



Slika 1: Kanal ob Soči. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Občinska celostna prometna strategija občine Kanal ob Soči



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA

Občinska celostna prometna strategija občine Kanal ob Soči, 2025

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

Naročnik:

Občina Kanal ob Soči
Trg svobode 23, 5213 Kanal

Izdala in založila:

Občina Kanal ob Soči, 2025

Izvajalec:

Arco d.o.o, Nova Gorica
Naslov: Grčna 10, 5000 Nova Gorica

Avtorji:

mag. Polona Filipič Gorenšek
Miloš Bajt

Sodelavci:

Iza Šentjurc
Petra Mlakar

Oblikovanje:

Iza Šentjurc

Lektura:

Manja Žugman

Fotografije:

Arhiv izdelovalcev OCPS in občine Kanal ob Soči, arhiv Arco d.o.o. Nova Gorica



Vsebina

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



Slika 2: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

1 Občina Kanal ob Soči

Vloga trajnostne mobilnosti pri razvoju občine Kanal ob Soči

Občina Kanal ob Soči, ki leži v zahodnem delu Slovenije, ob reki Soči in v bližini Triglavskega narodnega parka, združuje izjemne naravne danosti, bogato kulturno dediščino ter številne turistične in rekreacijske potenciale. Obenem se sooča z izrazitimi prostorskimi omejitvami, zahtevnim gorskim reliefom ter prometnimi izzivi, povezanimi z razpršeno poselitvijo in sezonskimi pritiski turizma. Trajnostno načrtovanje mobilnosti je zato eden osrednjih vzvodov za zmanjšanje prometnih obremenitev, izboljšanje dostopnosti in zagotavljanje dolgoročne kakovosti življenja v občini.

Demografska in poselitvena slika

Demografski podatki kažejo, da se občina Kanal ob Soči sooča z demografskimi izzivi. V začetku leta 2025 je v njej živel približno 5.100 prebivalcev (po SURS), kar jo uvršča med srednje velike občine v Sloveniji. Povprečna gostota poselitve je leta 2023 znašala 35 prebivalca na km² (147 km² površine), kar je pod državnim povprečjem. Prebivalstvo se postopoma stara. Povprečna starost je 46,9 leta (2023, SURS) in tako presega slovensko povprečje. Selitveni prirast je bil v zadnjem letu negativen (okoli - 15,3 na 1.000 prebivalcev), tudi naravni prirast ostaja negativen (- 5,4 na 1.000 prebivalcev). Naselja v občini so razpršena, številne vasi so oddaljene od storitvenih centrov. Oskrba z osnovnimi storitvi se vse bolj centralizira, zaradi česar se zmanjšuje lokalna samooskrba, hkrati pa narašča potreba po mobilnosti.

Prav razpršena poselitev in oddaljenost od večjih središč ustvarjata pogoje za močno odvisnost od osebnega avtomobila – zlasti tam, kjer je javni potniški promet redek ali povsem nedostopen.

Potovalne navade in prometne obremenitve

Občina Kanal ob Soči, podobno kot druge občine v regiji, še vedno temelji na pretežno avtomobilski mobilnosti. Leta 2024 je bilo v Sloveniji v povprečju registriranih 579 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, v občini Kanal ob Soči pa kar 689, kar kaže na visoko stopnjo motorizacije. Povprečna starost vozil je znašala 14 let.

Večina prebivalcev za vsakodnevne poti uporablja osebni avtomobil, saj druge možnosti pogosto niso na voljo. Javni potniški promet (JPP) ostaja v kraju Kanal ob Soči omejeno razvit. Frekvence voženj so neusklajene z dejanskimi potrebami, avtobusna postajališča so skromno opremljena, nekatera razpršena naselja pa z organiziranim prometom sploh niso dostopna. Zaradi pomanjkljivih povezav in dolgotrajnih potovalnih časov JPP (avtobus in vlak) še ne predstavlja konkurenčne alternative osebnemu vozilu.

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

okolje in zmanjšujejo privlačnost prostora, tudi z neurejenim parkiranjem vozil.

Prostorski izzivi in pomanjkanje dostopnosti

Razgiban relief, razpršena naselja in nizka gostota prebivalstva omejujejo razvoj prometne infrastrukture. Gostota cestnega omrežja znaša 1,89 km/km². Gradnja novih cest in kolesarskih povezav je tehnično zahtevna in finančno intenzivna, stroški vzpostavitve rednega javnega prevoza pa visoki.

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

Jasno se kaže potreba po celovitem urejanju varnih pešpoti znotraj naselij in med njimi, pogoji za hojo so boljše vzpostavljeni v kraju Deskle, v ostalih naseljih pa je ta segment zapostavljen. Izpostavljene so bile tudi pobude za ureditev manjkajočih peš povezav (npr. Deskle–Gorenje Polje, Močila) ter obnova in ustrezna prenova obstoječih poti z rednim vzdrževanjem. Pogosto se omenja zapiranje središča kraja Kanal za tranzitni in tovorni promet. V ospredje je treba postaviti tudi promocijo hoje kot zdrave in socialno povezovalne oblike mobilnosti, in sicer prek šolskih sistemov in ozaveševalnih kampanj.

Na področju kolesarjenja ima občina Kanal ob Soči potencial predvsem v smeri rekreativnega kolesarjenja. Zaradi manjših razdalj med nekaterimi naselji (npr. Deskle–Anhovo, Kanal–Ročinj) pa je območje primerno tudi za vsakodnevno kolesarjenje z uporabo e-koles. Vendar pa trenutno manjkajo varne, sklenjene, vzdrževane in dobro označene kolesarske poti.

Zato je nujen razvoj celostne kolesarske infrastrukture, ki vključuje tudi sistem izposoje koles, stojala za kolesa, e-polnilnice, kolesarnice in servisne točke.

Vizija in strateški premik

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

Neposredni (obvezni) cilji OCPS

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

Posrednji cilji

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

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

Sklepna misel

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



Slika 3: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

2 Priprava dokumenta

Sofinancerji in izdelovalci

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije občine Kanal ob Soči (OCPS) je naročila občina Kanal ob Soči, sofinancira jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Občina Kanal ob Soči se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in poveztljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«. Marca 2024 je bila občina Kanal ob Soči s sklepom obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike. Proces priprave OCPS je vodilo podjetje Arco d.o.o. Nova Gorica.

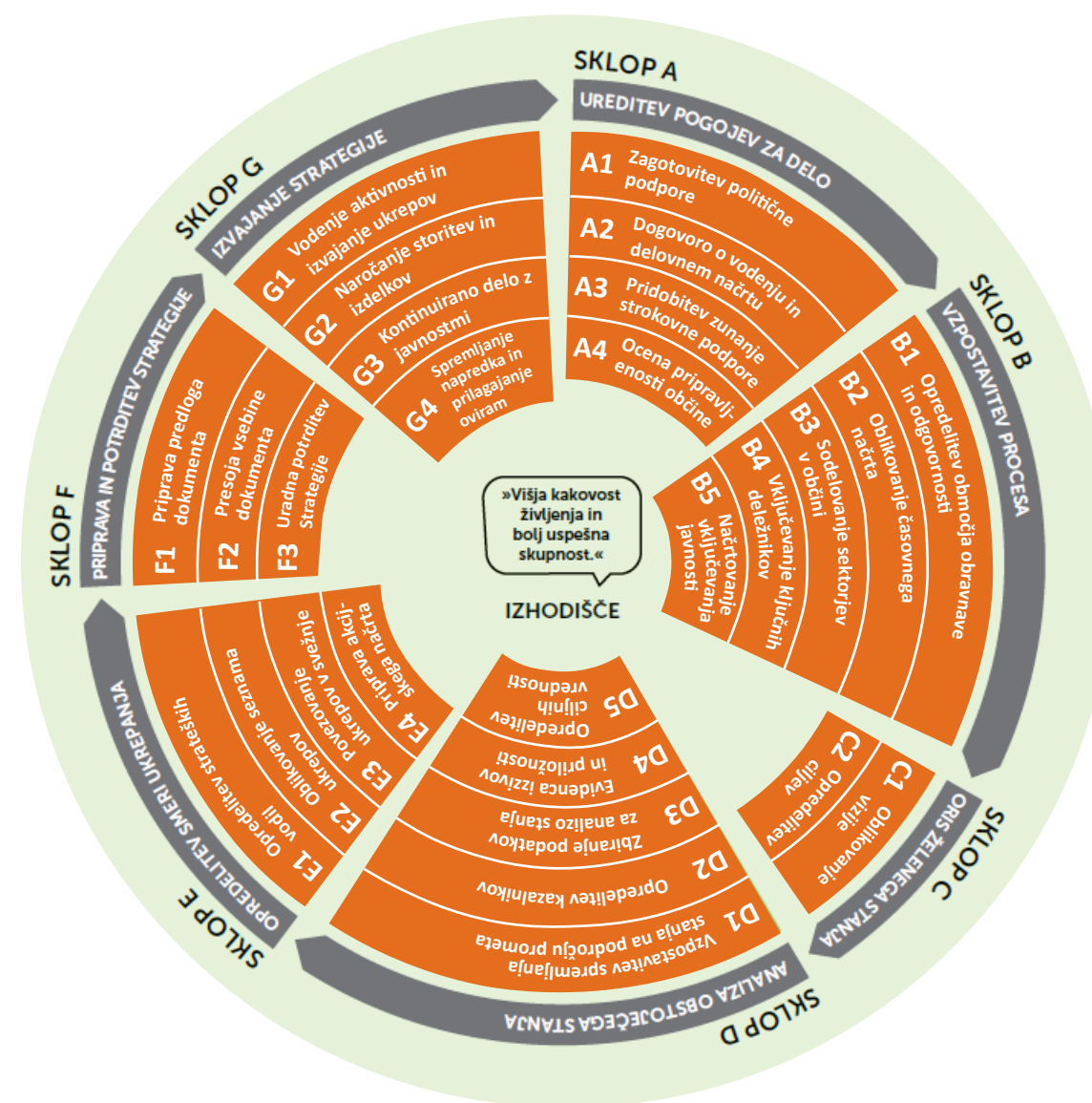
Pri pripravi dokumenta so bile upoštevane Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023), Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij:

S široko podporo do optimalno povezane skupnosti (Ministrstvo za infrastrukturo, 2022), Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23, z dne 12. 7. 2023), Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini,

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

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

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



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

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

Uvodnim dejavnostim je sledil oris zelenega stanja z oblikovanjem vizije in opredelitvijo ciljev OCPS občine Kanal ob Soči z izvedbo delavnice s ključnimi deležniki, javne razprave ter potrditve zasnovane vizije in razvrščenih ciljev OCPS občine Kanal ob Soči v ožji delovni skupini. Oblikovana vizija in opredeljeni cilji OCPS občine Kanal ob Soči so bili v maju in juniju 2025 javno razstavljeni na prostem, v Desklah.

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

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

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

Smer ukrepanja je bila določena z oblikovanjem strateških vodil, ki izhajajo iz predhodno opredeljenih ključnih izzivov, priložnosti, prioritet in ciljev OCPS občine Kanal ob Soči. Oblikoval se je seznam možnih ukrepov. Glede na razpoložljive kadrovske kapacitete in sredstva ter pomembnost izvedbe ukrepa je sledilo oblikovanje možnih scenarijev izvajanja ukrepov. Prednosti in slabosti vsakega so bile tako preverjene med člani širše delovne skupine. Na podlagi izbranega scenarija je na delavnici širša delovna skupina opredelila končni zbir ukrepov in svežnje kot osnovo za oblikovanje akcijskega načrta. Le-te je v nadaljevanju prevetrila na delavnici še ožja delovna skupina. Preverila se je uravnoteženost seznama ukrepov ter kasneje podpora širše javnosti. Sledila je priprava akcijsko-finančnega načrta z opredelitvijo odgovornosti za izvedbo, zahtevnostjo izvedbe, stroškov ukrepa, virov financiranja in rokov izvedbe. Vsebinsko akcijskega načrta sta preverili in potrdili ožja in širša delovna skupina ter župan občine Kanal ob Soči, g. Miha Stegel.

Vsem predhodnim korakom in oblikovanemu akcijskemu načrtu je sledila priprava in potrditev dokumenta Strategije. V času priprave Strategije je bila kakovost dokumenta dvakrat presojana s strani ministrstva, in sicer prvič po opredelitvi strateških vodil in drugič po pripravi predloga dokumenta.

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

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

3 Časovni horizont dokumenta

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

Občina mora pristojnemu ministrstvu poročati o izvedenih ukrepih iz akcijskega

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

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



Slika 5: KS Ročinj. Foto: Damijan Simčič.

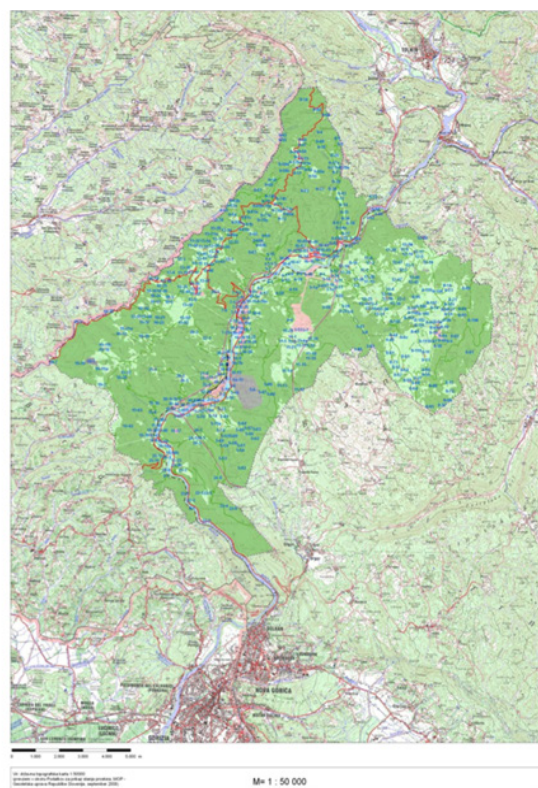
4 Območje obravnave

Občina Kanal ob Soči je v dolini reke Soče, v dolini pod pobočjem Banjške planote in Kanalskega Kolovrata. Občinska celostna prometna strategija (OCPS) obravnava celotno območje občine Kanal ob Soči, s posebnim poudarkom na naseljih Deskle in Kanal kot dveh osrednjih storitvenih, izobraževalnih, športno-rekreacijskih in gospodarskih središč občine. Pri načrtovanju so upoštevani tudi prometni vplivi širšega območja, vključno z vplivi sosednje občine Tolmin ter povezavami proti Gorenjski regiji in Italiji.

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

V občini Kanal ob Soči je zaznati postopno staranje prebivalstva, hkrati pa gospodarstvo in turizem prinašata določene demografske spremembe, ki vplivajo na spreminjajoče se potrebe po mobilnosti. To se kaže predvsem v večji potrebi po varnih, dostopnih in raznolikih oblikah prevoza, ki ustrezajo tako delovno aktivnim in starejšim prebivalcem kot tudi sezonsko prisotnim obiskovalcem.

Poselitev je najbolj zgoščena v naseljih Deskle in Kanal ter v večjih vaseh, kot so Plave, Anhovo, Ročinj in Avče, medtem ko številna višje ležeča in odročnejša naselja (npr. Lig,



Slika 6: OPN – Pregledna karta občine s prikazom osnovne namenske rabe in ključnih omrežij gospodarske javne infrastrukture (vir: Občinski prostorski načrt Občine Kanal ob Soči, grafični del).

Kambreško, Levpa in Kal nad Kanalom) ostajajo prometno težje dostopna in močno odvisna od osebne avtomobila.

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

5 Trajnostno načrtovanje prometa

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

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

Pomemben korak v zasledovanju smeri trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja je ponovna priprava Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: OCPS), ki je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito na področju prometa, ki ji pomagajo uresničevati celostne spremembe in posledično dosegati boljšo kakovost bivanja. Občina Kanal ob Soči je v letu 2023/2024 pristopila k pripravi prve Občinske celostne prometne strategije (OCPS) občine Kanal ob Soči.

V zadnjih nekaj letih je Evropska komisija izdala priporočila, usmeritve in spodbude na temo celostnega prometnega načrtovanja ter Celostnih prometnih strategij. Na podoben način Ministrstvo za infrastrukturo že nekaj let občine spodbuja k izdelavi in izvajanju Strategij. Obe instituciji dodelitev sredstev za naložbe v promet vse pogostejše pogojujeta prav z obstojem področnega strateškega dokumenta v občini.

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



Slika 7: Bohinjska železniška proga (Transalpina). Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

6 Vizija in cilji razvoja prometa

Vizija in cilji OCPS občine Kanal ob Soči so bili oblikovani na delavnici širše delovne skupine, javnosti predstavljeni na javni razpravi, potrjeni z vodstvom občine in javno razstavljeni na prostem, v Desklah, maja in junija 2025.

Končni osnutek vizije je potrdil župan občine Kanal ob Soči, g. Miha Stegel.

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

»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«.

Ovrednoteni strateški cilji

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

Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središču in med naselji v občini ter med sosednjimi občinami.

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

Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles), tudi s kraji na podeželju, za prebivalce in v turistične namene.

Cilj 4: Privlačen in dostopen JPP (povezava železniškega in avtobusnega javnega prometa) znotraj občine in v sosednje občine.

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

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

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

Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Cilj je zagotoviti varne poti za vse udeležence prometa, predvsem pa za najšibkejše (pešce

in kolesarje), ter zmanjšati število prometnih nesreč.

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

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

Cilj 8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

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

Prednostna obvezna cilja za občino Kanal ob Soči sta:

- > izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
- > vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.



Slika 8, 9: Javna razprava in delavnica, 21. 10. 2024. Foto: Arco d.o.o. Nova Gorica.

7 Ciljne vrednosti

Hoja

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

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



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

- > Povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 9 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 7,6 %);
- > povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih na 18,5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 17,5 %);
- > povečati delež hoje pri poteh na delo na 25 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 22 %).

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



Slika 10: Primer ozaveščanja prvošolcev o varnosti v prometu, OŠ Deskle. Vir: <https://osdeskle.si/2025/09/11/promet-in-varnost-v-1-a/>

Kolesarjenje

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

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



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

- > Povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na 1 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,6 %);
- > povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 1,5 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost oktober 2024 je 0,5 %);
- > povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 1 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost oktober 2024 je 0 %).

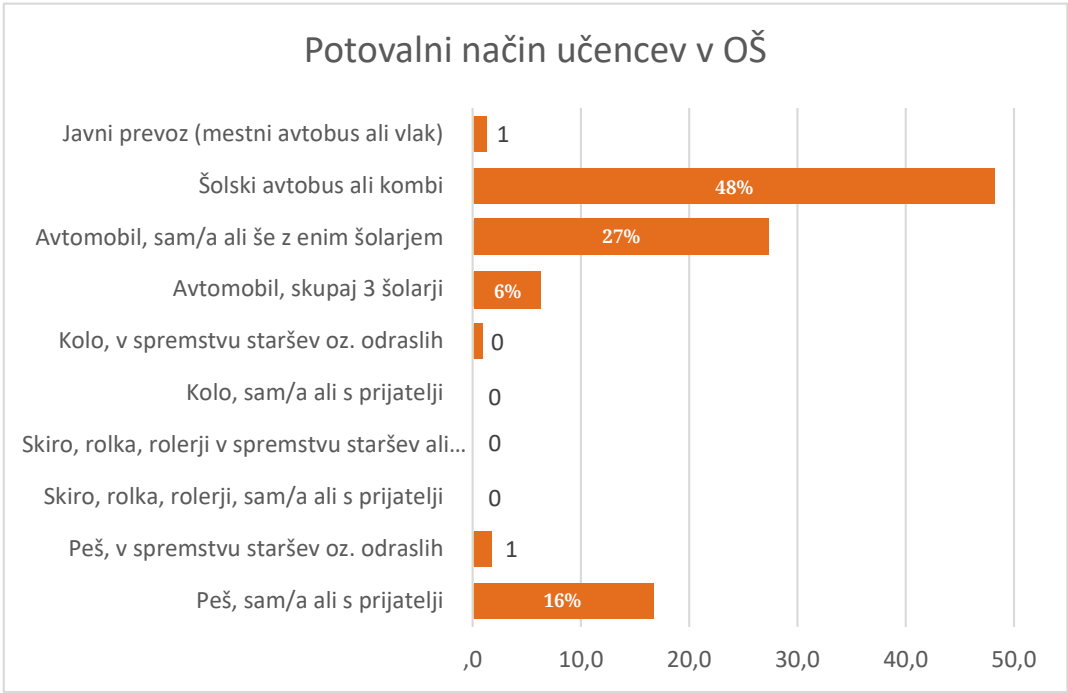
Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.



Slika 11: Kolesarska povezava Plave - Solkan. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Javni potniški promet

Iz ankete o poteh v šolo je iz spodnjega grafa razviden potencial uporabe avtobusa ali kombija s strani osnovnošolcev.



Graf 3: Grafično prikazan delež uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketirane učence na OŠ Kanal in POŠ Kal nad Kanalom. Vir: Anketa o poteh v šolo – Potovalni načini učencev v OŠ v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

- > Povečati delež uporabnikov JPP na glavnih prometnicah v občini vsaj na 1,6 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,6 %);
- > povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripelje z avtobusom ali kombijem na 50 % do leta 2032, (izhodiščna vrednost leta 2024 je 48 %);
- > povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 7 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 6 %).

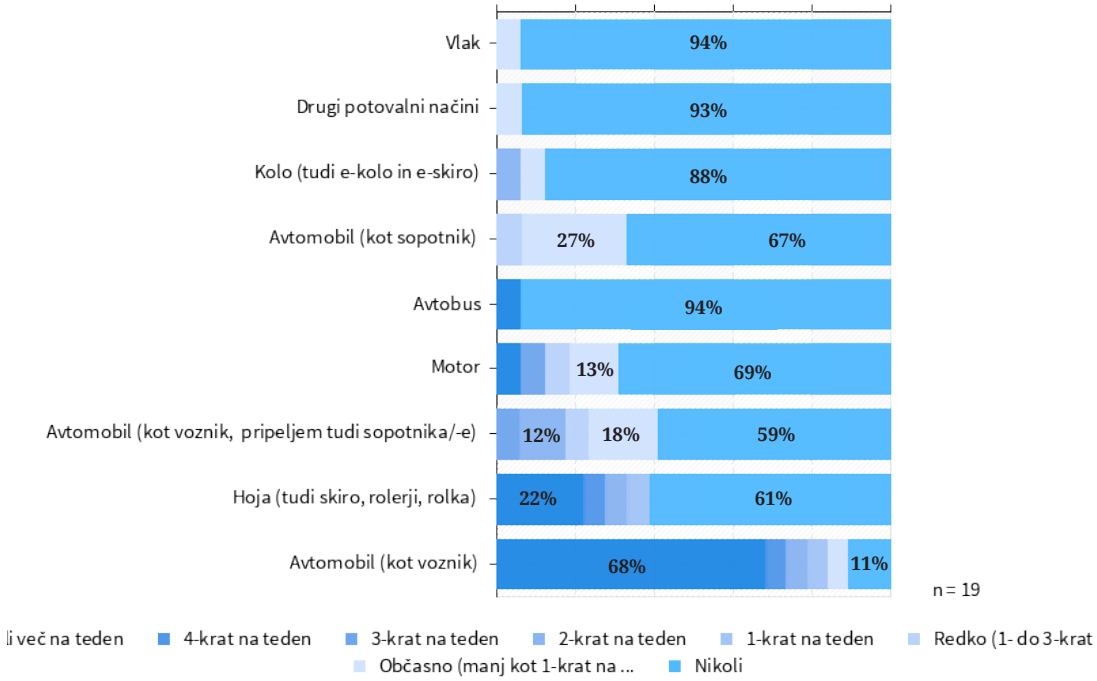
Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.



Slika 12: Vodikov avtobus v Kanalu. Foto: Občina Kanal ob Soči.

Motorni promet

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



Graf 4: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo, od 23. 9. 2024 do 24. 10. 2024. Vir: Anketa o poteh na delo v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

- > Zmanjšati delež motornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 78 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 81 %) in zmanjšati delež tovornega prometa na glavnih prometnicah v občini vsaj na 4,3 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 5,3 %);
- > zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom na 28 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 33 %);
- > zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom na 63 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 68 %);
- > manj kršitev prekoračitve max. dovoljene hitrosti (- 1 %) na istem merilnem mestu. Vir: Merilec: Deskle–Plave - G2-103/1008 Ušnik–Plave, 22. 4. 2025–08. 5. 2025) - delež kršitev omejitve hitrosti smer 1, proti NG, (2025).



Slika 13: Problem parkiranja v Kanalu bi rešili z modro cono. Foto: Erik de Posareli. Vir: Občina Kanal ob Soči.

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

Celostno prometno načrtovanje v občini Kanal ob Soči

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

Občina Kanal ob Soči še nima izdelane celostne prometne strategije, vendar celostno prometno načrtovanje podpira in si prizadeva za njegovo izvajanje. Prometno načrtovanje občine je bilo v preteklosti odvisno predvsem od javnih razpisov in sodelovanja s sosednjimi občinami. Poleg pripravljenosti občine in želje po uvedbi celostnega prometnega načrtovanja v svojo politiko, delovanje in okolje je spodbuden podatek, da so občani pri pripravi Strategije pričakovano aktivno sodelovali in posledično pomembno prispevali k oblikovanju pestrega nabora ukrepov, ki jih javnost podpira.

Želja občine Kanal ob Soči in njenih prebivalcev ter prizadevanje slediti najnovejšim smernicam razvoja predstavljata trdno osnovo za odločnejše korake na poti k spremembam. To je dobra podlaga za uveljavitev sodobnih in trajnostnih pristopov pri urejanju prometnega sistema tako z izvajanjem mehkih kot tudi trdih ukrepov.

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

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

Prvi korak k oblikovanju učinkovitih ukrepov je bila temeljita analiza obstoječega stanja, ki je omogočila poglobljen vpogled v trenutno prometno in prostorsko sliko občine. Zbrani so bili tako objektivni kazalniki (dostopnost do storitev, mobilnost, kakovost bivalnega okolja, opremljenost z infrastrukturo, oddaljenost delovnih mest, dostop do javnega prevoza ipd.) kot tudi subjektivni (zadovoljstvo, občutek varnosti in splošno ugodje prebivalcev ipd.).

Analiza je razkrila več pomembnih izzivov, s katerimi se srečuje občina Kanal ob Soči pri prometnem načrtovanju, med katerimi izstopajo razpršena poselitve, zahtevna topografija, slaba pokritost z javnim prevozom in prekomerna odvisnost od osebnih avtomobilov. Velik del občine obsega hribovita območja, ki omejujejo prostorske možnosti za razvoj prometne infrastrukture. Nizka gostota prebivalstva na podeželju dodatno vpliva na stroškovno neučinkovitost vzpostavitev javnega potniškega prometa in drugih trajnostnih rešitev mobilnosti,



Slika 14: Kolesarska dirka po Sloveniji. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

kar povzroča težave pri zagotavljanju rednih in dostopnih prevoznih storitev za vse prebivalce, zlasti v oddaljenih naseljih.

Za manjše občine, 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, predstavlja poseben izziv ne le zaradi naravnih omejitev, temveč tudi zaradi pomanjkljivega medsektorskega in medobčinskega usklajevanja na regionalni ravni. Posebnosti slovenskega podeželja predstavljajo tudi velik izziv pri zagotavljanju enakovredne dostopnosti za vse prebivalce. V Sloveniji je izpostavljena tudi najvišja raven izdatkov za osebno mobilnost med državami EU (Eurostat, 2016), kar je pogosto posledica navezanosti na uporabo osebnega avtomobila, nezadostne ponudbe alternativnih oblik prevoza in dejstva, da

je avtomobil pogosto edina realna izbira za vsakdanje poti.

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

a. Celostno prometno načrtovanje

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

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

Pomembno je tudi povezovanje z regionalnim prometom. Občina Kanal ob Soči lahko vzpodbuja in aktivno sodeluje pri oblikovanju predlogov izboljšav z DUJPP (Družba za upravljanje javnega potniškega prometa) za pripravo strategij oziroma študij za bolj učinkovito delovanje JPP in optimizacijo linij medkrajevnega avtobusnega prometa ter železniških linij v sodelovanju z avtobusnimi sistemi. Občina lahko uvede večmodalne rešitve, kot so manjša parkirišča P+R, s čimer bi zmanjšali pritisk na naselja in povečali prometno varnost.

V turizmu pa je pomembno spodbujati trajnostne oblike obiska, kot so kolesarjenje, pohodništvo in organizirani prevozi do turističnih znamenitosti (Hop ON / Hop OFF prevozi).

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

Ključni izzivi

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

Prioriteta

Ozaveščanje prebivalcev in turistov o pomenu trajnostne mobilnosti in negativnih vplivih avtomobilskega in tovarnega prometa na okolje.

Priložnosti

- > ozaveščanje o pomenu trajnostnih prometnih ureditev in sobivanju različnih udeležencev v omejenem prometnem prostoru (npr. na Trgu svobode v Kanalu),
- > vključevanje javnosti in pomembnih deležnikov z javnimi razpravami, anketami in delavnicami (npr. v sklopu ETM),
- > aktivno vključevanje vodstva občine v proces priprave OCPS,
- > upoštevanje ukrepov OCPS pri pripravi proračuna občine.

Povezava s cilji OCPS

Celostno prometno načrtovanje ima pomembno vlogo pri oblikovanju privlačne, zelene in povezane skupnosti, saj omogoča boljšo kakovost bivanja, spodbuja aktivnost prebivalcev ter pozitivno vpliva na njihovo zdravje in dobro počutje. Prinaša tudi številne okoljske in družbeno-ekonomske koristi: manj onesnaževanja in prometnih zastojev, večjo prometno varnost, privlačnejšo podobo naselij, izboljšano mobilnost in dostopnost ter nižje stroške mobilnosti za prebivalce. Tako zmanjšuje prevozno revščino in prispeva k uspešnejši in vključujoči skupnosti. Poleg tega odpira priložnosti za razvoj novih političnih vizij in spremembo potovalnih navad 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 krepí lokalno in regionalno gospodarstvo.

Strateška vodila

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

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



Slika 15: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

b. Hoja

Kraja Deskle in Kanal sta dovolj majhna in kompaktna, da so ključne javne storitve (šola, vrtec, zdravstveni dom, občina in trgovine) dosegljive peš v manj kot 15 minutah hoje. Vendar pa je poselitev v okoliških vaseh, kot so Kal nad Kanalom, Levpa, Kanalski vrh, Lig, Kambreško in druge, redkejša in razpršena, kar pomeni, da je trajnostna prometna povezanost teh vasi z večjimi kraji eden osrednjih izzivov.

Podatki merilnih postaj kažejo, da je kakovost zraka v dolini Soče razmeroma dobra (AQI okoli 39), kar dodatno spodbuja možnosti za pešačenje. Občinska celostna prometna strategija (OCPS) zato izpostavlja pomen hoje kot enega pomembnih načinov trajnostne mobilnosti. Hoja zmanjšuje prometne zastoje in stroške prevoza, hkrati pa krepi zdravje prebivalcev ter privlačnost naselja. Občinska celostna prometna strategija (OCPS) zato spodbuja trajnostno mobilnost, ki prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja in zdravja prebivalcev. Ukrepi aktivnih načinov premikanja, kot sta hoja in kolesarjenje, zmanjšujejo onesnaženost zraka in stroške prevoza, hkrati pa dvigujejo prometno varnost in zmanjšujejo tveganje prometne izključenosti. Poleg pozitivnih vplivov na okolje kraj pridobi urejeno in privlačnejšo podobo, obenem pa se ustvarjajo pogoji za okrepljen lokalni in regionalni razvoj ter povezano skupnost.

Rezultati ankete o prometu v občini Kanal ob Soči (2024) potrjujejo, da prebivalci hojo razumejo kot pomembno vrednoto ter da je izboljšanje pogojev za pešačenje ključen ukrep pri načrtovanju prometa. OCPS zato med drugim obravnava številne izzive, povezane s peš prometom: nevarne, neudobne in neskljene poti brez ustrezno urejenih, osvetljenih in označenih površin za pešce, pomanjkanje pločnikov in javne razsvetljave na območju celotne občine ter mestoma preozke pločnike, ki onemogočajo

dostopnost osebam z gibalnimi ali senzoričnimi oviranostmi. Dodatno težavo predstavljajo t. i. ozka grla brez pločnikov in ustreznih prehodov za pešce, kar še posebej otežuje zagotavljanje varnih šolskih poti in vsakodnevno gibanje prebivalcev. Pomanjkanje varnih povezav med naselji in večjimi kraji v občini še dodatno omejuje pešačenje. Izpostavljena je tudi potreba po nadgradnji varnih šolskih poti, saj so številne obstoječe poti v občini Kanal ob Soči slabo označene in nezadostno vzdrževane.

Za prihodnost se kot priložnost kaže sistematična gradnja novih pešpoti in varnih koridorjev, tudi v okviru sanacij cest, ter delno zaprtje središča Kanala za motorni in tovorni promet z namenom zagotavljanja ustrezne varnosti in krepitve pešačenja ter kolesarjenja. Redno vzdrževanje, obnova in gradnja novih pešpoti (npr. Deskle–Gorenje Polje, Močila, središče Kanala–Kamp) bi izboljšali kakovost bivanja prebivalcev. Pomembna je tudi promocija hoje kot zdravega in varnega načina mobilnosti – tako preko šolskih programov (npr. varne šolske poti, učne poti) kot z lokalnimi ozaveščevalnimi akcijami (ZTKMŠ Kanal), denimo ob »Dnevu brez avtomobila«.

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

Razmere v občini kažejo, da:

> rezultati ankete za splošno javnost o področju urejanja prometa v občini kažejo, da je potrebno izboljšati varnost in udobje pešcem (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 2 km 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 2 km poti opravili peš, če bi bile poti bolj urejene; tu se kaže potencial za povečanje deleža hoje na razdaljah do 2 km za 5 %.

Ključni izzivi

> pomanjkljivo urejene, neskljenjene in slabo označene poti in površine za pešce (peš pot npr. Deskle–Gorenje Polje, Močila, središče Kanala–Kamp, od OŠ do Bodreža); > nizka stopnja varnosti pešcev v naseljih (npr. Plave, Kanal) in na pešpoteh, ki povezujejo naselja s središčem (npr. Plave–Anhovo–Deskle, Kanal–Ročinj–Doblar); > slaba dostopnost peš površin za starejše, gibalno ali senzorično ovirane (celotna občina Kanal ob Soči); > pomanjkljive varne šolske poti; > pomanjkljiva razsvetljava na nekaterih ključnih prehodih za pešce in vzdolž peš poti; > pomanjkljivo označene in vzdrževane peš poti.

Priložnosti

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

Prioriteta

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



Slika 16: Povezovalna Pot treh svetišč. Foto: ZTKMŠ Kanal.

Povezava s cilji OCPS

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

Strateška vodila

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

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti.	Zagotavljanje bolj varnih, udobnih in povezanih ter opremljenih peš poti za povečanje deleža hoje vseh udeležencev v občini, tudi pri poteh na delo in v šolo, s promocijo hoje.	Povečati delež hoje pri poteh na delo za 3 % v času izvajanja OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 22 %. Povečati delež hoje pri poteh v šolo (peš, s skirojem, rolko ali rolerji) za 1 % v času izvajanja OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 17,5 %.

c. Kolesarjenje

Občina Kanal ob Soči ima velik potencial za kolesarjenje tako v dolini kot tudi na območju okoliških naselij, na planotah. Kanal in Deskle sta dovolj kompaktni naselji, da so vse pomembne javne storitve dosegljive v približno 10 minutah vožnje s kolesom. Sosednja naselja v dolini, kot so Plave, Anhovo, Ročinj, Doblar, Avče, so dostopna v 20–25 minutah, predvsem z električnimi kolesi, ki omogočajo udobno premagovanje krajših vzponov. Dolžina in raznolikost kolesarskih poti na območju občine Kanal ob Soči sta dobro dokumentirani, kar jo uvršča med primerna območja za rekreativno kolesarjenje.

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

Z razvojem električne mobilnosti (e-kolesa) lahko postane kolesarjenje realna alternativa za vsakodnevno mobilnost prebivalcev, hkrati pa bi občina Kanal ob Soči pridobila kot privlačna destinacija za rekreativne in turistične kolesarje vseh starosti in sposobnosti. Tako se bo krepila lokalna mobilnost, gospodarstvo in kakovost življenja ter turistična destinacija.

Kolesarjenje je v občini Kanal ob Soči prepoznano kot pomemben steber trajnostne mobilnosti, kar potrjujejo tudi rezultati izvedene ankete. Med glavnimi izzivi anketirani prebivalci kot najpomembnejše izpostavljajo manjkajoče, nesklenjene in neurejene kolesarske povezave, ki ne zagotavljajo ustrezne varnosti in prometnih ureditev za vse uporabnike. Veliko vprašanih je navedlo, da poti, krajše od 2 km, že danes opravijo s kolesom, nekateri pa bi kolesarili pogosteje, če bi bile poti bolje urejene (npr. širše, ločene kolesarske steze) in vožnja zato varnejša. Anketiranci so izrazili nezadovoljstvo z obstoječimi kolesarskimi povezavami in menijo, da je nujno izboljšati pogoje za kolesarje, saj večina kolesarskih povezav poteka po prometno zelo obremenjenih cestah. Ob tem je bila posebej poudarjena potreba po boljšem označevanju kolesarskih povezav, večji ozaveščenosti in promociji kolesarjenja ter po vključevanju občanov v procese odločanja.

Pri obvladovanju sezonskih pritiskov in turističnih pričakovanj se kot nujni ukrepi kažejo redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih poti, njihova obnova z odpravo nevarnih mest ter gradnja novih povezav (npr. Plave–Kanal–Most na Soči idr.) tudi kot ločenih tras od glavnih prometnic. Ključni sta tudi vzpostavitev varnih parkirišč za kolesa in e-kolesa ter razvoj sistema izposoje koles in e-koles. Glavni izziv občine Kanal ob Soči ostajajo manjkajoče in nesklenjene kolesarske povezave, ki uporabnike pogosto odvrčajo od kolesarjenja kot potovalnega načina zaradi pomanjkljive varnosti in udobja (npr. Kanal–Krstenice–Anhovo; Prilesje–Sp. Log–Most na Soči, Log–Globočnik).

Ukrepi OCPS so oblikovani v skladu z vizijo občine Kanal ob Soči in so zato usmerjeni v vzpostavitev varnih kolesarskih povezav znotraj občine in v regiji, ureditev površin za kolesarje v dolini in na planotah, zagotavljanje novih parkirišč in kolesarnic za varno shranjevanje koles ter postaj za e-kolesa in servisnih točk tako za potrebe vsakodnevnne mobilnosti prebivalcev kot tudi za namen rekreativnega in turističnega kolesarjenja do turističnih 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 ljudje ne kolesarijo, zato je potencial za povečanje deleža kolesarjenja med zaposlenimi vsaj 1 %;
- > le 0,5 % anketiranih osnovnošolcev prihaja v šolo s kolesom, čeprav si 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 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 uredijo poti in zagotovi večja varnost.

Prioriteta

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

Ključni izzivi

- > pomanjkljivo urejena kolesarska infrastruktura (tudi označevanje) v občini Kanal ob Soči, za dnevno mobilnost in rekreacijo ter turizem (npr. kolesarske povezave med naselji Kanal–Krstenice–Anhovo; Prilesje–Sp. Log–Most na Soči, Log–Globočnik, Plavami–Kanalom–Mostom na Soči);
- > slabo urejene, nevarne in nevzdrževane poti in površine za kolesarje tudi vzdolž glavnih, s tranzitom in tovornim prometom obremenjenih prometnih cest, med kraji v občini in s sosednjimi občinami;
- > ni sistema za izposajo občinskih koles (npr. Deskle, Kanal), polnilnic za e-kolesa (npr. Deskle, Kanal), pomanjkanje parkirnih stojal za kolesa in servisnih točk za kolesa.

Priložnosti

- > promocija kolesarjenja za povečanje deleža kolesarjev, tudi kot del večmodalnih potovalnih načinov;
- > z urejanjem kolesarskih povezav (medkrajevnih in medobčinskih), ki so varne, udobne, sklenjene in označene, 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;
- > aktivna vloga občine Kanal ob Soči pri izgradnji in opremljanju kolesarske infrastrukture.



Slika 17: Kolesarska povezava Plave - Solkan. Foto: Damijan Simčič.

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, dolgoročne spremembe v vedenju uporabnikov in bolj trajnostne oblike turizma.

Strateška vodila

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

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središču in med naselji v občini ter 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.	Povečati delež kolesarjev pri poteh na delo za 1 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %. Povečati delež kolesarjev pri poteh v šolo za 1 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,5 %. Vir: Anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo.

d. Javni potniški promet

Trenutno stanje javnega potniškega prometa (JPP – bus in vlak) v občini Kanal ob Soči ni optimalno. Avtobusne povezave so omejene, urniki pa niso vedno prilagojeni dejanskim potrebam prebivalcev in obiskovalcev. Frekvenca voženj je nezadostna, zamude so velike (vlak), številna avtobusna in železniška postajališča so slabo označena ter pogosto brez osnovne opreme, kot so nadstreški, razsvetljava in sedeži. Občina nima učinkovitih in konkurenčnih povezav z bližnjimi središči, kar še posebej vpliva na mobilnost starejših, mladih in vseh, ki nimajo lastnega prevoza.

Občina Kanal ob Soči nima učinkovitih avtobusnih in železniških povezav z zadovoljivo pogostostjo voženj, kar je posledica razpršene poselitve in pomanjkanja sistematičnega regionalnega načrtovanja. Potovalni časi so dolgi in nekonkurenčni v primerjavi z osebnim avtomobilom, zato javni potniški promet ostaja premalo privlačen za uporabnike. Povezave s sosednjimi občinami (Nova Gorica, Brda, Tolmin, Most na Soči) so za funkcionalno povezanost regije ključne, a trenutno nezadostno usklajene. Integracija z železniškim prometom v dolini (Most na Soči, Jesenice, Nova Gorica) je šibka, kar dodatno zmanjšuje uporabnost sistema in krepí odvisnost prebivalcev od osebnih vozil.

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

Pomembni ukrepi na področju javnega potniškega prometa vključujejo vzpostavitev novih avtobusnih postajališč ter prenovo in ureditev obstoječih, skupaj z varnimi dostopnimi potmi do njih. Zaradi nizke gostote poselitve in sezone narave turističnega prometa je smiselno okrepiti ponudbo prilagodljivih prevoznih storitev, kot so shuttle prevozi, prevozi na klic in manjši električni avtobusi ali kombiji. Ti bi povezovali odročnejša naselja z občinskimi vozlišči (Kanal, Deskle) in turističnimi znamenitostmi. Poseben potencial predstavlja uvedba krožnega sistema po modelu Hop ON / Hop OFF, ki bi zagotavljal povezave do odročnih vasi in glavnih znamenitosti občine. Sistem Hop ON / Hop OFF bi predstavljal učinkovit, sezonsko prilagojen in okolju prijazen način mobilnosti. Ta storitev bi bila dostopna prebivalcem in turistom.

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

Cilj občinske prometne strategije je zagotoviti trajnosten dostop do naravnih znamenitosti (Soča, Kambreško, Banjška planota, dolina Idrije) ter do središč Kanala in Deskel, in sicer z organiziranimi prevozi, krožnimi linijami in razvito mrežo kolesarskih povezav. Ključni izzivi so razpršena poselitev, sezonske prometne konice in tranzitni tovorni promet, omejeni finančni in kadrovski viri ter šibka povezava z železniško infrastrukturo.

Pomembne priložnosti predstavljajo bogato naravno okolje, obstoječa pohodniška in kolesarska infrastruktura, visoka stopnja ozaveščenosti o pomenu trajnosti ter možnosti črpanja državnih in evropskih sredstev.

Z izboljšano ponudbo in optimizacijo javnega potniškega prometa ter z njegovo promocijo lahko občina učinkovito zadosti potrebam prebivalcev in hkrati obvladuje sezonske pritiske turizma. Tako se zmanjšujejo prometne obremenitve, povečuje varnost in dviguje privlačnost destinacije.

Razmere v občini kažejo, da:

- > le 6 % zaposlenih uporablja javni potniški promet za pot na delo, 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 javnega potniškega prometa (avtobus, vlak) med naselij, turističnimi točkami in v regiji;
- > nizek delež uporabe javnega potniškega prometa, ki je neprilagojen potrebam uporabnikov in sezonskosti;
- > neurejena in neopremljena postajališča (po celotni občini Kanal ob Soči);
- > slabe in časovno neusklajene povezave med avtobusi in z železniško infrastrukturo, za potrebe prebivalcev in turizma;
- > pomanjkanje digitaliziranih informacij.

Priložnosti

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

Prioriteta

Zagotovitev primerno urejenih avtobusnih postajališč ter izboljšanje ponudbe JPP (avtobus in vlak) in 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 prispeva k nižjim stroškom mobilnosti ter posledično zmanjšuje delež prevozne revščine. Tako se izboljšuje splošna dostopnost do storitev, spodbuja se večja aktivnost prebivalcev, povečuje prometna varnost in kakovost bivanja, hkrati pa se dolgoročno vpliva tudi na spreminjanje potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti. Povezan in sodobno zasnovan JPP, ki vključuje možnost prevoza koles, ima velik potencial tudi v turistične namene. Ključnega pomena je povezovanje manjših parkirišč P+R, turističnih točk, središč občine (Kanal, Deskle) in posameznih razpršenih naselij znotraj občine. Enako pomembna je dobra dostopnost in privlačnost JPP (vlak in avtobus) tudi v smeri sosednjih občin, kar omogoča trajnostno mobilnost tako prebivalcem kot obiskovalcem regije.

Strateška vodila

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

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP (z možnostjo prevoza koles), tudi s kraji na podeželju, za prebivalce in v turistične namene. Cilj 4: Privlačen 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.	Povečati število potnikov na avtobusih za 1 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je 0,6 %. Vir: Kordonsko štetje.

e. Motorni promet

Mobilnost v severnoprimerjski regiji, kamor spada tudi občina Kanal ob Soči, temelji predvsem na osebnem avtomobilu. Stopnja motorizacije v občini je nad slovenskim povprečjem, kar potrjujejo tudi podatki o potovalnih navadah prebivalcev: kar 68 % ljudi pri vsakodnevnih poteh na delo uporablja osebni avtomobil kot vozniki (Splošna anketa o stanju v prometu za občino Kanal ob Soči).

Prometno obremenjenost dodatno povečujejo tranzitni in tovorni promet, turisti in dnevni obiskovalci, saj večina še vedno prihaja z osebnim avtomobilom. V poletnih mesecih to povzroča prometne konice in zastoje, zlasti na območjih naravnih znamenitosti, ki so hkrati tudi najbolj občutljiva naravovarstvena območja. Najbolj obremenjene ceste vključujejo dolino reke Soče in glavno državno cesto Nova Gorica–Tolmin. Te obremenitve niso le sezonske, tovorni promet namreč kontinuirano izrazito slabo vpliva na prometno varnost, okolje in kakovost bivanja.

Javnost je izpostavila potrebo po preusmerjanju tranzitnega in tovrnega prometa iz središča Kanala in Deskel na obvoznico. Ustrezno preusmerjanje motornega prometa je ključno za oblikovanje krajevnega središča 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 kolesa, e-kombije ali druga prevozna sredstva. Smiselna je tudi okrepitev ponudbe prevozov na klic, ki so prilagojeni tudi prevozu koles.

Prebivalci za večino vsakodnevnih poti, tudi za potovanja v sosednje občine (99 %), uporabljajo osebni avtomobil. Kljub temu 40 % vprašanih meni, da bi bilo smiselno omejiti dostop avtomobilov v središče kraja.

Mnenja so bolj razdeljena glede gradnje novih cest, širjenja parkirišč in omejevanja hitrosti, večina pa nasprotuje zmanjšanju obstoječih parkirnih mest. Poseben izziv predstavljajo prometne in parkirne obremenitve v dolini, zato so za njihovo obvladovanje nujni ukrepi učinkovitega upravljanja motornega (tovorni in tranziti) prometa, spodbujanja uporabe alternativnih pogonov in krepitve trajnostnih oblik mobilnosti.

Med predlaganimi ukrepi za izboljšanje prometnih razmer v občini Kanal ob Soči izstopajo postavitve novih in prestavitve obstoječih radarjev na vstopnih točkah v naselja, umirjanje prometa skozi središči Kanal in Deskle ter delna zapora kanalskega mestnega jedra za tranzitni in tovorni promet. Predlagana je tudi uvedba električnih kombijev, ki bi povezovali kraje z obrobniimi P+R točkami, dodatni ukrepi za zniževanje hitrosti (sankcije, prometne ovire) ter prepoved vožnje avtodomov v krajevna središča. Kot finančni instrument je bila omenjena možnost ekološke pristojbine za izpuste motornih vozil.

Na področju parkirne politike je nujna optimizacija režima parkiranja, tudi izven sezone, časovna omejitev dostav v mestnem jedru ter izgradnja manjših večmodalnih vozlišč (P+R) na obrobju naselij in pri izletniških izhodiščih. Ta vozlišča bi omogočila organiziran prevoz do centra in glavnih turističnih točk. Poleg tega je treba urediti parkirišča za motorje in ločena parkirišča za avtodome.

Občina si prizadeva povečati prometno varnost, zmanjšati odvisnost od osebnega avtomobila ter spodbuditi uporabo okolju prijaznih prevoznih sredstev. Kot dodatna možnost se omenja delo na daljavo, ki bi lahko zmanjšalo dnevne migracije, zlasti v bolj odročnih naseljih, kjer bo osebni avtomobil ostal ključno prevozno sredstvo.

V prihodnje bodo pomembni razvoj in širitev mreže polnilnic za električna vozila, spodbujanje souporabe vozil ter spremljanje trendov v okolju prijaznih pogonih e-busi, e-kombiji, e-kolesa ipd.

Pomemben del trajnostne mobilnosti je tudi ozaveščanje. To je treba začeti že v otroštvu, saj zgodnja vzgoja oblikuje trajnostne potovalne navade. Obenem pa je treba k spremembi mobilnostnega vedenja pritegniti tudi širšo populacijo, tj. lokalne prebivalce in obiskovalce.

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

Ključni izzivi

- > visok delež motornega prometa,
- > preobremenjenost naselij s tranzitnim in tovrnim prometom (npr. središče Deskel in Kanala),
- > manj ustrezna prometna varnost in pomanjkljivi ukrepi za umirjanje prometa (npr. Plave, Kanal),
- > neučinkovita parkirna politika s pomanjkljivim nadzorom (npr. avtomobili, avtodomi in motorji),
- > slabo vzdrževane prometne površine.

Priložnosti

- > promocija drugih potovalnih načinov in posledično zmanjšanje deleža uporabe motornega prometa,
- > sprejem in posodabljanje parkirne politike,
- > omejevanje hitrosti na kritičnih območjih,
- > izgradnja manjših večmodalnih vozlišč in P+R parkirišč izven naselja,
- > digitalizacija.

Prioriteta

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

Povezava s cilji OCPS

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

Strateška vodila

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

Cilji	Strateška vodila	Kvantificirane ambicije
Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremenitev središča, vaških jeder in turističnih točk motornega prometa).	Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ob zmanjšanju velike količine in hitrosti prometa v krajih, z ustvarjanjem manj ugodnih pogojev za tranzitni in tovorni promet skozi naselja.	Zmanjšati delež avtomobilskega prometa za 3 % med izvajanjem OCPS in tovornega prometa za 1 % med izvajanjem OCPS (do leta 2032); izhodiščna vrednost leta 2024 je za avtomobilski promet 81 %, za tovorni promet 5,3 %. Vir: Kordonsko štetje.
Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Umirjanje prometa in promocija trajnostne mobilnosti.	Manj kršitev prekoračitve max. dovoljene hitrosti (- 1 %) na istem merilnem mestu. Vir: Merilec: Deskle–Plave – G2-103/1008 Ušnik–Plave, 22. 4. 2025–08. 5. 2025) - delež kršitev omejitve hitrosti smer 1, proti NG, (2025).



Slika 18: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči

9 Akcijsko-finančni načrt

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

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

Akcijsko-finančni načrt zajema aktivnosti, s katerimi bo občina Kanal ob Soči v obdobju sedmih let (od 2025 do 2032) naslavljala

vse potovalne načine in je osnova za učinkovito izvajanje Strategije.

V akcijsko-finančnem načrtu so opredeljene naloge, nosilci, roki, viri in tveganja. Vire financiranja ukrepov zagotovi občina Kanal ob Soči. Predvideno sofinanciranje je označeno med opombami v tabelah pri posameznih ukrepih.

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



Slika 19: KS Avče. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

a. Celostno prometno načrtovanje - 1. steber

Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova OCPS

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

Sveženj 2: Usposabljanje občinske uprave

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

Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja

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

Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti

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

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep

Prioritetni ukrep

OKOS – Občina Kanal ob Soči,
OPN – občinski prostorski načrt,
MZI – ministrstvo za infrastrukturo,
MOPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo,
PRC – Posoški razvojni center.

Celostno prometno načrtovanje – 1. steber						
	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
CPN	Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova CPS					
	1.1.1 * Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE/ MZI.	brez	majhna	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: Usposabljanje 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 usklajitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja in upoštevanjem smiselnega in premišljenega 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, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami za vse stebre mobilnosti in vse starostne skupine (tudi za izboljšanje varnosti v prometu in boljše sprejemanje izvedenih ukrepov, za domačine in turiste) (npr. Evropski teden mobilnosti, Dan brez avtomobila idr.), 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	

b. Hoja - 2. steber

Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo

Osnova za izboljšanje infrastrukture za hojo bo gradnja novih peš poti, dograditev manjkajočih odsekov peš poti, peš con (center v Kanalu) in poti izven glavnih cest, s prenovo in gradnjo manjkajočih pločnikov znotraj naselij in med naselji, odpravljanje nevarnih mest (npr. promet v krajih v soški dolini) in redno vzdrževanje peš površin za zagotavljanje varnih pešpoti za vse udeležence v prometu, tudi varnih šolskih poti. Stremi se k vzdrževanju in prenovi obstoječe infrastrukture za hojo, ureditev varnih šolskih poti, prehodov za pešce in javne razsvetljave površin za pešce ter zagotovitvi sklenjene mreže peš povezav, ki je ustrezno označena in dostopna za vse.

Eden izmed zastavljenih prioritetnih ukrepov je izgradnja peš poti na relaciji npr. Deskle–Gorenje Polje, Močila, središče Kanala–kamp. Pričakuje se, da bodo ukrepi ustvarili dobre pogoje za izvajanje preostalih ukrepov trajnostne mobilnosti, ustvarili sinergijo in omogočili izpolnjevanje več ciljev OCPS hkrati.

Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje

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

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

OKOS – Občina Kanal ob Soči,
OŠ – osnovna šola.

Hoja – 2. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVOR-NOST	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 obvezno izvedbo ustreznih taktilnih in talnih oznak, z ukrepi zagotavljanja dostopnosti za vse.	10.000 € / na leto *	srednja	OKOS, zunanji izvajalci	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* vključuje tudi zimsko službo
	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 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).

c. Kolesarjenje - 3. steber

Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

Temelj za razvoj omrežja kolesarskih povezav bo izdelava in posodobitev zasnove omrežja kolesarskih povezav v občini Kanal ob Soči. K izboljšanju infrastrukture za kolesarje bo prispevala zagotovitev sklenjene mreže kolesarskih poti tako z gradnjo novih odsekov kot dograditvijo manjkajočih odsekov (npr. kolesarske povezave Kanal–Krstenice–Anhovo; Prilesje–Sp. Log–Most na Soči, Log–Globočnik), sistematičnim odpravljanjem nevarnih odsekov, rednim vzdrževanjem lokacij za kolesarje in ureditvijo javne razsvetljave ter ustrezne prometno opozorilne table (npr. Kolesarji na cesti) in usmerjevalna signalizacija. Eden izmed zastavljenih ukrepov je tudi izgradnja kolesarske povezave Solkan–Plave–Kanal–Most na Soči).

Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje

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

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja

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

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep

Prioritetni ukrep

OKOS – Občina Kanal ob Soči,
OPN – občinski prostorski načrt,
Mzi – ministrstvo za infrastrukturo,
MoPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo,
TM – trajnostna mobilnost.

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 potrebne horizontalne in vertikalne signalizacije (npr. opozorilne table), ter usmerjevalne in označevalne infrastrukture z javno razsvetljavo ob poteh (npr. kolesarska pot Solkan – Kanal).	5.000 € / na leto *	visoka	OKOS, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	* vključuje tudi zimsko službo
	3.1.3 *Gradnja novih, dograditve manjkajočih odsekov ali rekonstrukcija obstoječih kolesarskih površin in poti skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste ter tudi samostojnih, 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).

d. Javni potniški promet - 4. steber

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

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

Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP

Z namenom povečanja uporabe javnega potniškega prometa je predvideno zagotavljanje boljših pogojev za njegovo uporabo, s sodelovanjem pri informatizaciji za posodabljanje objav voznih redov, digitalizacijo in vzpostavitev večmodalnosti (npr. manjša parkirišča ob naseljih) z vso potrebno infrastrukturo, s spodbujanjem in razvojem storitve prevoza na klic, za bolj trajnostno mobilnost.

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

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

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

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.

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 frekvence, poenostavitev 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 voznih redov med avtobusi in vlaki, modernizacije voznega parka, za zagotavljanje prilagojenih prevozov za vse uporabnike za namen povezovanja z drugimi oblikami mobilnosti (kolo, avtovlak) za boljšo 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 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 prevozih 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, DRŠI	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.
	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	

e. Motorni promet - 5. steber

Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

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

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

Skladno z željo po umirjanju motornega prometa je predvidena vzpostavitev administrativnih in fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti. Predvideno je dosledno izvajanje nadzora kršitev na problematičnih mestih. Z željo rešitve s prometom preobremenjenega kraja v središču Kanala se predvideva izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij brez prometa in območij omejitve hitrosti v občini, z upoštevanjem sezonskih prometnih obremenitev (npr. uvedba vinjete za ekološko takso), z načrtovanjem in vzpostavitvijo prilagojenega prometnega režima, vključno s cestnimi zaporami in časovnimi omejitvami za individualni motorni promet. Spodbuja se prehod na alternativna goriva in postavitev e-polnilnic za uporabo okolju prijaznejših vozil, s ciljem zmanjšati vplive prometa in hrup.

Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa

Upravljanje mirujočega prometa se opredeli v Načrtu parkirne politike občine Kanal ob Soči, z doslednim izvajanjem nadzora kršitev parkirnega režima. Načrtovana je vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa z vzdrževanjem obstoječih prometnih in parkirnih površin za kvalitetni javni prostor. Pomembna je tudi študija zasnove območij za parkiranje avtomobov in motorjev ter zasnova za vzpostavitev manjših večmodalnih vozlišč (parkirišč) s P+R.

Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu

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

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

OKOS – Občina Kanal ob Soči

Motorni promet – 5. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
MOTO-RNI PROMET	Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
	5.1.1 *Redno vzdrževanje obstoječe 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 zasnovno 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)

10 Viri

Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.
Anketa o poteh učencev v osnovno šolo in podružnično šolo v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.
Evropska komisija, 2011. Bela knjiga 2011, Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Bruselj, 2011.

Evropska komisija, 2009, 2013, 2015, 2016 in 2021. EU energy and transport in figures – Statistical pocketbook.

Evropska komisija, 2013. Urban Mobility Package.

Intervjuji s ključnimi deležniki v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

Inštitut za politike prostora, 2016. Trajnostna mobilnost v praksi.

Javna agencija RS za varnost prometa, 2014. Primeri dobrih praks s področja varnega kolesarjenja v Evropi.

Javne informacije Slovenije, ARSO – met, 2024.

Kakovost zraka v Sloveniji v letu 2023, Agencija RS za okolje, Ljubljana 2024.

Kordonsko štetje prometa v občini Kanal ob Soči, 2024. Arco d.o.o. Nova Gorica.

Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021).

Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Sektor za urejanje prostora na lokalni ravni, 2013.

Splošne smernice s področja razvoja poselitve.

MNVP, UIRS, LUZ, 2024. Participativno urejanje odprtega javnega prostora s poudarkom na manjših krajih.

MNVP, 2023. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.

MOP 2021. Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav.

Občina Kanal ob Soči. Odlok o OPN Občine Kanal ob Soči (Tehnični popravek Odloka o 1. spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Kanal ob Soči, Uradni list Republike Slovenije, št. 37/2015 1. TEHNIČNI POPRAVEK, Odloka o 1. spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu, Uradni list RS, št. 37/15), velja od 30. 5. 2015; 2. ODLOK o 1. spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu občine Kanal ob Soči, (Uradni list RS, št. 76/14), velja od 8. 11. 2014, Grafične priloge 1 SDOPN Kanal (Uradni list RS, št. 76/14), Obvezna razlaga OPN Kanal, (Uradni list RS, št. 80/13), velja od 1. 10. 2013).

MOPE, 2023. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana.

MZI, Služba z trajnostno mobilnost in prometno politiko, 2018. Splošne smernice za področje trajnostne mobilnosti.

MZI, 2022. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti – Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij. Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana.

Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 109/23 z dne 27. 10. 23).

Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23 z dne 12. 7. 2023).
RS, 2006. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo).
RS, 2016. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni program). Stroški mobilnosti, EU-STAT, 2022.

UIRS, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, 2024. Prevozna revščina v Republiki Sloveniji.

UIRS, 2022. Prostorska analiza dostopnosti javnega potniškega prometa v Sloveniji.

Vlada RS, 2015. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (Strategija).

Spletni viri

Osnovna šola Kanal. URL: <https://www.os-kanal.si>

Podatkovni portal SI-STAT, Statistični urad Republike Slovenije. URL: <https://pxweb.stst.si>.

Posoški razvojni center. URL: <https://www.prc.si>

Prometne nesreče 2014–2023. Agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Podatkovni vir. URL: <https://avp.rs.si>.

Spletna platforma NIJZ. URL: <https://nijz.si>.

Spletna platforma Nomago. URL: <https://nogago.si/vozovnice/vozni-red>.

SPTM, Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. URL: <https://sptm.si>.

Spletna stran Dolina Soče. URL: <https://www.soca-valley.com/sl/dolina-soce/tici/>

Spletna stran MOL. URL: <https://www.ljubljana.si/sI/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/mirujoci-promet/>.

Spletna stran Odprti javni potniški promet. URL: <https://ojpp.si>

Spletna stran Občine Kanal. URL: <https://www.obcina-kanal.si>, <https://www.mojaobcina.si/kanal-ob-soci/>

Spletna stran TIC Kanal. URL: <https://www.soca-valley.com/sl/dolina-soce/tici/#TIC-Kanal>

Spletna stran Vrtec Deskle: <https://www.mojaobcina.si/kanal-ob-soci/novice/vrtec-deskle-obiskali-clani-ld-anhovo.html>

Spletna stran Vrtec Kanal: <https://vrtec.os-kanal.si>

Spletna stran zavoda Zlata mreža za mobilnost starejših. URL: <https://prostofer.si/>.

Viri slik

Slika 1: Kanal ob Soči. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Slika 2: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Slika 3: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

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

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

Slika 5: KS Ročinj. Foto: Damijan Simčič.

Slika 6: OPN – Pregledna karta občine s prikazom osnovne namenske rabe in ključnih omrežij gospodarske javne infrastrukture (vir: Občinski prostorski načrt Občine Kanal ob Soči, grafični del).

Slika 7: Bohinjska železniška proga (Transalpina). Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Slika 8, 9: Javna razprava in delavnica, 21. 10. 2024. Foto: Arco d.o.o. Nova Gorica.

Slika 10: Primer ozaveščanja prvošolcev o varnosti v prometu, OŠ Deskle. Vir: [https://osdeskle.](https://osdeskle.si/2025/09/11/promet-in-varnost-v-1-a/)

[si/2025/09/11/promet-in-varnost-v-1-a/](https://osdeskle.si/2025/09/11/promet-in-varnost-v-1-a/)

Slika 11: Kolesarska povezava Plave - Solkan. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Slika 12: Vodikov avtobus v Kanalu. Foto: Občina Kanal ob Soči.

Slika 13: Problem parkiranja v Kanalu bi rešili z modro cono. Foto: Erik de Posareli. Vir: Občina Kanal ob Soči.

Slika 14: Kolesarska dirka po Sloveniji. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Slika 15: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Slika 16: Povezovalna Pot treh svetišč. Foto: ZTKMŠ Kanal.

Slika 17: Kolesarska povezava Plave - Solkan. Foto: Damijan Simčič. Slika 15: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Slika 18: Pogled na središče kraja iz zraka. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči.

Slika 19: KS Avče. Foto: arhiv občine Kanal ob Soči ob Soči.

