%)	8 (44%)	0 (0%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,6	0,5
Q11g	Izvajanje nadzora: krštve parkiranja.	7 (39%)	5 (28%)	5 (28%)	1 (6%)	18 (100%)	18	23	3,0	1,0
Q11h	Vzpostavitev oz. širitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmerjevalne table za parkiriščja).	10 (56%)	7 (39%)	1 (6%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,5	0,6
Q11i	Vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin.	12 (67%)	6 (33%)	0 (0%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,7	0,5
Q11j	Aktivnosti za promocijo in boljše sprejemanje izvedenih ukrepov za parkiranje.	7 (39%)	8 (44%)	3 (17%)	0 (0%)	18 (100%)	18	23	3,2	0,7

Q12	Vaši predlogi glede ukrepov izboljšanja pogojev za MIRUJOČI PROMET:
	nujna umiritev prometa na staničevi ulici, kanal
	v gorenji vasi odstraniti avte ki so polovico na cesti

<https://www.1ka.si/>

Stran 28

Slika 79, 80: Sumernik spletne ankete 1ka za ukrepe med širšo javnostjo (13.8.2025).

Spoštovane občanke in občani!

Občina Kanal ob Soči vas ponovno vabi k sodelovanju na zaključni aktivnosti v okviru izdelave Občinske celostne prometne strategije (OCPS).

Želimo namreč pridobiti širše mnenje lokalne skupnosti, kateri so tihi ukrepi v prometu, ki so po vašem mnenju pomembni za doseganje bolj trajnostnih prometnih ureditev. Ukrepi so ključni tudi za pridobivanje ustreznega sofinanciranja programov in investicij v prometno infrastrukturo občine.

Lepo vas bomo k izpolnjevanju spletne ankete!

<https://www.ska.si/sj/0a8c060a>



Slika 84: Medijske objave spletne ankete 1ka o zbiranju pobud za ukrepe med širšo javnostjo (13.8.2025).

POROČILO_E5: Zapisnik delavnic o scenarijih izvajanja ukrepov in opredelitvi končnega nabora ukrepov

Delavnica s širšo delovno skupino (delavnico o scenarijih izvajanja ukrepov smo izvedli skupaj z delavnico o opredelitvi končnega nabora ukrepov).

Kraj: Sejna soba občine Kanal ob Soči

Kdaj: 2.9.2025 ob 17h

Prisotni: glej listo prisotnosti

Delavnica o scenarijih izvajanja ukrepov in opredelitvi končnega nabora ukrepov

Potek:

Izdelovalci smo najprej predstavili končen nabor strateških vodil.

V nadaljevanju smo člane širše delovne skupine najprej seznanili s celotnim naborom ukrepov, ki je nastal v procesu izdelave OCPS, tudi v okviru analize stanja (delavnice z relevantnimi sektorji na občini, sestanki s sosednjimi občinami, delavnice in javne razprave, anketa med šolarji, anketa pri delodajalcu, anketa za splošno javnost, intervjuji, ogledi stanja na terenu ter analize stanja iz relevantne občinske dokumentacije). Sproti so se namreč beležile pobude za ukrepe, ki po mnenju članov ožje in širše delovne skupine ter širše javnosti prispevajo k doseganju bolj trajnostnih prometnih ureditev v občini Kanal ob Soči.

V fazi E – opredelitev smeri ukrepanja, smo k zbiranju pobud za ukrepe vključili še enkrat širšo javnost in preko pripravljene spletne ankete 1ka validirali ter dopolnili seznam ukrepov z zbiranjem pobud s strani širše javnosti (*glej POROČILO_E4*). Celoten nabor ukrepov, iz vseh faz izvajanja procesa OCPS in ugotovitev ter nabora ukrepov s spletne ankete, je bil osnova za delavnico o scenarijih izvajanja ukrepov in opredelitvi končnega nabora ukrepov.

Za namen opredelitve scenarijev izvajanja ukrepov in opredelitve končnega nabora ukrepov, smo v nadaljevanju izvedli dva koraka:

- Vrednotenje posameznih pobud za ukrepe po stebrih mobilnosti, preko scenarijev, v smislu prednosti in slabosti, v perspektivi: 1. razpoložljivih kadrovskih kapacitet občine Kanal ob Soči (KK), 2. finančne zahtevnosti investicije (FZ) 3. zahtevnosti izvajanja ukrepa (ZI), ter 4. pomembnosti izvedbe ukrepa za trajnostno urejanje prometnih površin za občino Kanal ob Soči (PI), ki je bolj pomemben kriterij in zato ponderiran (x2). Vrednotenje je potekalo v okviru članov širše delovne skupine, posamezne sklepe vrednotenja (+/ja, so; o/srednje; -/ni, niso; v stolpcih 1.-4.) je izvajalka delavnice vpisovala v tabelo.
- Opredelitev končnega nabora ukrepov se je v tabeli zavedel kot označen v stolpcu 'izbrani ukrep'.

V spodnjih tabelah so po stebrih mobilnosti prikazani posamezni ukrepi, dodani so tudi ukrepi iz nabora predlogov iz spletne ankete 1ka ter nekateri so vsebinsko združeni, v perspektivi zgoraj opisanih korakov, ovrednoteni in označeni z opredelitvijo izbranega nabora ukrepov.

Sintezno poročilo:

Scenariji izvajanja glede na (+/je, so; o/srednje; -/ni, niso):

- kadrovske kapacitete (KK),
- finančno zahtevnost ukrepa (FZ),
- zahtevnost izvajanja ukrepa (ZI)
- pomembnost izvedbe ukrepa za OB (PI).

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	1.	2.	3.	4.	
	KK	FZ	ZI	PI	izbran ukrep
1.1 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MZI	0	-	0	+	
1.2 Posodobitve OCPS in integracija prostorskih aktov z OCPS, z upoštevanjem smiselne in premišljene prostorskega umeščanja dejavnosti (ob sprejemanju OPN), s pripravo uravnoteženega proračuna za možne izvedbe ukrepov.	0	0	0	+	
1.3 Izdelava načrta vodenja prometa.	-	+	+	0	
1.4 Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regijskih CPS.	0	0	0	+	
1.5 Vzpostavljanje sistemov za vključevanje javnosti (domačine in turiste) z namenom promocije in ozaveščanja pomena trajnostne mobilnosti s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami za vse starostne strukture in vse stebre mobilnosti (npr. Evropski teden mobilnosti).	0	0	0	+	Združena ukrepa
1.6 Izdelava občinskih smernic za gradnjo prometne infrastrukture, ki bo upoštevala vse prometne načine in bo prilagojena vsem uporabnikom in sezonskim obremenitvam.	-	0	+	0	
1.7 Delovanje občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti z uskladjeno prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	0	-	0	+	
1.8 Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost, vključno s sodelovanjem pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja.	0	0	-	+	
1.9 Redno izobraževanje kadrov in odgovornih za promet ter sorodnih sektorjev na občini na temo trajnostne mobilnosti ter novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti, s krepitvijo števila izobraženih kadrov v občinski upravi.	0	0	0	+	Združena ukrepa
1.10 Sprejetje, zagon in revizije prometne strategije OCPS, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, jpp uporabnikov in voznikov).	0	0	+	+	
1.11 Izdelava oz. sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.	-	+	+	0	
1.12 Aktivno sodelovanje z državo (MZI, MOPE; DRSI), s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometne infrastrukture povezav za urejanje prometa in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	0	-	-	+	
1.13 Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v okviru načrtovanja drugih sektorjev v Občini Kanal ob Soči.	0	-	-	+	Dodan ukrep
1.14 Vzpostavitev točke/centra za ažurno informiranje o stanju prometa v občini Kanal ob Soči	0	0	0	0	Dodan ukrep

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

HOJA	1.	2.	3.	4.	
	KK	FZ	ZI	PI	Izbran ukrep
Promocijske in izobraževalne aktivnosti, tudi za otroke in odrasle, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti za varno uporabo peš površin (npr. Dan brez avtomobila).					se združi z ukrepom 1.5.

2.1 Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti občine, z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav skladno z načrtom.	-	+	+	0	
2.2 Prenova obstoječe infrastrukture za hojo in gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij in med naselji, še posebej do glavnih ciljev potovanj ter ureditev in oprema obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi, prilagoditve za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju) (npr. od OŠ do Bodreža, peš poti med Kanalom in Mostom na Soči, Kanalom in Plavami idr.).	0	+	0	+	
2.3 Ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa, vključno s prometno signalizacijo in osvetlitvijo (npr. Kanal, Deskle, Plave idr.).	0	0	0	+	Združena ukrepa
2.4 Prenova in redno vzdrževanje infrastrukture za pešce, tudi v odročnejših krajih (npr. Anhovo, Močila, Gorenje Polje idr.), z ureditvijo prometne signalizacije, javne razsvetljave in označevanja z obvezno izvedbo ustreznih taktilnih in talnih oznak.	0	0	0	+	Združeni ukrepi
2.5 Izgradnja manjkajočih odsekov in nadgradnja varnih šolskih poti skladno z Načrtom šolskih poti in morebitno novelacijo (urediti ustrezno opozorilno signalizacijo za umirjanje prometa, varne prehode za pešce ter spodbujanje uporabe šolskih poti, npr. pri OŠ Deskle).	0	0	+	+	
2.6 Infrastruktura za pešce: Gradnja novih peš površin in poti (tudi med naselji in preko mostov) in peš površin za druženje (zaprtje centra v Kanal) ter peš poti ločenih od glavnih cest (npr. Deskle – Gorenje Polje, Močila, središče kanala - kamp idr.) v povezano, sklenjeno in udobno peš infrastrukturo, s posebno pozornostjo za otroke, starejše in gibalno ovirane.	0	+	+	+	
2.7 Celovita preureditev ulic in cest: Odprava nevarnih mest za pešce (npr. v Plavah, Desklah, Kanalu).	0	+	0	+	
2.8 Širitev peš con in površin za druženje, v središču naselij in umik avtomobilov (zaprtje središča Kanal), z obvezno izvedbo ustreznih taktilnih in talnih oznak.	0	0	0	+	Združena ukrepa
2.9 Ureditev varnih peš poti do avtobusnih postajališč.	0	+	0	+	
2.10 Povezovanje hoje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti (dostopnost do postaj JPP, kombinacija hoja-kolo).					

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

KOLESARJENJE	1.	2.	3.	4.	
	KK	FS	ZI	PI	Izbran ukrep
3.1 Izdelava registra ali posodobitev načrta kolesarskega omrežja v občini z zaledjem ter razširitev omrežja in dograditev manjkajočih kolesarskih povezav skladno z načrtom.	0	+	0	+	
3.2 Gradnja novih, dograditve manjkajočih odsekov ali rekonstrukcija obstoječih kolesarskih površin in poti skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste ter tudi samostojnih, ločenih od glavnih cest, tudi medkrajevnih in medobčinskih - Nova Gorica, Tolmin, Brda, Bovec, Kobarid (npr.	0	+	+	0	Združeni ukrepi

Kanal – Krstenice – Anhovo; Prilesje – Sp. Log – Most na Soči, Log - Globočnik idr.).					
3.3 Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje z ureditvijo potrebne horizontalne in vertikalne signalizacije (opozorilne table idr.) ter usmerjevalne in označevalne infrastrukture z javno razsvetljavo ob poteh (npr. kolesarska pot Solkan – Kanal)	0	+	0	+	Združeni ukrepi
3.4 Odprava nevarnih mest za kolesarje (npr. med Plavami – Kanalom – Mostom na Soči idr.).	0	+	+	+	
3.5 Uvedba sistema izposoje koles (npr. Deskle, Kanal idr.).	0	+	-	+	
3.6 Ureditev polnilnic za električna kolesa npr. Deskle, Kanal idr.).	0	0	-	+	
3.7 Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih poteh v Kanalu ob Soči, vključno s servisnimi točkami.	0	0	0	+	
Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke, z organizacijo dogodkov, ki spodbujajo rabo kolesa za v šolo in podpirajo načela trajnostne mobilnosti.					se združi z ukrepom 1.5.
Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo.	0	-	-	-	se združi z ukrepom 1.5.

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

JPP	1.	2.	3.	4.	
	KK	FS	ZI	PI	IZBRAN UKREP
4.1 Sodelovanje pri izdelavi študije dejanskih potreb JPP in optimizaciji linij medkrajevnega avtobusnega prometa (potek, pokritost, vozni red, višje frekvence, poenostavitve uporabe), s pobudo o povečanju pogostosti linij avtobusnega in železniškega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki, do vseh krajev v občini (tudi odročnih – Kambreško, Banjška planota idr.) in s sosednjimi občinami (Tolmin, Nova Gorica), z uskladitvijo urnikov med avtobusnim in železniškim prevozom.	-	0	+	+	Združeni ukrepi
4.2 Izboljševanje pogojev za JPP: Izdelava študije za zasnovo in izvedbo krožne JPP linije znotraj občine in širše, z višjo frekvenco in e-shuttle busom (npr. Hop ON / Hop OFF) za usklajevanje potreb po prevozi na periferiji za starejše (npr. Lig, Kal nad Kanalom idr.) in prevozov na dejavnosti za otroke.	-	0	0	+	
4.3 Okrepitev regijskega sodelovanja z DUJPP, Regijskim centrom mobilnosti Severna Primorska in avtobusnim prevoznikom (Nova Gorica, Tolmin, Brda).	0	0	+	+	
4.4 Izvajanje in optimizacija šolskega prevoza (integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP), prilagoditev potrebam.	-	0	+	0	
4.5 Usklajevanje voznih redov med avtobusi in vlaki, modernizacija voznega parka, ter zagotavljanje prilagojenih prevozov za vse uporabnike za namen povezovanja z drugimi oblikami mobilnosti (kolo, avtovlak) za boljšo večmodalnost.	0	+	0	+	Združeni ukrepi
4.6 Sodelovanje pri informatizaciji JPP v okviru aplikacije (npr. kartica Dolina Soče), ki omogoča integracijo avtobusnih linij, železniškega prometa in kolesarskega prometa ter ostalih ključnih informacij (integracija občinskih / sezonskih prevozov v nacionalno platformo in vključevanje v turistično kartico Julijske Alpe / Dolina Soče).	0	0	+	+	
4.7 Spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi služba, prevoz na klic, lokalno sopotništvo, mobilnostno svetovanje,	0	-	-	+	

vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v izposajo in podpora inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov.					
4.8 Aktivna podpora pri posodobitvi in vzpostavitvi novih večmodalnih vozlišč z vso potrebno postajno infrastrukturo (vlak, avtobus, kolo idr.) ter zagotavljanje dostopnosti do vozlišča (npr. parkirišča izven naselja z središčem naselja, z možnostjo izposoje koles).	o	+	+	+	
4.9 Izdelava dokumentacije za umestitve in ureditve avtobusnih postajališč, z vzdrževanjem ter opremo obstoječih postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, prometno signalizacijo, vključno s prilagoditvijo postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam in ureditvijo parkiranja koles (npr. Kanal idr.).	o	+	o	+	
4.10 Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami ter ublažitev hrupnosti.	o	-	-	+	
Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanja (v okviru ostalih promocijskih aktivnosti) za domačine in turiste.					Se združi z ukrepom 4.10 in 1.5
4.11 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (Prostofer).	o	-	-	+	
4.12 Subvencioniranje vozovnic za ranljive skupine (dijaki, študenti, starejši, brezposelni).	o	o	-	+	

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomembni ter bela – nepomemben ukrep).

MOTORNI PROMET	1.	2.	3.	4.	
	KK	FS	ZI	PI	IZBRAN UKREP
5.1 Izdelava študije poteka za izvedbo razbremenilne obvoznice za Plave, Deskle in Kanal, za namen razbremenitve kraja tranzitnega in tovornega prometa (možnost preusmeritve na železnico).	-	o	o	+	
Uvajanje sistema souporabe vozil ('car sharing').	-	o	o	-	
5.2 Redno vzdrževanje obstoječe prometne infrastrukture in rekonstrukcija cest oz. sanacija dotrajanih vozišč z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti (npr. cesta Ročinj – Kambreško – Srednje, cesta Kanal – Lig idr.).	o	o	+	+	Združen ukrep
5.3 Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa, tudi fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, ožanje vozišča, prometni režim) na območju šol in vrtcev ter drugih javnih ustanov, na območju središča kraja, na območju naselij in vasi (tudi usklajevanja z državo) (npr. Staničeva ulica v Kanalu).	o	+	+	+	Združen ukrep
5.4 Spodbujanje prehoda na alternativna goriva (e-polnilnice, občinska e-vozila idr.).	o	-	-	+	
5.5 Umirjanje prometa s prometno in opozorilno signalizacijo, radarji – preventivni ukrepi, z doslednim izvajanjem nadzora kršitev na problematičnih mestih (prilagoditve na sezonske izzive, npr. Deskle in Kanal).	o	o	-	+	
5.6 Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10, npr. Staničeva ulica v Kanalu).	o	o	o	-	

5.7 Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij brez prometa (vsaj tranzitnega), umirjenega prometa (dolina Soče) in omejitev hitrosti v občini, z upoštevanjem sezonskih prometnih obremenitev (npr. uvedba vinjete za ekološko takso).	o	o	+	+	
Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu in umiritev prometa.	o	+	+	+	Se združi z ukrepom 1.5.

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

MIRUJOČI PROMET	1.	2.	3.	4.	
	KK	FS	ZI	PI	IZBRAN UKREP
6.1 Izvedba načrta celostne parkirne politike z izvajanjem, za celovito urejanje parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti – parkirni standardi), ter prilagoditev parkirne politike (sezonskost, časovna in prostorska conacija, dinamične tarife glede na sezono idr.).	o	o	o	+	Združen ukrep
6.2 Postavitev polnilnic za električne avtomobile.	-	o	o	o	
6.3 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje, središče Kanala).	o	+	+	o	
6.4 Ureditev manjših P+R parkirišč na obrobju kraja za zmanjšanje pritiska motornega prometa na kraj in turistične točke (npr. P+R izven središča Kanala).	-	+	o	+	
6.4 Izvajanje nadzora: kršitve parkiranja (npr. Kanal, Gorenja vas idr.).	+	-	-	-	
6.5 Vzpostavitev oz. širitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmerjevalne table za parkirišča).	o	o	o	+	
6.6 Vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin (video nadzor, javna razsvetljava, dostopnost idr.).	-	o	o	+	
Aktivnosti za promocijo in boljše sprejemanje izvedenih ukrepov za parkiranje.					Se združi z ukrepom 1.5.
6.7 Študija in zasnova območij s parkirišči za avtodome (PZA) in motorje, z upoštevanjem koncepta večmodalnosti.	o	+	o	+	

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

Priloge:

- Slika z delavnice s širšo delovno skupino
- Lista prisotnosti



Slika 85,86: Sliki z delavnice o scenarijih izvajanja ukrepov in opredelitvi končnega nabora ukrepov s širšo delovno skupino.

Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek:

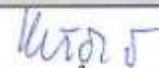
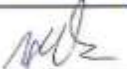
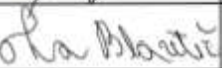
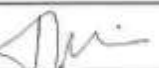
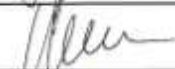
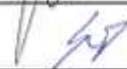
DELAVNICA O SCENARIJIH IZVAJANJA UKREPOV in DELAVNICA O OPREDELITVI KONČNEGA NABORA UKREPOV

Kraj:

SEJNA SOBA, OBČINA KANAL OB SOČI

Datum:

2.9.25

Ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis	*Soglasje za uporabo fotografij DA/NE
VALTER RBSČIČ	TD KORABA		DA
ANTON NEŽIČ	KS KAMBERSKO		DA
BRANUŠ JURČIČ	OBČINA KANAL		DA
INGRID KODOLJA	OBČINA KANAL OB SOČI		DA
AVIJA BLAZETIČ	KS Ambror-Duhov		DA
DIJANA P. ROSGORNIK	OBČINA KANAL		DA
POLOJAN FLEPIČ BRONČIČ	KUČO D.O.O.		DA
DAVID SOKENČIČ	POLICIJA		DA
KADUSA STANIČ	OBČINA KANAL		DA
BRANUŠ JURČIČ	OBČINA KANAL		DA

* Soglasje za uporabo fotografij: s podanim soglasjem se dovoljuje Občini Kanal ob Soči uporabo fotografij pri pripravi poročil o izvedbi projekta OCPS Kanal ob Soči ter objavo fotografij v različnih medijih (npr. spletna stran občine, glasilo MOST, fb stran) z namenom promocije izvedene aktivnosti projekta.

Delavnica z ožjo delovno skupino (delavnica o opredelitvi končnega nabora ukrepov)

Kraj: Sejna soba občine Bovec

Kdaj: 2.9.2025 ob 19h

Prisotni: glej listo prisotnosti

Delavnica o opredelitvi končnega nabora ukrepov

Potek delavnice:

S člani ožje delovne skupine smo pregledali celoten nabor ukrepov, ki je nastal v procesu izdelave OCPS. V nadaljevanju smo s člani ožje delovne skupine po stebrih pregledali vrednotenje posameznih ukrepov s strani članov širše delovne skupine in k obstoječim kriterijem vrednotenja (1. razpoložljive kadrovske kapacitete občine Kanal ob Soči (KK), 2. finančna zahtevnost investicije (FZ) 3. zahtevnost izvajanja ukrepa (ZI) ter 4. pomembnost izvedbe ukrepa za trajnostno urejanje prometnih površin za občino Kanal ob Soči (PI)), dodali še kriterij učinka ukrepa (UU) glede na strokovno presojo članov ožje delovne skupine (iz sektorja promet in prostor občine Kanal ob Soči).

Vrednotenje s člani ožje delovne skupine in posamezne sklepe vrednotenja glede na pobude ukrepov (+/ja, so; o/srednje; -/ni, niso; v stolpce 1.-5.) se je vpisovalo v spodnjo tabelo. Opredelitev končnega nabora ukrepov (s strani članov ožje delovne skupine) je v tabeli označen v stolpcu 'izbran ukrep'.

V spodnjih tabelah so po stebrih mobilnosti prikazani in v perspektivi zgoraj opisanih korakov, vrednoteni ukrepi in označena opredelitev končnega nabora ukrepov, ki je nastal na delavnici z ožjo delovno skupino. Nekateri ukrepi so se z obrazložitvijo odstranili, se združili ali smiselno preoblikovali.

Sintezno poročilo

Scenariji izvajanja glede na (+/je, so; o/srednje; -/ni, niso):

- kadrovske kapacitete (KK),
- finančno zahtevnost ukrepa (FZ),
- zahtevnost izvajanja ukrepa (ZI)
- pomembnost izvedbe ukrepa za OB (PI)
- učinek ukrepa (UU)

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FZ	ZI	PI	UU	izbran ukrep
1.1 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MZI	o	-	o	+	+	
1.2 Posodobitve OCPS in integracija prostorskih aktov z OCPS, z upoštevanjem smiselnega in preiščljenega prostorskega umeščanja dejavnosti (ob sprejemanju OPN), s pripravo uravnoteženega proračuna za možne izvedbe ukrepov.	o	o	o	+	+	
Izdelava načrta vodenja prometa.	-	+	+	o	o	Se združi z ukrepom 5.1
1.3 Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regijskih CPS.	o	o	o	+	+	
1.4 Vzpostavljane sistemov za vključevanje javnosti (domačine in turiste) z namenom promocije in ozaveščanja pomena trajnostne mobilnosti s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami za vse starostne strukture in vse stebre mobilnosti (npr. Evropski teden mobilnosti idr.) tudi v sodelovanju s sosednjimi občinami.	o	o	o	+	+	

1.5 Izdelava občinskih smernic za gradnjo prometne infrastrukture, ki bo upoštevala vse prometne načine in bo prilagojena vsem uporabnikom in sezonskim obremenitvam.	-	o	+	o	+	
1.6 Delovanje občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti z uskladitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	o	-	o	+	+	
1.7 Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost.	o	o	-	+	+	Deliti na dva ukrepa
1.8 Sodelovanje pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja.	o	o	-	+	+	Del ukrepa 1.7.
1.9 Redno izobraževanje kadrov in odgovornih za promet ter sorodnih sektorjev na občini na temo trajnostne mobilnosti ter novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti, s krepitvijo števila izobraženih kadrov v občinski upravi.	o	o	o	+	+	
1.10 Sprejetje, zagon, revizije in prenova prometne strategije OCPS, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, jpp uporabnikov in voznikov).	o	o	+	+	+	
Izdelava oz. sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa:	-	+	+	-	-	-
1.11 Aktivno sodelovanje z državo (MZI, MOPE; DRSI), s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometne infrastrukture povezav za urejanje prometa in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	o	-	-	+	+	
1.12 Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v okviru načrtovanja drugih sektorjev v Občini Kanal ob Soči.	o	-	-	+	+	
1.13 Vzpostavitev točke/centra za ažurno informiranje o stanju prometa v občini Kanal ob Soči	o	o	o	o	o	

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomembni ter bela – nepomemben ukrep).

Opombe:

Ukrep Izdelave oz. sofinanciranja izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa:

Člani ožje delovne skupine sicer podpirajo ukrep, vendar je le ta že delno vključen pri izvajanju izdelave vodenja prometa v okviru študije razbremenilne obvoznice v občini Kanal ob Soči, saj bo občina vzporedno z izvajanjem OCPS izvajala integracijo načel TM s prostorskimi akti. Z upoštevanjem smiselne in premišljenega prostorskega umeščanja dejavnosti ter celostnim urejanjem prometnih površin občine, se doseže soroden učinek. Glede na omejena finančna sredstva in veliko kadrovske podhranjenost v tem obdobju (2025 – 2032) izdelava oz. sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa ni prioriteta.

HOJA	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FZ	ZI	PI	UU	Izbran ukrep
Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke in odrasle, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti (npr. Dan brez avtomobila).						Združiti z ukrepom 1.4
Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti občine, z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav skladno z načrtom.	-	+	+	o	o	

2.1 Prenova obstoječe infrastrukture za hojo in gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij in med naselji, še posebej do glavnih ciljev potovanj ter ureditev in oprema obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi, prilagoditve za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju) (npr. od OŠ do Bodreža, peš poti med Kanalom in Mostom na Soči, Kanalom in Plavami idr.).	o	+	o	+	o	
2.2 Ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa, vključno s prometno signalizacijo in osvetlitvijo (npr. Kanal, Deskle, Plave idr.).	o	o	o	+	+	
2.3 Prenova in redno vzdrževanje infrastrukture za pešce, tudi v odročnejših krajih (npr. Anhovo, Močila, Gorenje Polje idr.), z ureditvijo prometne signalizacije, javne razsvetljave in označevanja z obvezno izvedbo ustreznih taktilnih in talnih oznak.	o	o	o	+	+	
2.4 Izgradnja manjkajočih odsekov in nadgradnja varnih šolskih poti skladno z Načrtom šolskih poti in morebitno novelacijo (urediti ustrezno opozorilno signalizacijo za umirjanje prometa, varne prehode za pešce ter spodbujanje uporabe šolskih poti, npr. pri OŠ Deskle).	o	o	+	o	+	
2.5 Infrastruktura za pešce: Gradnja novih peš površin in poti (tudi med naselji in preko mostov) in peš površin za druženje (zaprtje centra v Kanal) ter peš poti ločenih od glavnih cest (npr. Deskle – Gorenje Polje, Močila, središče kanala - kamp idr.) v povezano, sklenjeno in udobno peš infrastrukturo, s posebno pozornostjo za otroke, starejše in gibalno ovirane.	o	+	+	+	+	
2.6 Celovita preureditev ulic in cest: Odprava nevarnih mest za pešce (npr. v Plavah, Desklah, Kanalu).	o	+	o	+	+	
2.7 Širitev peš con in površin za druženje, v središču naselij in umik avtomobilov (zaprtje središča Kanal), z obvezno izvedbo dostopnosti za vse (Načrt dostopnosti), z ustreznimi taktilnimi in talnimi oznakami.						
2.8 Ureditev varnih peš poti do avtobusnih postajališč.						
2.9 Povezovanje hoje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti (dostopnost do postaj JPP, kombinacija hoja-kolo).	o	o	-	+	+	

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

Opombe:

Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti občine, z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav skladno z načrtom:

Člani ožje delovne skupine sicer podpirajo ta ukrep, vendar je za občino Kanal ob Soči le ta manj smiselna. Občina bo vzporedno z izvajanjem OCPS izvaja integracijo načel TM s prostorskimi akti in bo princip dostopnosti upoštevala z izdelavo Načrta dostopnosti, ki je zajet v ukrepu 2.7. Za širitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav občina ne vidi potrebe po izdelavi ločenega registra in načrta, saj so peš povezave znotraj krajev zavedene v OPN in se njihova izgradnja izvaja vzporedno s

premišljenim prostorskim umeščanjem dejavnosti ter urejanjem prometnih površin v občini. Za druge peš poti izven kraja (lokalnih, turističnih in planinskih) bi bila izvedba registra, zaradi neurejenih lastniških soglasij, manj uspešna. Tudi zaradi omejenih finančnih sredstev in velike kadrovske podhranjenosti občinske uprave, je zato v tem obdobju (2025-2032) ta ukrep izločen.

KOLESARJENJE	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FS	ZI	PI	UU	Izbran ukrep
3.1 Izdelava registra in posodobitev načrta kolesarskega omrežja v občini z zaledjem ter razširitev omrežja in dograditev manjkajočih kolesarskih povezav skladno z načrtom.	o	+	o	+	+	
3.2 Gradnja novih, dograditve manjkajočih odsekov ali rekonstrukcija obstoječih kolesarskih površin in poti skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste ter tudi samostojnih, ločenih od glavnih cest, tudi medkrajevnih in medobčinskih - Nova Gorica, Tolmin, Brda, Bovec, Kobarid (npr. Kanal – Krstenice – Anhovo; Prilesje – Sp. Log – Most na Soči, Log - Globočnik idr.).	o	+	+	o	+	
3.3 Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje z ureditvijo potrebne horizontalne in vertikalne signalizacije (opozorilne table idr.) ter usmerjevalne in označevalne infrastrukture z javno razsvetljavo ob poteh (npr. kolesarska pot Solkan – Kanal).	o	+	o	+	+	
3.4 Odprava nevarnih mest za kolesarje (npr. med Plavami – Kanalom – Mostom na Soči idr.).	o	+	+	+	+	
3.5 Uvedba sistema izposoje koles (npr. Deskle, Kanal idr.).	o	+	-	+	+	
3.6 Ureditev polnilnic za električna kolesa (npr. Deskle, Kanal idr.).	o	o	-	+	+	
3.7 Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih poteh v občini, vključno s servisnimi točkami.	o	o	o	+	+	
Promocijske in izobraževalne aktivnosti za otroke, z organizacijo dogodkov, ki spodbujajo rabo kolesa za v šolo in podpirajo načela trajnostne mobilnosti.						Združiti z ukrepom 1.4
Promocija kolesarjenja in organizacija občinskih akcij za dnevno kolesarjenje na delo.	o	-	-	-	o	Združiti z ukrepom 1.4

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

JPP	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FS	ZI	PI	UU	IZBRAN UKREP
4.1 Sodelovanje pri izdelavi študije dejanskih potreb JPP in optimizaciji linij medkrajevnega avtobusnega prometa (potek, pokritost, vozni red, višje frekvence, poenostavitev uporabe), s pobudo o povečanju pogostosti linij avtobusnega in železniškega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki, do vseh krajev v občini (tudi odročnih – Kambreško, Banjška planota idr.) in s sosednjimi občinami (Tolmin, Nova Gorica), z uskladitvijo urnikov med avtobusnim in železniškim prevozom.	-	o	+	+	o	

4.2 Izboljševanje pogojev za JPP: Izdelava študije za zasnovo in izvedbo krožne JPP linije znotraj občine in širše, z višjo frekvenco in e-shuttle busom (npr. Hop ON / Hop OFF) za usklajevanje potreb po prevozi na periferiji za starejše (npr. Lig, Kal nad Kanalom idr.) in prevozov na dejavnosti za otroke.	-	o	o	+	+	
4.3 Okrepitev regijskega sodelovanja z DUJPP, Regijskim centrom mobilnosti Severna Primorska in avtobusnim prevoznikom (Nova Gorica, Tolmin, Brda).	o	o	+	+	+	
4.4 Izvajanje in optimizacija šolskega prevoza (integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP), prilagoditev potrebam.	-	o	+	o	o	
4.5 Usklajevanje voznih redov med avtobusi in vlaki, modernizacija voznega parka, ter zagotavljanje prilagojenih prevozov za vse uporabnike za namen povezovanja z drugimi oblikami mobilnosti (kolo, avtovlak) za boljšo večmodalnost.	o	+	o	+	+	
4.6 Sodelovanje pri informatizaciji JPP v okviru aplikacije (npr. kartica Dolina Soče), ki omogoča integracijo avtobusnih linij, železniškega prometa in kolesarskega prometa ter ostalih ključnih informacij (integracija občinskih / sezonskih prevozov v nacionalno platformo in vključevanje v turistično kartico Julijske Alpe / Dolina Soče).	o	o	+	+	+	
4.7 Spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi služba, prevoz na klic, lokalno sopotništvo, mobilnostno svetovanje, vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v izposajo in podpora inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov.	o	-	-	+	+	
4.8 Aktivna podpora pri posodobitvi in vzpostavitvi novih večmodalnih vozlišč z vso potrebno postajno infrastrukturo (vlak, avtobus, kolo idr.) ter zagotavljanje dostopnosti do vozlišča (npr. parkirišča izven naselja z središčem naselja, z možnostjo izposoje koles).	o	+	+	+	+	
4.9 Izdelava dokumentacije za umestitve in ureditve avtobusnih postajališč, z vzdrževanjem ter opremo obstoječih postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, prometno signalizacijo, vključno s prilagoditvijo postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam in ureditvijo parkiranja koles (npr. Kanal idr.).	o	+	o	o	o	
4.10 Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za usklajevanje voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami (tudi ublažitev hrupnosti).	o	-	-	+	+	
Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanja (v okviru ostalih promocijskih aktivnosti) za domačine in turiste.						Združiti z ukrepom 1.4
4.11 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (npr. Prostofer).	o	-	-	+	+	
4.12 Subvencioniranje vozovnic za ranljive skupine (dijaki, študenti, starejši, brezposelni).	o	o	-	+	+	

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna - manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

MOTORNI PROMET	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FS	ZI	PI	UU	IZBRAN UKREP
5.1 Izdelava študije vodenja prometa skupaj s potekom za izvedbo obvoznice za Plave, Deskle in Kanal, za namen	-	o	o	o		

razbremenitve kraja tranzitnega in tovornega prometa (možnost preusmeritve na železnico).					+	
5.2 Uvajanje sistema souporabe vozil ('car sharing').	-	o	o	-	o	
5.3 Redno vzdrževanje obstoječe prometne infrastrukture in rekonstrukcija cest oz. sanacija dotrajanih vozišč z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti (npr. cesta Ročinj – Kambreško – Srednje, cesta Kanal – Lig idr.).	o	o	+	+	+	
5.4 Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa, tudi fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, ožanje vozišča, prometni režim) na območju šol in vrtcev ter drugih javnih ustanov, na območju središča kraja, na območju naselij in vasi (tudi usklajevanja z državo) (npr. Staničeva ulica v Kanalu).	o	+	+	+	+	
5.5 Spodbujanje prehoda na alternativna goriva (e-polnilnice, občinska e-vozila idr.).	o	-	-	+	o	
5.6 Umirjanje prometa s prometno in opozorilno signalizacijo, radarji – preventivni ukrepi, z doslednim izvajanjem nadzora kršitev na problematičnih mestih (prilagoditve na sezonske izzive, npr. Deske in Kanal).	o	o	-	+	+	
5.7 Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10, npr. Staničeva ulica v Kanalu).	o	o	o	-	o	
5.8 Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij brez prometa (vsaj tranzitnega), umirjenega prometa (dolina Soče) in omejitev hitrosti v občini, z upoštevanjem sezonskih prometnih obremenitev (npr. uvedba vinjete za ekološko takso).	o	o	+	+	o	
Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu.	o	+	+	+	+	Združiti z ukrepom 1.4

* Označeni ukrepi iz sklopa E4: (temno oranžna – bolj pomemben ukrep, svetlo oranžna – pomemben, svetlo svetlo oranžna – manj pomemben ter bela – nepomemben ukrep).

MIRUJOČI PROMET	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FS	ZI	PI	UU	IZBRAN UKREP
6.1 Izvedba načrta celostne parkirne politike z izvajanjem, za celovito urejanje parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti – parkirni standardi), ter prilagoditev parkirne politike (sezonskost, časovna in prostorska conacija, dinamične tarife glede na sezono idr.).	o	o	o	+	+	
6.2 Postavitev polnilnic za električne avtomobile.	-	o	o	o	o	
6.3 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje, središče Kanala).	o	+	+	o	+	
6.4 Ureditev manjših P+R parkirišč na obrobju kraja za zmanjšanje pritiska motornega prometa na kraj in turistične točke (npr. P+R izven središča Kanala).	-	+	o	+	+	
6.5 Izvajanje nadzora: kršitve parkiranja (npr. Kanal, Gorenja vas idr.).	+	-	-	-	+	

6.6 Vzpostavitev oz. širitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmerjevalne table za parkirišča).	o	o	o	+	+	
6.7 Vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin (video nadzor, javna razsvetljava, dostopnost idr.).	-	o	o	+	+	
Aktivnosti za promocijo in boljše sprejemanje izvedenih ukrepov za parkiranje.						Združiti z ukrepom 1.4
6.8 Študija in zasnova območij s parkirišči za avtodome (PZA) in motorje, z upoštevanjem koncepta večmodalnosti.	o	+	o	+	+	

Priloge:

- *Slika z delavnice s člani ožje delovne skupine*
- *Lista prisotnosti*

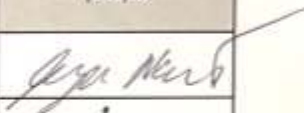
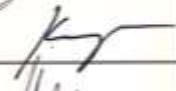
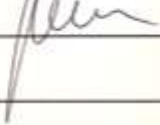


Slika 87: Slika z delavnice o opredelitvi končnega nabora ukrepov.

Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: DELAVNICA - OŽJA DEL. SKUP. - NABOR UKREPov
Kraj: KANAL
Datum: 2.9.25 ob 15h

ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis
ANŽKA NARVIČ	OBČINA KANAL OB SOČI	
INERID KODOLJA	OBČINA KANAL OB SOČI	
POLOVA F.G.	ARCO d.o.o.	

POROČILO_E6: Zapisnik delavnice o preveritvi končnega nabora ukrepov in potrditvi akcijskega načrta

Delavnica s člani ožje delovne skupine in županom, g. Miho Stegel
Kraj: Sejna soba, občina Kanal ob Soči
Kdaj: 11.9.2025 ob 9h

Delavnica:

Potek delavnice:

Člani ožje delovne skupine, direktorica občinske uprave ga. Katjuša Stanič in župan g. Miha Stegel, so se seznanili z opredelitvijo končnega nabora ukrepov, ki je nastal v procesu delavnic sklopa E izdelave OCPS. Končen nabor ukrepov je osnova za izvedbo delavnice o preveritvi končnega nabora ukrepov, pripravo akcijskega načrta in njegovi potrditvi.

Preveritev končnega nabora sta temeljito opravila predvsem direktorica občinske uprave občine Kanal ob Soči in župan občine Kanal ob Soči, g. Miha Stegel. Na tej osnovi se je revidiral in v nadaljevanju potrdil tudi akcijski načrt.

V procesu delavnice smo po stebrih prevetrili in po potrebi malenkostno preoblikovali posamezne ukrepe. Posamezne morebitne spremembe vrednotenja ukrepov, so obrazložene v akcijskem načrtu, po posamičnem stebru mobilnosti.

K poročilu bo dodan pregled in komentarji na predlog končnega nabora ukrepov s strani širše delovne skupine, kjer je razvidno ali se strinjajo oz. v katerem delu se ne strinjajo s predlogi ukrepov in akcijskim načrtom, z obrazložitvijo.

Akcijsko - finančni načrt zajema aktivnosti s katerimi bo občina Kanal ob Soči v obdobju sedmih let (od 2025 do 2032) naslavljal vse potovalne načine in je osnova za učinkovito izvajanje Strategije. V akcijskem načrtu so opredeljene naloge, nosilci, roki in viri. Vire financiranja ukrepov zagotovi občina Kanal ob Soči. Predvideno sofinanciranje je označeno med opombami v tabelah pri posameznih ukrepih.

Iz opredeljenih strateških vodil so se oblikovani ukrepi po posameznih stebrih mobilnosti, ki so se medsebojno oblikovali v svežnje, saj so le tako sinergično povezani in medsebojno okrepljeni, zato lahko dosežejo večje število ciljev hkrati.

V spodnji tabeli prikazan akcijski načrt navaja ukrepa po stebrih mobilnosti. Ukrepi so ovrednoteni glede na stroške, po zahtevnosti, opredeljena je odgovornost, rok (obdobje) izvedbe ter morebitne pripombe. Ocena stroškov ukrepov je okvirna in temelji na obstoječih stroških ukrepov na letni ravni, načrtovanih investicijah, obstoječih strokovnih podlagah in vrednostih primerljivih ukrepov. Viri za posamezne ukrepe v tem trenutku še niso dokončno določeni, poleg občinskega proračuna so to vsaj še EU sredstva in sredstva državnega proračuna za sofinanciranje.

Končni nabor ukrepov:

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FZ	ZI	PI	UU	izbran ukrep
1.1 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MZI	o	-	o	+	+	
1.2 Posodobitve OCPS in integracija prostorskih aktov z OCPS, z upoštevanjem smiselne in premišljene prostorskega umeščanja dejavnosti (ob sprejemanju OPN), s pripravo uravnoteženega proračuna za možne izvedbe ukrepov.	o	o	o	+	+	
1.3 Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regijskih CPS.	o	o	o	+	+	
1.4 Vzpostavljanje sistemov za vključevanje javnosti (domačine in turiste) z namenom promocije in ozaveščanja pomena trajnostne mobilnosti s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami za vse starostne strukture in vse stebre mobilnosti (npr. Evropski teden mobilnosti idr.) tudi v sodelovanju s sosednjimi občinami.	o	o	o	+	+	
1.5 Izdelava občinskih smernic za gradnjo prometne infrastrukture, ki bo upoštevala vse prometne načine in bo prilagojena vsem uporabnikom in sezonskim obremenitvam.	-	o	+	o	+	
1.6 Delovanje občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti z uskladitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	o	-	o	+	+	
1.7 Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost.	o	o	-	+	+	
1.8 Sodelovanje pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja.	o	o	-	+	+	
1.9 Redno izobraževanje kadrov in odgovornih za promet ter sorodnih sektorjev na občini na temo trajnostne mobilnosti ter novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti, s krepitvijo števila izobraženih kadrov v občinski upravi.	o	o	o	+	+	
1.10 Sprejetje, zagon, revizije in prenova prometne strategije OCPS, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, jpp uporabnikov in voznikov).	o	o	+	+	+	
~~Izdelava oz. sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.~~	-	+	+	o	o	
1.11 Aktivno sodelovanje z državo (MZI, MOPE; DRSI), s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometne infrastrukture povezav za urejanje prometa in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	o	-	-	+	+	
1.12 Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v okviru načrtovanja drugih sektorjev v Občini Kanal ob Soči.	o	-	-	+	+	
1.13 Vzpostavitev točke/centra za ažurno informiranje o stanju prometa v občini Kanal ob Soči	o	o	o	o	o	

Opombe:

Izdelava oz. sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa

Ukrep se na predlog župana občine Kanal ob Soči umakne, saj glede na finančno stanje občinskega proračuna občina Kanal ob Soči, ne zmore in ni odgovorna za sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov za podjetja v občini.

HOJA	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FZ	ZI	PI	UU	Izbran ukrep
2.1 Prenova obstoječe infrastrukture za hojo in gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij in med naselji, še posebej do glavnih ciljev potovanj ter ureditev in oprema obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi, prilagoditve za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju) (npr. od OŠ do Bodreža, peš poti med Kanalom in Mostom na Soči, Kanalom in Plavami idr.).	o	+	o	+	o	
2.2 Ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa, vključno s prometno signalizacijo in osvetlitvijo (npr. Kanal, Deskle, Plave idr.).	o	o	o	+	+	
2.3 Prenova in redno vzdrževanje infrastrukture za pešce, tudi v odročnejših krajih (npr. Anhovo, Močila, Gorenje Polje idr.), z ureditvijo prometne signalizacije, javne razsvetljave in označevanja z obvezno izvedbo ustreznih taktilnih in talnih oznak.	o	o	o	+	+	
2.4 Izgradnja manjkajočih odsekov in nadgradnja varnih šolskih poti skladno z Načrtom šolskih poti in morebitno novelacijo (urediti ustrezno opozorilno signalizacijo za umirjanje prometa, varne prehode za pešce ter spodbujanje uporabe šolskih poti, npr. pri OŠ Deskle).	o	o	+	o	+	
2.5 Infrastruktura za pešce: Gradnja novih peš površin in poti (tudi med naselji in preko mostov) in peš površin za druženje (zaprtje centra v Kanal) ter peš poti ločenih od glavnih cest (npr. Deskle – Gorenje Polje, Močila, središče kanala - kamp idr.) v povezano, sklenjeno in udobno peš infrastrukturo, s posebno pozornostjo za otroke, starejše in gibalno ovirane.	o	+	+	+	+	
2.6 Celovita preureditev ulic in cest: Odprava nevarnih mest za pešce (npr. v Plavah, Desklah, Kanalu).	o	+	o	+	+	
2.7 Širitev peš con in površin za druženje, v središču naselij in umik avtomobilov (zaprtje središča Kanal), z obvezno izvedbo dostopnosti za vse (Načrt dostopnosti), z ustreznimi taktilnimi in talnimi oznakami.	-	+	o	+	+	
2.8 Ureditev varnih peš poti do avtobusnih postajališč.	o	o	o	+	+	
2.9 Povezovanje hoje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti (dostopnost do postaj JPP, kombinacija hoja–kolo).	o	o	-	+	+	

KOLESARJENJE	1.	2.	3.	4.	

					5.	
	KK	FS	ZI	PI	UU	Izbran ukrep
3.1 Izdelava registra in/ali posodobitev načrta kolesarskega omrežja v občini z zaledjem ter razširitev omrežja in dograditev manjkajočih kolesarskih povezav skladno z načrtom.	o	+	o	+	+	
3.2 Gradnja novih, dograditve manjkajočih odsekov ali rekonstrukcija obstoječih kolesarskih površin in poti skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste ter tudi samostojnih, ločenih od glavnih cest, tudi medkrajevnih in medobčinskih - Nova Gorica, Tolmin, Brda, Bovec, Kobarid (npr. Kanal – Krstenice – Anhovo; Prilesje – Sp. Log – Most na Soči, Log - Globočnik idr.).	o	+	+	o	+	
3.3 Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje z ureditvijo potrebne horizontalne in vertikalne signalizacije (opozorilne table idr.) ter usmerjevalne in označevalne infrastrukture z javno razsvetljavo ob poteh (npr. kolesarska pot Solkan – Kanal).	o	+	o	+	+	
3.4 Odprava nevarnih mest za kolesarje (npr. med Plavami – Kanalom – Mostom na Soči idr.).	o	+	+	+	+	
3.5 Uvedba sistema izposoje koles (npr. Deskle, Kanal idr.).	o	+	-	+	+	
3.6 Ureditev polnilnic za električna kolesa (npr. Deskle, Kanal idr.).	o	o	-	+	+	
3.7 Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih poteh v občini, vključno s servisnimi točkami.	o	o	o	+	+	

JPP	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FS	ZI	PI	UU	IZBRAN UKREP
4.1 Sodelovanje pri izdelavi študije dejanskih potreb JPP in optimizaciji linij medkrajevnega avtobusnega prometa (poteh, pokritost, vozni red, višje frekvenca, poenostavitev uporabe), s pobudo o povečanju pogostosti linij avtobusnega in železniškega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki, do vseh krajev v občini (tudi odročnih – Kambreško, Banjška planota idr.) in s sosednjimi občinami (Tolmin, Nova Gorica), z uskladitvijo urnikov med avtobusnim in železniškim prevozom.	-	o	+	+	o	
4.2 Izboljševanje pogojev za JPP: Izdelava študije za zasnovo in izvedbo krožne JPP linije znotraj občine in širše, z višjo frekvenco in e-shuttle busom (npr. Hop ON / Hop OFF) za usklajevanje potreb po prevozi na periferiji za starejše (npr. Lig, Kal nad Kanalom idr.) in prevozov na dejavnosti za otroke.	-	o	o	+	+	
4.3 Okrepitev regijskega sodelovanja z DUJPP, Regijskim centrom mobilnosti Severna Primorska in avtobusnim prevoznikom (Nova Gorica, Tolmin, Brda).	o	o	+	+	+	
4.4 Izvajanje in optimizacija šolskega prevoza (integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP), prilagoditev potrebam.	-	o	+	o	o	
4.5 Usklajevanje voznih redov med avtobusi in vlaki, modernizacija voznega parka, ter zagotavljanje prilagojenih prevozov za vse uporabnike za namen povezovanja z drugimi oblikami mobilnosti (kolo, avtovlak) za boljšo večmodalnost.	o	+	o	+	+	

4.6 Sodelovanje pri informatizaciji JPP v okviru aplikacije (npr. kartica Dolina Soče), ki omogoča integracijo avtobusnih linij, železniškega prometa in kolesarskega prometa ter ostalih ključnih informacij (integracija občinskih / sezonskih prevozov v nacionalno platformo in vključevanje v turistično kartico Julijske Alpe / Dolina Soče).	o	o	+	+	+	
4.7 Spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi služba, prevoz na klic, lokalno sopotništvo, mobilnostno svetovanje, vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v izposajo in podpora inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov.	o	-	-	+	+	
4.8 Aktivna podpora pri posodobitvi in vzpostavitvi novih večmodalnih vozlišč z vso potrebno postajno infrastrukturo (vlak, avtobus, kolo idr.) ter zagotavljanje dostopnosti do vozlišča (npr. parkirišča izven naselja z središčem naselja, z možnostjo izposoje koles).	o	+	+	+	+	
4.9 Izdelava dokumentacije za umestitve in ureditve avtobusnih postajališč, z vzdrževanjem ter opremo obstoječih postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, prometno signalizacijo, vključno s prilagoditvijo postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam in ureditvijo parkiranja koles (npr. Kanal idr.).	o	+	o	o	o	
4.10 Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za usklajitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami (tudi ublažitev hrupnosti).	o	-	-	+	+	
4.11 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (npr. Prostofer).	o	-	-	+	+	
4.12 Subvencioniranje vozovnic za ranljive skupine (dijaki, študenti, starejši, brezposelni).	o	o	-	+	+	

MOTORNİ PROMET	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FS	ZI	PI	UU	IZBRAN UKREP
5.1 Izdelava študije vodenja prometa skupaj s potekom za izvedbo razbremenilne obvoznice za Plave, Deskle in Kanal, za namen razbremenitve kraja tranzitnega in tovrnega prometa (možnost preusmeritve na železnico).	-	o	o	o	+	
5.2 Uvajanje sistema souporabe vozil ('car sharing').	-	o	o	-	o	
5.3 Redno vzdrževanje obstoječe prometne infrastrukture in rekonstrukcija cest oz. sanacija dotrajanih vozišč z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti (npr. cesta Ročinj – Kambreško – Srednje, cesta Kanal – Lig idr.).	o	o	+	+	+	
5.4 Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa, tudi fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, ožanje vozišča, prometni režim) na območju šol in vrtcev ter drugih javnih ustanov, na območju središča kraja, na območju naselij in vasi (tudi usklajevanja z državo) (npr. Staničeva ulica v Kanalu).	o	+	+	+	+	
5.5 Spodbujanje prehoda na alternativna goriva (e-polnilnice, občinska e-vozila idr.).	o	-	-	+	o	

5.6 Umirjanje prometa s prometno in opozorilno signalizacijo, radarji – preventivni ukrepi, z doslednim izvajanjem nadzora kršitev na problematičnih mestih (prilagoditve na sezonske izzive, npr. Deskle in Kanal).	o	o	-	+	+	
5.7 Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10, npr. Staničeva ulica v Kanalu).	o	o	o	-	o	
5.8 Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij brez prometa (vsaj tranzitnega), umirjenega prometa (dolina Soče) in omejitev hitrosti v občini, z upoštevanjem sezonskih prometnih obremenitev (npr. uvedba vinijete za ekološko takso).	o	o	+	+	o	

MIRUJOČI PROMET	1.	2.	3.	4.	5.	
	KK	FS	ZI	PI	UU	IZBRAN UKREP
6.1 Izvedba načrta celostne parkirne politike z izvajanjem, za celovito urejanje parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti – parkirni standardi), ter prilagoditev parkirne politike (sezonskost, časovna in prostorska conacija, dinamične tarife glede na sezono idr.).	o	o	o	+	+	
6.2 Postavitev polnilnic za električne avtomobile.	-	o	o	o	o	
6.3 Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kvalitetni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje, središče Kanala).	o	+	+	o	+	
6.4 Ureditev manjših P+R parkirišč na obrobju kraja za zmanjšanje pritiska motornega prometa na kraj in turistične točke (npr. P+R izven središča Kanala).	-	+	o	+	+	
6.5 Izvajanje nadzora: kršitve parkiranja (npr. Kanal, Gorenja vas idr.).	+	-	-	-	+	
6.6 Vzpostavitev oz. širitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmerjevalne table za parkirišča).	o	o	o	+	+	
6.7 Vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin (video nadzor, javna razsvetljava, dostopnost idr.).	-	o	o	+	+	
6.8 Študija in zasnova območij s parkirišči za avtodome (PZA) in motorje, z upoštevanjem koncepta večmodalnosti.	o	+	o	+	+	

Akcijski načrt:

Ukrepi so opredeljeni tudi glede prioriteto in čas trajanja:

Dolgoročni ukrep

Prioritetni kratkoročni ukrep

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE _ 1. STEBER						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
CPN	Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova CPS					
	1.1.1 * Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE/ MZI.	brez	majhna	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	*zahtevano po pogodbi
	1.1.2 Koordinacija izvajanja OCPS.	1.000 € / na leto *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	1.1.3 * Sprejetje, zagon revizije in posodobitve OCPS, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, jpp uporabnikov in voznikov).	5.000 € / na leto za monitoring	srednja	OKOS, zunanji izvajalci	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
	1.1.4 Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost.	brez	srednja	OKOS	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	Sveženj 2: Krepitev občinske uprave					
	1.2.1 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini na temo TM in novih pristopih ter dobrih praksah na področju TM, s krepitvijo števila izobraženih kadrov v občinski upravi.	1.000 € / na leto	majhna	OKOS	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja					
	1.3.1 * Integracija OCPS in prostorskih aktov z OCPS, z organizacijo občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti in uskladitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja in upoštevanjem smiselne in premišljene prostorskega umeščanja dejavnosti (ob sprejemanju OPN).	10.000 € / na leto *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	*v okviru rednih sprememb prostorskih aktov *možnost sofinanciranja ministrstva.

	1.3.2 * Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v okviru načrtovanja drugih sektorjev v OKOS.	brez	majhna	OKOS	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
	1.3.3 * Aktivno sodelovanje z državo (MZI, MOPE; DRSI idr.), s sosednjimi občinami in drugimi deležniki v regiji pri načrtovanju prometne infrastrukture povezav za urejanje prometa in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti ter pripravi regijskih CPS.	2.000 € / na leto *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	*sofinanciranje ministrstva in ostalih občin v regiji.
Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti						
	1.4.1 * Vzpostavljanje sistemov za vključevanje javnosti z namenom promocije in ozaveščanja pomena trajnostne mobilnosti s promocijskimi, ozaveševalnimi in izobraževalnimi akcijami za vse stebre mobilnosti in vse starostne skupine (tudi za izboljšanje varnosti v prometu in boljše sprejemanje izvedenih ukrepov, za domačine in turiste) (npr. Evropski teden mobilnosti, Dan brez avtomobila idr.), tudi v sodelovanju s sosednjimi občinami.	5.000 € / na leto *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov *ukrep zapisan tudi v stebru Hoja, Kolesarjenje, JPP, Motorni promet.
	1.4.2 Sodelovanje pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja.	1.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	1.4.3 Izdelava načrta vodenja prometa	*	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	*ukrep zapisan in ovrednoten v stebru Motorni promet.
	1.4.4 Izdelava občinskih smernic za gradnjo prometne infrastrukture, ki bo upoštevala vse prometne načine in bo prilagojena vsem uporabnikom in sezonskim obremenitvam.	30.000 € za 7 let	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
	1.4.5 Vzpostavitev točke/centra za ažurno informiranje o stanju prometa v občini Kanal ob Soči	2.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	

OKOS – Občina Kanal ob Soči, OPN – občinski prostorski načrt, Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo, MoPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, TM – trajnostna mobilnost.

Prioritetni kratkoročni ukrep

HOJA _ 2. STEBER						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
HOJA	Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo					
	2.1.1 * Infrastruktura za pešce: Gradnja novih peš površin in poti (tudi med naselji in preko mostov) in peš površin za druženje (zaprtje centra v Kanal) ter peš poti ločenih od glavnih cest (npr. Deskle – Gorenje Polje, Močila, središče Kanala - kamp idr.) v povezano, sklenjeno in udobno peš infrastrukturo, s posebno pozornostjo za otroke, starejše in gibalno ovirane.	20.000 € * / na leto	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	2.1.2 * Prenova obstoječe infrastrukture za hojo in gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij in med naselji, še posebej do glavnih ciljev potovanja ter ureditev in oprema obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi, prilagoditve za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju) (npr. od OŠ do Bodreža, peš poti med Kanalom in Mostom na Soči, Kanalom in Plavami idr.).	10.000 € / na leto *	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	2.1.3 Celovita preureditev ulic in cest: Odprava nevarnih mest za pešce (npr. v Plavah, Desklah, Kanalu).	2.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	2.1.4 * Infrastruktura za pešce: Prenova in redno vzdrževanje infrastrukture za pešce za ureditev varnejših peš površin, tudi v odročnejših krajih (npr. Anhovo, Močila, Gorenje Polje idr.), z odstranitvijo ovir s površin za pešce in ureditvijo prometne opozorilna signalizacije (sploh za ranljive skupine udeležencev v prometu), javne razsvetljave in označevanja (krajevno in časovno) ob peš poteh z	10.000 € / na leto *	srednja	OKOS, zunanji izvajalci	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* vključuje tudi zimsko službo

	obvezno izvedbo ustreznih taktilnih in talnih oznak, z ukrepi zagotavljanja dostopnosti za vse.					
	2.1.5 Ureditev varnejših prehodov za pešce in varnih peš poti do avtobusnih postajališč, na območju velike frekvence prometa, vključno s prometno signalizacijo in osvetlitvijo (npr. Kanal, Deskle, Plave idr.).	20.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
	2.1.6 * Izgradnja manjkajočih odsekov in nadgradnja varnih šolskih poti skladno z Načrtom šolskih poti in morebitno novelacijo (urediti ustrezno opozorilno signalizacijo za umirjanje prometa, varne prehode za pešce ter spodbujanje uporabe šolskih poti, npr. pri OŠ Deskle).	20.000 € za 7 let *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje						
	2.2.1 * Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle in otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti in spodbujajo povezovanje hoje z drugimi oblikami TM.	*	majhna	OKOS, OŠ in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Kolesarjenje in JPP. *ovrednoten v stebru CPN (1.4.1).

OKOS – Občina Kanal ob Soči, OPN – občinski prostorski načrt, Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo, MoPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, TM – trajnostna mobilnost.

Dolgoročni ukrep

Prioritetni kratkoročni ukrep

KOLESARJENJE _ 3. STEBER						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
KOLO	Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
	3.1.1 Izdelava registra in/ali posodobitev načrta kolesarskega omrežja v občini z zaledjem ter razširitev omrežja in dograditev manjkajočih kolesarskih povezav skladno z načrtom.	30.000 € za 7 let	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
	3.1.2 * Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje z ureditvijo	5.000 € / na leto *	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* vključuje tudi zimsko službo

potrebne horizontalne in vertikalne signalizacije (npr. opozorilne table), ter usmerjevalne in označevalne infrastrukture z javno razsvetljavo ob poteh (npr. kolesarska pot Solkan – Kanal).					
3.1.3 * Gradnja novih, dograditve manjkajočih odsekov ali rekonstrukcija obstoječih kolesarskih površin in poti skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste ter tudi samostojnih, ločenih od glavnih cest, tudi medkrajevnih in medobčinskih, Nova Gorica, Tolmin, Brda, Bovec, Kobarid (npr. Kanal – Krstenice – Anhovo; Prilesje – Sp. Log – Most na Soči, Log - Globočnik idr.).	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja *	visoka	OKOS v sodelovanju z DRSI, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
3.1.4 Odprava nevarnih mest za kolesarje (npr. med Plavami – Kanalom – Mostom na Soči idr.).	20.000 € za 7 let	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje					
3.2.1 * Infrastruktura za kolesarje: Uvedba sistema izposoje koles (tudi e-kolesa), (npr. Deskle, Kanal idr.).	50.000 € za 7 let *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
3.2.2 * Ureditev polnilnic za električna kolesa. (npr. Deskle, Kanal idr.).	20.000 € za 7 let *	srednja	OKOS, zunanji izvajalci	do leta 2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
3.2.3 * Infrastruktura za kolesarje: Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih poteh, vključno s servisnimi točkami.	20.000 € za 7 let *	srednja	OKOS, zunanji izvajalci	do leta 2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja					
3.3.1 * Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle (kolesarjenje na delo) in otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela TM.	*	majhna	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Hoja in JPP. *ovrednoten v stebru CPN (1.4.1).

OKOS – Občina Kanal ob Soči, OPN – občinski prostorski načrt, Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo, MoPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, TM – trajnostna mobilnost.

Dolgoročni ukrep

Prioritetni kratkoročni ukrep

JAVNI POTNIŠKI PROMET _ 4. STEBER						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
JPP	Sveženj 1: Preučitev možnosti izboljšav (frekvenca, učinkovitost) JPP					
	4.1.1 Okrepitev regijskega sodelovanja z DUJPP IN Regijski center mobilnosti Severna Primorska (PRC).	1.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.1.2 Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju predlogov izboljšav za DUJPP, za pripravo strategij oziroma študij izboljšav delovanja JPP in optimizacije linij medkrajevnega avtobusnega prometa (potek, vozni red, višje frekvenca, poenostavitve uporabe), s pobudo o povečanju pogostosti linij avtobusnega in železniškega prometa med tednom in med vikendi ter prazniki, do vseh krajev v občini (tudi odročnih – Kambreško, Banjška planota idr.) in sosednjimi občinami, z usklajevanjem z dejanskimi potrebami.	2.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.1.3 Sodelovanje občine z DUJPP za optimizacijo šolskega prevoza (integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP), s prilagoditvijo potrebam.	1.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.1.4 Vzpodbujanje usklajevanja vozniških redov med avtobusi in vlakmi, modernizacije voznega parka, za zagotavljanje prilagojenih prevozov za vse uporabnike za namen povezovanja z drugimi oblikami mobilnosti (kolo, avtovož) za boljše večmodalnost.	1.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP					
	4.2.1					

Izboljševanje pogojev za JPP: Izdelava študije za zasnovno in izvedbo krožne JPP linije znotraj občine in širše, z višjo frekvenco in e-shuttle busom (npr. Hop ON / Hop OFF) za usklajevanje potreb po prevozi na periferiji za starejše (npr. Lig, Kal nad Kanalom idr.) in prevozov na dejavnosti za otroke.	30.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
4.2.2 Sodelovanje pri informatizaciji JPP, v okviru aplikacije (npr. kartica Dolina Soče), ki omogoča integracijo avtobusnih linij, železniškega prometa in kolesarskega prometa ter ostalih ključnih informacij, v nacionalno platformo in vključevanje v turistično kartico Julijske Alpe / Dolina Soče.	5.000 € * za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	*možnost sofinanciranja ministrstva
4.2.3 * Ureditev namenskih površin za JPP: Izdelava dokumentacije za umestitve in ureditve avtobusnih postajališč, tudi z opremo obstoječih postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, prometno signalizacijo, vključno s prilagoditvijo postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam in ureditvijo parkiranja koles (npr. Kanal idr.).	20.000 € za 7 let *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec, DRSI	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
4.2.4 * Aktivna podpora pri načrtovanju in vzpostavitvi novih večmodalnih vozlišč z vso potrebno postajno infrastrukturo (vlak, avtobus, kolo idr.) ter zagotavljanje dostopnosti do vozlišča (npr. parkirišča izven naselja z središčem naselja, z možnostjo izposoje koles).	20.000 € * za 7 let	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	* skupaj z ukrepom zapisanim v stebru Motorni promet (5.3.3)
4.2.5 * Spodbujanje in razvoj storitve 'prevoza na klic'.	10.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP					

	4.3.1 Spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi služba, lokalno sopotništvo, mobilnostno svetovanje, vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v izposajo in podpora inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov.	1.000 € / na leto	srednja	OKOS, javne ustanove in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.3.2 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (npr. Prostofer, vozilo za oskrbo starejših).	2.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.3.3 * Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle in otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	*	majhna	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	*ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Hoja in JPP. * ovrednoten v stebru CPN (1.4.1).
	4.3.4 Aktivno ozaveščanje turistov o možnosti obiska destinacije brez uporabe osebnega motornega prometa.	1.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.3.5 Subvencioniranje vozovnic za ranljive skupine (dijaki, študenti, starejši, brezposelni).	5.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	

OKOS – Občina Kanal ob Soči, OPN – občinski prostorski načrt, Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo, MoPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, TM – trajnostna mobilnost, DUJPP - Družba za upravljanje javnega potniškega prometa.

Dolgoročni ukrep

Prioritetni kratkoročni ukrep

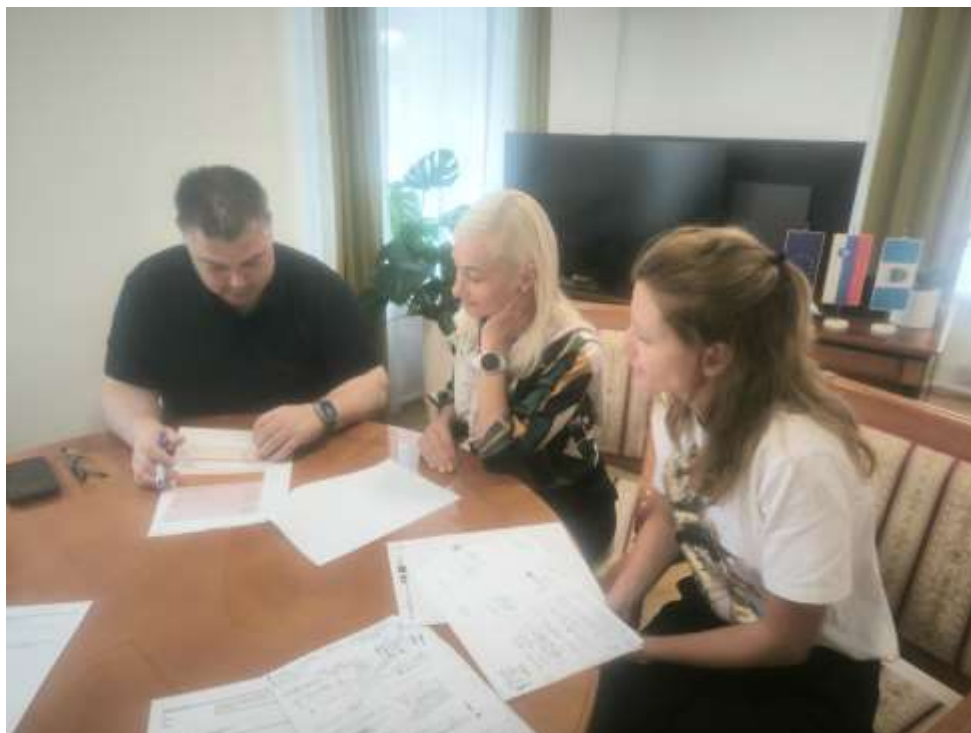
MOTORNI PROMET _ 5. STEBER						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
MOTORNI PROMET	Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
	5.1.1 * Redno vzdrževanje obstoječe prometne infrastrukture in rekonstrukcija cest oz. sanacija dotrajanih vozišč z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti (npr. cesta Ročinj – Kambreško – Srednje, cesta Kanal – Lig idr.).	500.000 € / na leto *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* vključuje tudi zimsko službo

5.1.2 Izdelava študije vodenja prometa skupaj s potekom za izvedbo razbremenilne obvoznice za Plave, Deskle in Kanal, za namen razbremenitve kraja tranzitnega in tovornega prometa (možnost preusmeritve na železnico).	30.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
5.1.3 Uvajanje sistema souporabe vozil ('car sharing').	5.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa z ukrepi za zmanjševanje ogljičnega odtisa					
5.2.1 * Celovita preureditev ulic in cest: Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa, tudi fizičnih ukrepov (npr. dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna in prometna ter opozorilna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, ožanje vozišča, prometni režim, radarji) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča kraja, na območju naselij in vasi, s preventivni ukrepi in doslednim izvajanjem nadzora kršitev na problematičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo ter državo) (npr. Staničeva ulica v Kanalu, Deskle).	20.000 € / na leto *	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
5.2.2 Spodbujanje prehoda na alternativna goriva (postavitev e-polnilnic, občinska e-vozila idr.).	10.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
5.2.3 Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij brez prometa (tranzitnega), umirjenega prometa (dolina Soče) in omejitev hitrosti v občini, z upoštevanjem sezonskih prometnih obremenitev (npr. uvedba vinjete za ekološko takso).	10.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
5.2.4 Vzpostavitev administrativnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. vertikalna in horizontalna signalizacija, cone 30 ali 10, npr. Staničeva ulica v Kanalu).	2.000 € / na leto *	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa					
5.3.1 Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkiranja (npr. Kanal, Gorenja vas idr.).	brez	majhna	zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	

5.3.2 Priprava in uvedba načrta celostne parkirne politike z izvajanjem in upravljanjem (z vzdrževanjem), za celovito urejanje parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti – parkirni standardi, tudi za gibalno ovirane, npr. vzdolž reke Soče), ter prilagoditev parkirne politike (sezonskost, časovna in prostorska conacija, dinamične tarife glede na sezono idr.).	10.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
5.3.3 * Študija za ureditev večmodalnih vozlišč s P+R parkirišči na obrobju kraja za zmanjšanje pritiska motornega prometa (npr. P+R Kanal).	*	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	* ovrednoteno v ukrepu zapisanim v stebru JPP (4.2.4)
5.3.4 Aktivna podpora za vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa (npr. usmerjevalne table za parkirišča).	1.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
5.3.5 Redno vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin (tudi video nadzor, javna razsvetljava idr.).	20.000 € / na leto	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
5.3.6 Študija za zasnovo območij s parkirišči za avtodome (PZA) in motorje, z upoštevanjem koncepta večmodalnosti.	20.000 € za 7 let	srednja	OKOS, zunanji izvajalec	do leta 2032	
Sveženj 4: promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu					
5.4.1 * Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu.	*	majhna	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Hoja in JPP. * ovrednoten v stebru CPN (1.4.1)

Priloge:

- Slika z delavnice
- Lista prisotnosti

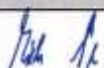
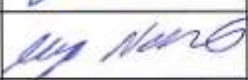


Slika 89: Slika z delavnice o opredelitvi končnega nabora ukrepov. Sestanek župana (g. Miha Stegel), direktorice občinske uprave in članov ožje delovne skupine, s pregledom osnutka akcijskega načrta, z dne 11.9.2025.

Celostna prometna strategija občine KANAL OB SOČI

Lista prisotnosti

Dogodek: AKCIJSKI NAČRT OCPS
Kraj: OBČINA KANAL OB SOČI
Datum: 11.9.2025

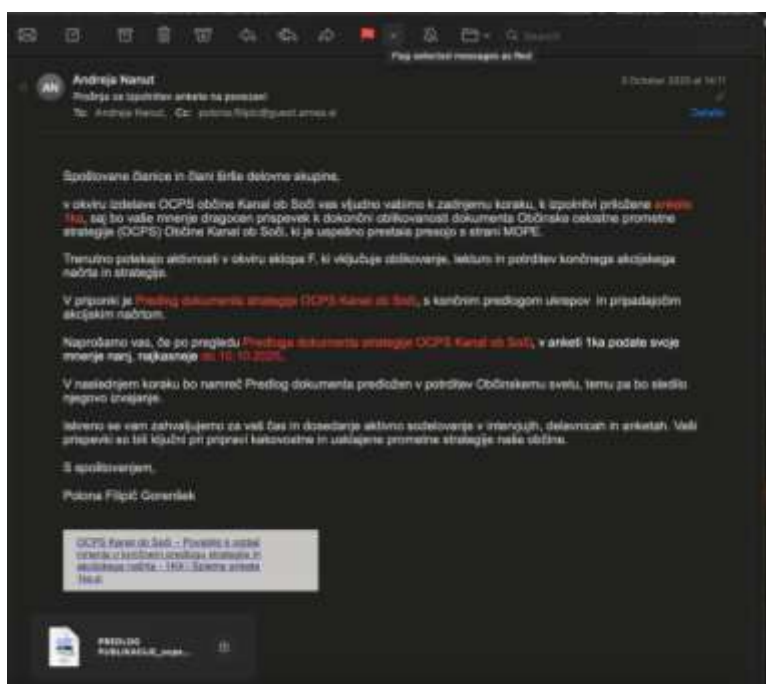
ime in priimek	organizacija/funkcija	podpis
MIHA STOKOL	OBČINA KANAL	
MATEJKA ŠPARNČ	OBČINA KANAL	
ANORWA NANUT	OBČINA KANAL OB SOČI	

Poročilo o izdelanem osnutku OCPS in obravnavi komentarjev nanj:

Izdelan osnutek OCPS občine Kanal ob Soči in akcijski načrt sta bila poslana v obravnavo in komentiranje članom širše delovne skupine dne 3.10.2025, v obliki ankete 1-ka (<https://www.1ka.si/a/13280d3c>), ki je bila odprta do 18.10.2025. V Prilogah je sumernik ankete 1ka, poročilo o pregledu osnutka in komentarjih predloga dokumenta s strani članov širše delovne skupine ter obrazložitev o upoštevanju vseh podanih komentarjev.

Priloge:

- *Vabilo k obravnavi komentarjev na osnutek OCPS in akcijski načrt*
- *Poročilo o pregledu osnutka in komentarjih predloga dokumenta s strani članov širše delovne skupine*
- *Sumernik ankete 1 ka*



Slika 88: Poslana e pošta članom širše delovne skupine s priponko Poročila o izdelanem osnutku OCPS Kanal ob Soči in obravnavi komentarjev nanj s strani širše delovne skupine, z dne 3.10.2025.

Poročilo o pregledu osnutka in komentarjih predloga dokumenta s strani članov širše delovne skupine poročilo o izdelanem				
	Ime in priimek	SE STRINJA / SE NE STRINJA s predlogom dokumenta, ukrepi in akcijskim načrtom	KOMENTARJI na predlog dokumenta	OBRAZLOŽITEV
1.	Bruno Colavini	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
2.	Branko Jerič	SE STRINJA	S KOMENTARJI	KOMENTARJI SO BILI UPOŠTEVANI V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI HOJA, KOLESARJENJE, JPP IN MOTORNI PROMET.
3.	Kristina Janežič	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
4.	Goran Benič	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
5.	Darjan Lipušček	SE STRINJA	S KOMENTARJI	KOMENTARJI SO BILI UPOŠTEVANI V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI HOJA, KOLESARJENJE, JPP IN MOTORNI PROMET.
6.	Sven Božič	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
7.	Dora Ravnik	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
8.	Anton Škodnik	SE STRINJA	S KOMENTARJI	KOMENTARJI SO BILI UPOŠTEVANI V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI HOJA, KOLESARJENJE, JPP IN MOTORNI PROMET.
9.	Ava Blazetič	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
10.	Domen Gorjup	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
11.	Valentina Dugar	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
12.	Ana Košuta Skok	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
13.	Maja Bavdaž	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
14.	Neža Rutar	SE STRINJA	S KOMENTARJI	KOMENTARJI SO BILI UPOŠTEVANI V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI HOJA, KOLESARJENJE, JPP IN MOTORNI PROMET.
15.	Franc Komac	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
16.	Valter Rešič	SE STRINJA	S KOMENTARJI	KOMENTARJI SO BILI UPOŠTEVANI V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI HOJA, KOLESARJENJE, JPP IN MOTORNI PROMET.

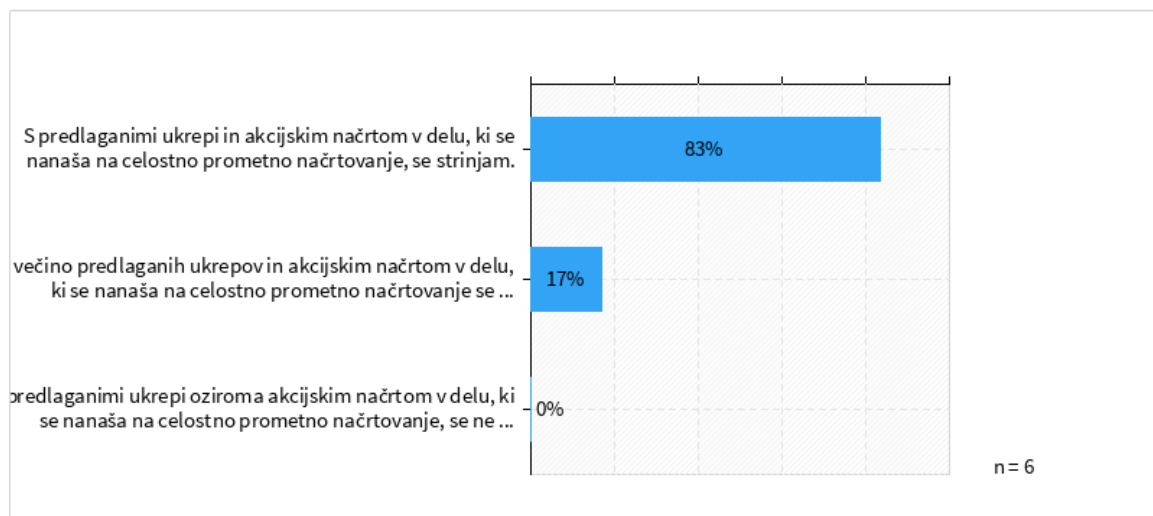
17.	Primož Vidič	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
18.	Teheira L. Bolterstein	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
19.	Božo Gorjanc	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
20.	Ljubo Marinič	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
21.	Robert Dukšič	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
22.	David Somensary	SE STRINJA	NI PREDLOGOV	/
23.	Anton Merlink	SE STRINJA	S KOMENTARJI	KOMENTARJI SO BILI UPOŠTEVANI V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI HOJA, KOLEŠARJENJE, JPP IN MOTORNI PROMET.

POROČILO ANKETE:

Zapišite ime, priimek, organizacija (lista prisotnosti).

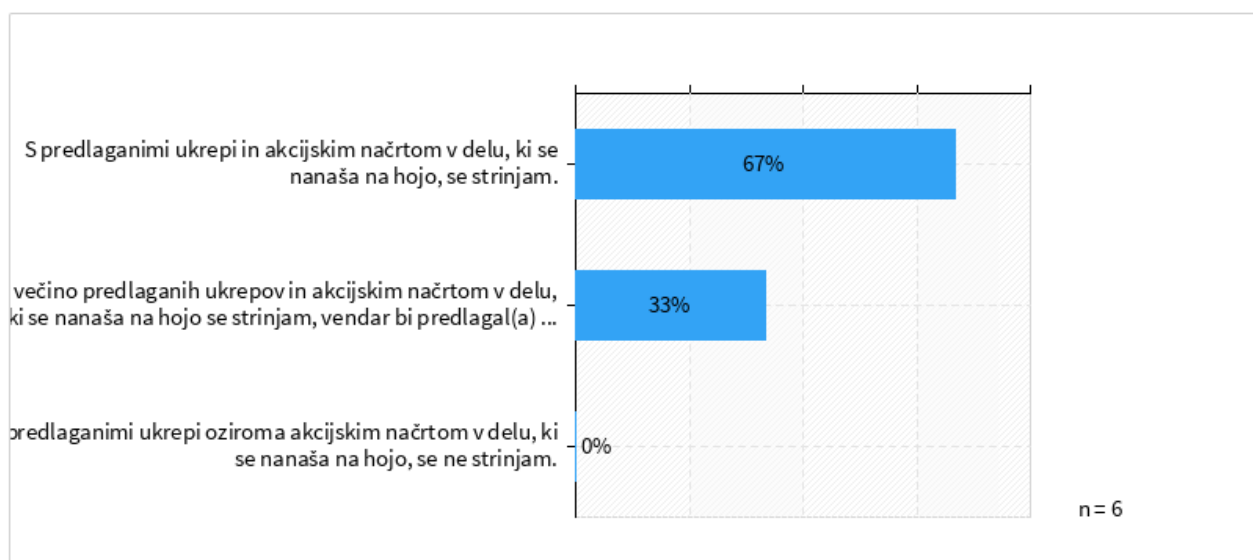
Valter Reščič turistično društvo Korada Deskle - Anhovo
Neža Rutar, vrtec Deskle
Darjan Lipušček
Anton Melink, ks Kambreško
Branko Jerič
Anton Škodnik, predsednik krajevne skupnosti Kanal ob Soči

Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za steber CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE. Ali se vam ukrepi in predlagana časovnica v akcijskem načrtu na področju Celostnega prometnega načrtovanja zdijo ustrezni? (n = 6)



Odgovori	Vrednost	Št. odgovorov	Povprečje
S predlaganimi ukrepi in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na celostno prometno načrtovanje, se strinjam.	3	5	15
Z večino predlaganih ukrepov in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na celostno prometno načrtovanje se strinjam, vendar bi predlagal(a) nekaj manjših dopolnitev.	2	1	2
S predlaganimi ukrepi oziroma akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na celostno prometno načrtovanje, se ne strinjam.	1	0	0
Skupaj št. odgovorov		6	17
Skupno povprečje		2,83	

Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za steber HOJA. Ali se vam ukrepi in predlagana časovnica v akcijskem načrtu na področju hoje zdijo ustrezni? (n = 6)



Odgovori	Vrednost	Št. odgovorov	Povprečje
S predlaganimi ukrepi in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na hojo, se strinjam.	3	4	12
Z večino predlaganih ukrepov in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na hojo se strinjam, vendar bi predlagal(a) nekaj manjših dopolnitev.	2	2	4
S predlaganimi ukrepi oziroma akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na hojo, se ne strinjam	1	0	0

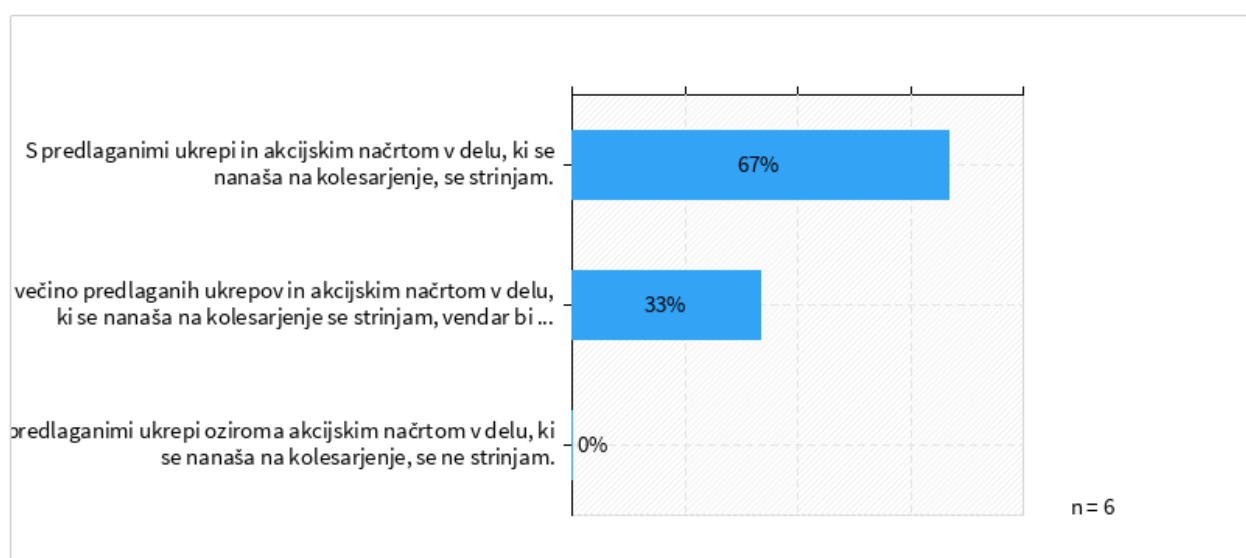
Skupaj št. odgovorov		6	16
Skupno povprečje		2,67	

Če želite, prosimo dopišite vaša priporočila ali komentarje vezane na steber HOJA:

Večjo prioriteto dati ureditvi in izgradnji varnih peš poti (pločnikov, posebnih peš ali kolesarskih poti) med naselji v dolini in ostalih krajih v občini.

KOMENTAR JE BIL UPOŠTEVAN V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI HOJA.

Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za steber KOLESARJENJE. Ali se vam ukrepi in predlagana časovnica v akcijskem načrtu na področju kolesarjenja zdijo ustrezni? (n = 6)



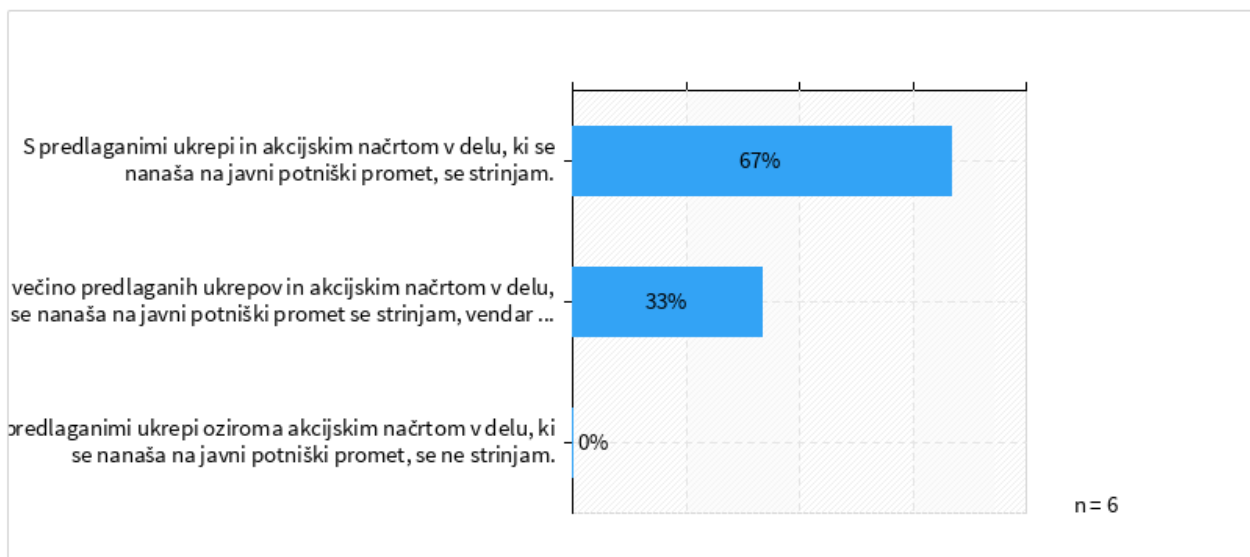
Odgovori	Vrednost	Št. odgovorov	Povprečje
S predlaganimi ukrepi in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na kolesarjenje, se strinjam.	3	4	12
Z večino predlaganih ukrepov in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na kolesarjenje se strinjam, vendar bi predlagal(a) nekaj manjših dopolnitev.	2	2	4
S predlaganimi ukrepi oziroma akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na kolesarjenje, se ne strinjam.	1	0	0
Skupaj št. odgovorov		6	16
Skupno povprečje		2,67	

Če želite, prosimo dopišite vaša priporočila ali komentarje vezane na steber KOLESARJENJE:

Večjo prioriteto dati ureditvi in izgradnji varnih kolesarskih poti med naselji v dolini in ostalih krajih v občini.

KOMENTAR JE BIL UPOŠTEVAN V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI KOLESARJENJE.

Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za steber JAVNI POTNIŠKI PROMET. Ali se vam ukrepi in predlagana časovnica v akcijskem načrtu na področju JPP zdijo ustrezni? (n = 6)



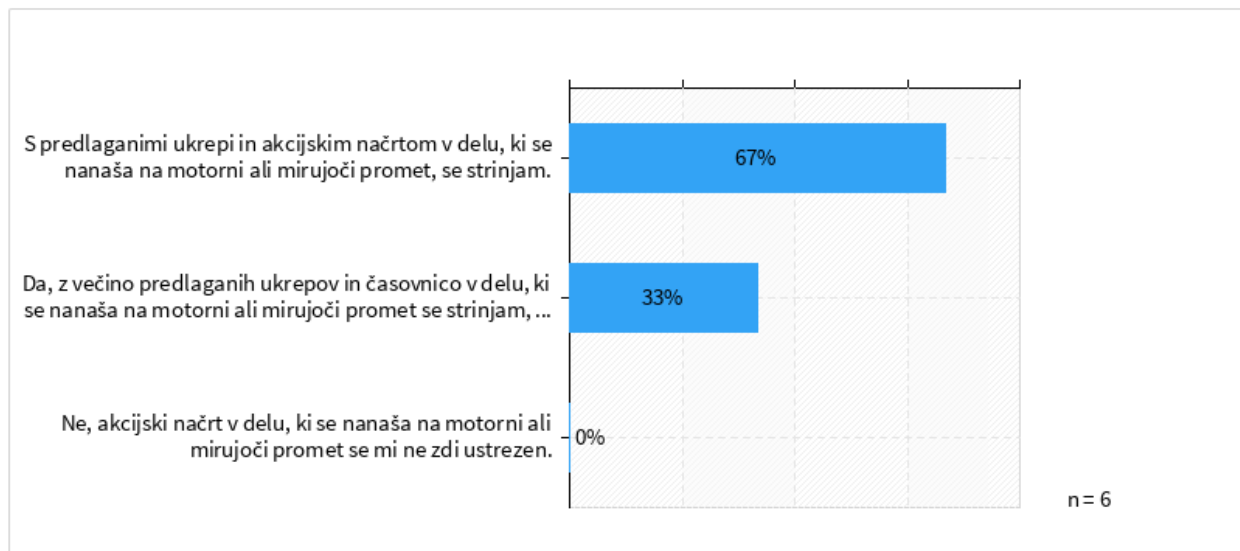
Odgovori	Vrednost	Št. odgovorov	Povprečje
S predlaganimi ukrepi in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na javni potniški promet, se strinjam	3	4	12
Z večino predlaganih ukrepov in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na javni potniški promet se strinjam, vendar bi predlagal(a) nekaj manjših dopolnitev.	2	2	4
S predlaganimi ukrepi oziroma akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na javni potniški promet, se ne strinjam.	1	0	0
Skupaj št. odgovorov		6	16
Skupno povprečje		2,67	

Če želite, prosimo dopišite vaša priporočila ali komentarje vezane na steber JAVNI POTNIŠKI PROMET:

Ob povečanju pogostosti raznih oblik jpp, omogočiti vpogled v razpoložljivost prevoza v realnem času (elektronske table, aplikacija).

KOMENTAR JE BIL UPOŠTEVAN V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI JPP.

Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za steber **MOTORNİ ALI MIRUJOČI PROMET**. Ali se vam ukrepi in predlagana časovnica v akcijskem načrtu na področju motornega prometa zdijo ustrezni? (n = 6)



Odgovori	Vrednost	Št. odgovorov	Povprečje
S predlaganimi ukrepi in akcijskim načrtom v delu, ki se nanaša na motorni ali mirujoči promet, se strinjam.	3	4	12
Da, z večino predlaganih ukrepov in časovnico v delu, ki se nanaša na motorni ali mirujoči promet se strinjam, predlagal(a) bi le manjše dopolnitve.	2	2	4
Ne, akcijski načrt v delu, ki se nanaša na motorni ali mirujoči promet se mi ne zdi ustrezen.	1	0	0
Skupaj št. odgovorov		6	16
Skupno povprečje		2,67	

Če želite, prosimo dopišite vaša priporočila ali komentarje vezane na steber **MOTORNİ ALI MIRUJOČI PROMET**:

Večjo prioriteto dati ukrepom (investicijam) za umik motornega prometa iz naselij v dolini in ostalih krajih v občini.

KOMENTARJ JE BIL UPOŠTEVANI V AKCIJSKEM NAČRTU V STEBRU MOBILNOSTI MOTORNİ PROMET.

Stebri mobilnosti razvrščeni po povprečju z ankete:

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE – 2,83

HOJA – 2,67

KOLESARJENJE – 2,67



JPP – 2,67

MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET – 2,67

OCPS Kanal ob Soči –Povabilo k oddaji mnenja o končnem predlogu strategije in akcijskega načrta



ANALIZA - SUMARNIK

Q1	Valjevan, priredek, organizacija lista prireznosti: reda kutar, vrtca, deske avtor: Iliščak predstavniki krajevne skupnosti kanal ob soči avtor: rednič: hramišvo društvo kanala deske - ankezo branko jurič avtor: malink,ko kmeti in kmeti stavjan lipušak

Q2	Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za steden: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE. Ali se vam ukrepi in predlagana časovna v akcijskem načrtu na področju kmetijskega prometa ustrezajo odločeno?				
	Odgovori	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativni
	3 (5 predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na celostno prometno načrtovanje, se strinjam.)	5	83%	83%	83%
	2 (2 večino predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na celostno prometno načrtovanje se strinjam, vendar bi predlagal(a) nekaj manjših dopolnitev.)	1	17%	17%	100%
	1 (5 predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na celostno prometno načrtovanje, se ne strinjam.)	0	0%	0%	100%
Veljavni	Skupaj	6	100%	100%	

Prepročje	1,3	Std. odklon	0,4

Q3	Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za steden: HDJA. Ali se vam ukrepi in predlagana časovna v akcijskem načrtu na področju kmetijskega prometa ustrezajo odločeno?				
	Odgovori	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativni
	3 (5 predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na kmetijsko dejavnost, se strinjam.)	4	67%	67%	67%
	2 (2 večino predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na kmetijsko dejavnost, se strinjam, vendar bi predlagal(a) nekaj manjših dopolnitev.)	2	33%	33%	100%
	1 (5 predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na kmetijsko dejavnost, se ne strinjam.)	0	0%	0%	100%
Veljavni	Skupaj	6	100%	100%	

Prepročje	1,7	Std. odklon	0,5

Q4	Če želite, prosimo dopolnite naša priporočila ali komentirajte vsebine na sleden način: velja na področju kmetijskega prometa, ki se nanaša na kmetijsko dejavnost, se strinjam, vendar bi predlagal(a) nekaj manjših dopolnitev.)

OCPS Kanal ob Soči –Povabilo k oddaji mnenja o končnem predlogu strategije in akcijskega načrta.

1KA
INŠTITUT ZA ANKETIRANJE

Q8	Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za stebel KOLESARJEV JE. Ali se vam ukrepi in predlagane časovnice v akcijskem načrtu na področju kolesarjenja zdijo ustrezni?	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativni
	Odgovori				
	1 (1 predlagani ukrepi in akcijski načrti v delu, ki se nanaša na kolesarjenje, se strinjam.)	4	87%	87%	87%
	2 (Z večino predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na kolesarjenje se strinjam, vendar bi predlagal nekaj manjših dopolnitev.)	2	33%	33%	100%
	3 (0 predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na kolesarjenje, se ne strinjam.)	0	0%	0%	100%
Veljavni	Skupaj	6	100%	100%	

Povprečje 2,7 Std. odklon 0,5

Q8	Če želite, prosimo dopolnite naša priporočila ali komentirajte vsebino na stebel kolesarjenje.
	Večina prostora dati ustrežni in izgradnji varnih kolesarskih poti med vasi in vasi in ostalih krajih v občini.

Q11	Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za stebel JAMNI POTNIŠKI PROMET. Ali se vam ukrepi in predlagane časovnice v akcijskem načrtu na področju JPP zdijo ustrezni?	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativni
	Odgovori				
	1 (1 predlagani ukrepi in akcijski načrti v delu, ki se nanaša na javni potniški promet, se strinjam.)	4	87%	87%	87%
	2 (Z večino predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na javni potniški promet se strinjam, vendar bi predlagal nekaj manjših dopolnitev.)	2	33%	33%	100%
	3 (0 predlaganih ukrepov in akcijskih načrtov v delu, ki se nanaša na javni potniški promet, se ne strinjam.)	0	0%	0%	100%
Veljavni	Skupaj	6	100%	100%	

Povprečje 2,7 Std. odklon 0,5

Q13	Če želite, prosimo dopolnite naša priporočila ali komentirajte vsebino na stebel javni potniški promet.
	ob povečanju pogostosti razred obk žup, omogočiti splošno razpoložljivost prevoza v mestnem času električne trole, avtobusa.)

Q14	Vprašanje se nanaša na ustreznost ukrepov v akcijskem načrtu za stebel MOTORNI ALI MOTOJCI PROMET. Ali se vam ukrepi in predlagane časovnice v akcijskem načrtu na področju motornega prometa zdijo ustrezni?	Frekvenca	Odstotek	Veljavni	Kumulativni
	Odgovori				
	1 (1 predlagani ukrepi in akcijski načrti v delu, ki se nanaša na motorne ali motojci promet, se strinjam.)	4	87%	87%	87%

OCPS Kanal ob Soči –Povabilo k oddaji mnenja o končnem predlogu strategije in akcijskega načrta

1KA
ENKLIN ANKETA

	2 (Da, z večino predlaganih ukrepov in človešev v delu, ki se nanaša na motor in ali motorni promet se strinjam, predlagajo) (leto inanje dopolnilno.)	2	53%	53%	100%
	3 (Ne, okupir način v delu, ki se nanaša na motor in ali motorni promet se mi ne zdijo ustrezni.)	0	0%	0%	100%
Vsejave	Skupaj	2	100%	200%	

Povprečje	2,7	516. oddanih	0,5

- Q14	Če želite, prosimo dopolnite naša priporočila ali komentarje vezane na shemo motor in ali motorni promet:
	večjo priporočilo dati ukrepi in (večji) za varno motornega prometa iz naselij v okolici in ostalih krajih v občini.

POROČILO_E7: Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti

Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti – sklop E Občine Kanal ob Soči

V postopku izdelave OCPS Kanal ob Soči so z namenom celostne obravnave opredelitve smeri ukrepanja na področju prometa, k sodelovanju poleg predstavnikov občinske uprave in strokovne javnosti, vabljeni tudi občanke in občani. Prizadevamo si vključiti čim širši krog občank in občanov z uporabo sodobnih metod vključevanja javnosti. Vabimo vse, da se v čim večji meri vključujejo v proces priprave občinske celostne prometne strategije za občino Kanal ob Soči.

V sklopu E smo izvedli pregled strateških vodil z delavnico o oblikovanju strateških vodil in komuniciranjem le teh širši javnosti. V nadaljevanju se je zbiralo pobude (tudi širša javnost) za ukrepe z objavo in sinteznim poročilom o zbiranju pobud. Sledila je delavnica s člani pirše delovne skupine, za oblikovanje scenarijev izvajanja ukrepov ter končne opredelitve nabora ukrepov. Preveritev končnega nabora ukrepov in potrditev akcijskega načrta pa se je izvedla v sodelovanju s člani ožje delovne skupine, direktorco občinske uprave občine Kanal ob Soči in županom občine Kanal ob Soči, g. Miho Steglom.

Oblikovanje in komuniciranje strateških vodil

Delavnica za oblikovanje strateških vodil OCPS Kanal ob Soči je bila izvedena 8.7.2025 v Občinski sobi občine kanal ob Soči, Trg svobode, Kanal.

Več informacij v [POROČILU_E1](#).

Komuniciranje strateških vodil s pomočjo spletne ankete 1ka med 18.7. in 8.8.2025, z medijsko objavo spletne ankete z dne 18.7.2025.

Več informacij v [POROČILU_E3](#).

Zbiranje pobud za ukrepe

Zbiranje pobud za ukrepe s pomočjo spletne ankete 1ka med 13.08.2025 – 29.08.2025. Medijska objava spletne ankete z dne 13.08.2025.

Več informacij v [POROČILU_E4](#).

Delavnica o scenarijih izvajanja ukrepov in opredelitvi končnega nabora ukrepov

Delavnica s širšo delovno skupino se je izvedla 2.9.2025 ob 17h, v sejni sobi občine Kanal ob Soči.

Več informacij o delavnici v [POROČILU_E5](#).

Delavnica o preveritvi končnega nabora ukrepov in potrditvi akcijskega načrta

Delavnica z ožjo delovno skupino (delavnica o opredelitvi končnega nabora ukrepov), se je izvedla v sejni sobi občine Kanal ob Soči, 2.9.2025 ob 19h.

Več informacij o delavnici v [POROČILU_E5](#).

Delavnica s člani ožje delovne skupine in županom (g. Miha Stegel), o preveritvi končnega nabora ukrepov in potrditvi akcijskega načrta, se je izvedla v sejni sobi občine Kanal ob Soči, dne 11.9.2025 ob 9h.

Več informacij o delavnici v [POROČILU_E6](#).

06 SKLOP F

PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE

PRILOGE POROČIL:

- POROČILO_F1: Poročilo o rezultatih druge presoje
- POROČILO_F2: Publikacija OCPS (v pdf formatu)
- POROČILO_F3: Objava OCPS na spletni strani občine
- POROČILO_F4: Predstavitev OCPS celotni občinski upravi
- POROČILO_F5: Zloženka o dokončanju, sprejemu, objavi, ključnih poudarkih in naslednjih korakih OCPS
- POROČILO_F6: Medijsko sporočilo
- POROČILO_F7: Poročilo o pripravi in potrditvi strategije in o izvajanju aktivnosti vključevanja javnosti, poročilo o izdelanem osnutku OCPS in obravnavi komentarjev nanj s strani ŠDS, poročilo o predstavitvi OCPS občinskim svetnikom, sklep o sprejetju OCPS, poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti

POROČILO_F1: Poročilo o rezultatih druge presoje

PRESOJA KAKOVOSTI VSEBINE OCPS

2. faza: Vsebina dokumenta OCPS

POZITIVNO MNENJE

Občina:	KANAL OB SOČI
Presojevalec kakovosti:	Gašper Žemva, mag. inž. arh.
Datum:	28.10.2025

Mnenje o ustreznosti gradiva

POZITIVNO MNENJE
Vsebina dokumenta OCPS je ustrezna oziroma je bila dopolnjena skladno z usmeritvami in priporočili za izboljšave, ki jih je podal presojevalec kakovosti. Spremembe so jasno obrazložene.
Predlog OCPS se lahko poda v obravnavo in potrditev na občinski svet.
Naslednje aktivnosti
1) Pošiljanje dokumentacije z rezultati presoje na MOPE (izvede presojevalec OCPS). Pošlje se: - izpolnjen obrazec za ocenjevanje za 2. fazo, - izpolnjen obrazec za doseganje minimalnih standardov za 2. fazo, - poročilo o rezultatih 2. faze presoje, - poročilo pripravljavca OCPS o izvedenih spremembah in dopolnitvah (če so bile potrebne), - mnenje.
2) Nadaljevanje priprave OCPS.

Komentar

Predstavitve občini izvedena dne 9.10.2025. Gradivo je bilo ustrezno dopolnjeno dne 28.10.2025.



POROČILO_F2: Publikacija OCPS v pdf formatu

Se doda



POROČILO_F3: Objava OCPS na spletni strani občine

Se doda

POROČILO_F4: Predstavitev osnutka OCPS celotni občinski upravi

Poročilo o aktivnostih

Na podlagi vseh dosedanjih faz in aktivnosti je bil pripravljen osnutek dokumenta OCPS Kanal ob Soči. Uskladitev osnutka OCPS je potekala dopisno. Vsi deležniki (vodstvo občine, ožja in širša delovna skupina) so imeli možnost podati komentarje na osnutek dokumenta in končni akcijski načrt. Poročilo o izdelanem osnutku OCPS in obravnavi komentarjev nanj s strani širše delovne skupine je bilo poslano v vpogled in komentiranje 3.10.2025.

V času do 18.10.2025 predstavniki vodstva občine ter člani ožje niso podali komentarjev na osnutek dokumenta, šest članov širše delovne skupine, g. Valter Reščič, ga. Neža Rutar, g. Darjan Lipušček, g. Anton Melink, g. Branko Jerič in g. Anton Škodnik so podali komentarje na osnutek dokumenta, ki so bili upoštevani v končnem predlogu dokumenta, v akcijskem načrtu in pri ukrepih.

Glede na zgoraj opisano se je dokument dopolnil in zaključil in se pripravil za obravnavo na 21. redni seji Občinskega sveta občine Kanal ob Soči (11.11.2025).



POROČILO_F6: Medijsko sporočilo

dodati

POROČILO_F7: Poročilo o predstavitvi OCPS občinskim svetnikom, sklep o sprejetju OCPS, poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti

Poročilo o aktivnostih

Na 21. redni seji Občinskega sveta Občine Kanal ob Soči je na podlagi ????. točke dnevnega reda občinske seje, predstavnica podjetja Arco d.o.o. Polona Filipič Gorenšek, predstavila usklajen dokument OCPS Kanal ob Soči. Dokument je bil dne 11.11.2025, na 21. redni seji Občinskega sveta Občine Kanal ob Soči, potrjen in sprejet.

Oblikovanje in komuniciranje strateških vodil

Delavnica za oblikovanje strateških vodil OCPS Kanal ob Soči je bila izvedena 8.7.2025 v Občinski sobi občine Kanal ob Soči, Trg svobode, Kanal.

Več informacij v [POROČILU_E1](#).

Komuniciranje strateških vodil s pomočjo spletne ankete 1ka med 18.7. in 8.8.2025, z medijsko objavo spletne ankete z dne 18.7.2025.

Več informacij v [POROČILU_E3](#).

Zbiranje pobud za ukrepe

Zbiranje pobud za ukrepe s pomočjo spletne ankete 1ka med 13.08.2025 – 29.08.2025. Medijska objava spletne ankete z dne 13.08.2025.

Več informacij v [POROČILU_E4](#).

Delavnica o scenarijih izvajanja ukrepov in opredelitvi končnega nabora ukrepov

Delavnica s širšo delovno skupino se je izvedla 2.9.2025 ob 17h, v sejni sobi občine Kanal ob Soči.

Več informacij o delavnici v [POROČILU_E5](#).

Delavnica o preveritvi končnega nabora ukrepov in potrditvi akcijskega načrta

Delavnica z ožjo delovno skupino (delavnica o opredelitvi končnega nabora ukrepov), se je izvedla v sejni sobi občine Kanal ob Soči, 2.9.2025 ob 19h.

Več informacij o delavnici v [POROČILU_E5](#).

Delavnica s člani ožje delovne skupine in županom (g. Miha Stegel), o preveritvi končnega nabora ukrepov in potrditvi akcijskega načrta, se je izvedla v sejni sobi občine Kanal ob Soči, dne 11.9.2025 ob 9h.

Več informacij o delavnici v [POROČILU_E6](#).

Predstavitev OCPS na seji Občinskega sveta Občine Kanal ob SOČI

Predstavnica podjetja Arco d.o.o. mag. Polona Filipič Gorenšek je dokument predstavila na 21. redni seji Občinskega sveta Občine Kanal ob Soči dne 11.11.2025, kjer se je predstavil usklajen dokument OCPS Kanal ob Soči, ki je bil z dvigom rok potrjen in sprejet. Več informacij v [POROČILU_F](#).

Priloge:

- [Vabilo na 21. redno sejo Občinskega sveta Občine Kanal ob Soči](#)
- [Sklep o sprejetju OCPS občine Kanal ob Soči na seji OS Kanal ob Soči](#)