

Obvoznica mimo jedra kraja ni več oddaljen projekt

## Kmalu mimo Kanala

Kanalu se, kot kaže, le obeta že pred leti načrtovana obvozna cesta, ki bo tranzitni promet speljala mimo središča naselja. Tako je županu Andreju Maffiju prejšnji teden zagotovil direktor Direkcije RS za ceste Gregor Ficko.

**KANAL** ▶ O obvoznici mimo središča kraja in tudi drugih državnih cestah na območju občine je tekla beseda ob nedavnem obisku prvega moža direkcije za ceste **Gregorjem Fickom** v Kanalu. "Predvidevajo, da bodo letos za obvoznico pripravili projekte, prihodnje leto pa začeli graditi. Preveriti pa bo treba, ali so 12 let stari dokumenti kot je lokacijski načrt za obvoznico, skladni z zdaj veljavno

zakonodajo," nam je povedal župan Andrej Maffi.

Nova prometnica se bo od soške regionalke odcepila predvidoma na križišču s cesto proti Ligu in se nanjo spet priključila na južnem robu Kanala. Vodila naj bi deloma po zdajšnji ulici proti halam družbe Plastik, tam zavila proti Soči in reko prečkala po novem mostu. Kanalci se bodo zavzemali za okolju ustrezno podobo mo-

stu. Z obvoznico bodo izboljšali prometni režim v jedru naselja, gostinstvo bo dobilo več prostora, možne bodo tudi občasne zapore središča.

Direkcija se bo, kot kaže, lotila tudi nekaterih črnih točk na območju občine. Župan pri tem omenja problematično cesto Kanal-Lig, ki se na več mestih poseda, urejanje ovinkov na soški regionalki pri Rodežu, preureditev križišča s cesto proti Anhovemu.

Temeljitejša popravila odseka regionalke od Deskel proti Solkanu pa sodijo v dolgoročnejši načrt. *Predusem je treba na njej zagotoviti varnejši promet.*

AS



Foto: Leo Calharia

V nekaj letih se bo Kanal rešil nadležnega prometa skozi središče kraja

Primorske novice, 24.2.2011, str. 5

# Novi občinski prostorski načrt (OPN) Priložnost za razvoj in skrbnejše ravnanje s prostorom



Foto: Bruno Bizjak  
Za kakovostno in razvojno rabo prostora

Občina Kanal ob Soči letos nadaljuje z izdelavo občinskega prostorskega načrta (OPN), s katerim so začeli konec leta 2008. Dokument bo po vsebini nadomestil obstoječi prostorski plan in določil nova merila ter pogoje za graditev objektov in druge posege v prostor. Prostorski planski akt se pripravlja v skladu z Zakonom o prostorskem načrtovanju ter s številnimi podzakonskimi predpisi. Ti močno zaostrojujejo možnosti spreminjanja namenske rabe prostora in pogoje za posege v prostor. Vse občine so torej dolžne pripraviti OPN kot svoj temeljni dolgoročni in srednjeročni razvojni dokument, s katerim bodo postavljeni trdni okviri varovanja in rabe prostora.

## Strokovne podlage in danosti

Priprava OPN temelji na prikazu stanja prostora in strokovnih podlagah, med katerimi so najpomembnejše analiza stanja in teženj v prostoru, analiza razvojnih možnosti za posamezne dejavnosti in študije ranljivosti prostora. V postopku priprave OPN je tako občinam naloženo posebej skrbno ravnanje s prostorom in v tem smislu temeljita presoja racionalnosti in učinkovitosti dosedanje rabe in preteklega dogajanja z vidika zagotavljanja varstva naravnih virov, kulturne dediščine, kakovostnih pogojev za bivanje ter gospodarski in socialni razvoj.

Pri tem velja posebej izpostaviti dejstvo, da je izdelava dobrih strokovnih podlag, zlasti pa prostorskih analiz za OPN Občine Kanal ob Soči, posebej pomembna in zahtevna naloga, predvsem zaradi posebnosti razpršene poselitve, izjemne kakovosti naravne krajine ter hkrati ranljivosti prostora. Pri načrtovanju prihodnjega prostorskega razvoja je potrebno upoštevati dosedanje gospodarski razvoj, ki je močno zaznamoval ne samo naravo, temveč tudi socialno okolje, a hkrati ohranjanje njegove identitete. Ohranjanje naravnih značilnosti doline Soče, Kanalskega Kolovrata in Kambreškega pogorja ter planote Zahodne Banjšice ob hkratnem ohranjanju poselitve ima pri tem posebno vlogo.

## Namembnost prostorskega načrta

Temeljni namen priprave akta je izdelati pregleden, strokoven, uporaben in razvojno naravnani prostorski planski akt ter tako v občini zagotoviti celovito urejeno in pregledno pravno stanje prostorskih aktov. Poleg tega naj bo temeljni prostorski načrt občine naravnani k trajnostnemu razvoju. Ob tem je pomembno, da bo nov občinski prostorski načrt dal možnosti za izboljšanje bivalnih razmer ljudi, gradnjo gospodarske javne infrastrukture in optimalen razvoj naselij v skladu z realnimi potrebami

za poselitev. Moral pa bo uveljaviti zahteve Zakona o prostorskem načrtovanju, ki se nanašajo na sanacijo razmer v prostoru na območjih razpršene gradnje, razpršene poselitve, izkoriščenosti prostorskih rezerv, prenovne obstoječega stavbnega fonda in glede izpolnjevanja pogojev za nove posege v prostor. Opozoriti je potrebno, da zakon terja uveljavitev strokovnih načel s katerimi bo na eni strani omogočen gospodarski in socialni razvoj ter izboljšanje stanovanjskega standarda in bivalnega okolja ljudi, na drugi strani pa ohranjene naravne kakovosti prostora, naravni viri, kulturna dediščina in prepoznavna identiteta prostora, skratka trajnostno naravnani prostorski razvoj. Hkrati je izrazito poudarjen pomen zaustavljanja nadaljnje degradacije prostora in njegovo nesmotrno rabo s procesi razpršene gradnje in pretiranega obsega stavbnih zemljišč.

Pomembno je tudi opozoriti na dejstvo, da priprava OPN ni samo običajna sprememba plana na osnovi pobud občanov in organizacij, temveč se na novih osnovah celovito in natančno opredeljuje bodočo namensko rabo prostora. Ob tem pa se poleg razvojnih potreb na novo upošteva dejansko stanje prostora in vse omejitve v njegovi rabi.

Za poselitev občine je značilna velika razpršenost domačij, zaselkov in samostojnih hiš. Zlasti številne razpršene gradnje na podeželju novi prostorski predpisi označujejo kot negativne pojave v prostoru. Zanje se zato zahteva sanacija, predvsem pa zaustavitev tega procesa. Tako v območjih razpršene poselitve in ob strnjenih naseljih v prihodnosti ne bo več mogoče nadaljevati razpršene gradnje.

Poselitev se zato usmerja predvsem v občinsko središče Kanal in Deskle ter v druga vitalna naselja z dobro razvitimi oskrbnimi in storitvenimi dejavnostmi, komunalno, prometno in energetskega infrastrukture. Pri tem je dan poseben poudarek izbiri obstoječih še nezazidanih stavbnih zemljišč, ki predstavljajo še neizrabljeno prostorsko rezervo. Ob upoštevanju strokovnih podlag, varstvenih kriterijev, prostorskih rezerv, demografskega potenciala in razvojnih potreb je bilo v postopku skupno obravnavanih več kot 700 pobud. S strani občanov in organizacij je bilo za spremembo namembnosti rabe prostora podanih 155 pobud, preostale pa se vsebinsko nanašajo na popravke obstoječega plana in uskladitev z dejanskim stanjem v prostoru. V obliki popravka ali uskladitve

plana bodo tako opredeljena manjkajoča stavbna zemljišča vsem tistim evidentiranim objektom izvirne avtohtone poselitve (zgrajeni pred letom 1967), ki jim v preteklosti ni bilo opredeljeno stavbno zemljišče.

Del naravnega prostora občine se nahaja na območju varovanja narave. Zato bo v postopku priprave in sprejemanja akta potrebno na podlagi odločbe Ministrstva za okolje in prostor za OPN izvesti celovito presojo vplivov na okolje. Sestavni del postopka je izvedba presoje sprejemljivosti vplivov izvedbe plana na naravo na varovanih območjih. Podlaga za presojo je okoljsko poročilo, ki je prav v tem času v zaključni fazi priprave.

V nadaljevanju postopka priprave in sprejemanja akta bo dopolnjen osnutek OPN v grafičnem in tekstualnem delu javno razgrnjen z vsemi obveznimi prilogami (prikaz stanja prostora, strokovne podlage, smernice nosilcev urejanja prostora, obrazložitev akta, izveček iz hierarhično nadrejenega akta ...) in z urbanističnima načrtoma za centralni naselji Deskle in Kanal. Hkrati bo predstavljeno okoljsko poročilo. Javna razgrnitev bo trajala najmanj 30 dni, dokumenti bodo javnosti na ogled na sedežu občine in objavljeni na občinskih spletnih straneh. Takrat bodo občani, gospodarske in družbene organizacije imeli možnost podati svoje pripombe, mnenja in predloge glede predvidenih rešitev v OPN. Pripombe bo mogoče podati pisno v knjigo pripomb, na posebej pripravljenih obrazcih v elektronski in tiskani obliki in ustno na javni obravnavi. Javna razgrnitev bo trajala predvidoma od 15. 04. do 15. 05. 2010 z možnostjo podaljšanja. Na osnovi sprejetih stališč do pripomb bo pripravljen predlog akta, ki ga bo potrebno ponovno posredovati vsem nosilec urejanja prostora v pridobitev pozitivnih mnenj. Sele na usklajen predlog ob predhodni pridobitvi mnenj in potrditvi akta s strani MOP ter opravljeni celostni presoji vplivov na okolje, bo akt posredovan v dokončen sprejem občinskemu svetu.

Struktura, načrtovanje v gradbeništvu in urejanju prostora, trženje Mirna Peč d.o.o.

## VABILO

V času javne razgrnitve občinskega prostorskega načrta, ki traja od 5. julija pa vse do 31. avgusta 2010,

vas vabimo

na ogled gradiva (OPN s prilogami in OP z revizijskim poročilom), ki je razgrnjeno v sejni sobi Občine Kanal ob Soči, Trg svobode 23, v Kanalu. Gradivo je dostopno za ogled v času uradnih ur občinske uprave. Dopolnjen osnutek OPN in okoljsko poročilo je dostopno tudi v digitalni obliki na spletnih straneh občine: [www.obcina-kanal.si](http://www.obcina-kanal.si).

Vabimo vas tudi na eno izmed javnih obravnav dopolnjenega osnutka OPN in okoljskega poročila, ki bodo:

- v sredo, **28. 7. 2010**, z začetkom **ob 16.00 uri v prostorih bivše OŠ v Ligu**,
- v sredo, **28. 7. 2010**, z začetkom **ob 19.00 uri v Gostišču Križnič v Kanalu**,
- v četrtek, **29. 7. 2010**, z začetkom **ob 16.00 uri lokacija prestavljena v prostore KS v Kalu nad Kanalom**,
- v četrtek, **29. 7. 2010**, z začetkom **ob 19.00 uri v Kulturnem domu Deskle**.

Vljudno vabljeni.

**Občina Kanal ob Soči**

# 'Obrisi' se že kažejo

### Bodo že junija sprejeli lokacijski načrt za obvoznico? - Stala naj bi okrog 700 milijonov tolarjev

**KANAL** - Gradnja kanalske obvoznice, ki bi speljala promet mimo središča Kanala in tako razbremenila staro, zgodovinsko zaščiteno mestno jedro, je vse bliže. Junija naj bi občinski svet zanjo že sprejel lokacijski načrt. Težave pa se, vsaj tako kaže, obetajo pri sofinanciranju gradnje. Stala naj bi okrog 700 milijonov tolarjev. Država predlaga, da bi prispevala polovico, polovico pa naj bi zbrali kanalska občina in Soške elektrarne. Vendar občina meni, da bi morala država prispevati dve tretjini.

Po načrtu naj bi obvoznico pričeli graditi pri spomeniku padlim borcem oziroma na križišču glavne ceste s cesto proti Ligu in Kolodvorsko ulico. Križišče bi tam preuredili v rondo, od tam pa bi obvoznico speljali ob železniškem nasipu in v blažjem ovinku med osrednjo halo podjetja Plastik ter skupino stanovanjskih hiš na severni strani hale. Cesta bi nato premostila Sočo in se na sedanjo traso obsoške regionalke priključila tik pred južnim vodom v Kanal.

Krajani so imeli na predlagano traso obvoznice več pripomb in predlogov. Nekatere bodo na občini skušali upoštevati in so jih že posredovali državni direkciji za ceste, nekatere pa bi gradnjo obvoznice bistveno podražile, zato so jih zavrnili. Pobudo, da bi rondo iz toliminske smeri proti Kanalu pomaknili nekoliko bolj stran od stanovanjskih objektov, je občina že predstavila tudi državni direkciji za ceste. Drugi predlog je bil, da bi morala biti dovozna cesta pod halo Plastika (proti železniški postaji in stanovanjskim objektom na Kolo-



**Računalniška simulacija poteka bodoče obvoznice mimo starega jedra Kanala**

dvorski ulici) širša. Prebivalci se zavzemajo tudi za to, da bi bil nov most čez Sočo čim bolj podoben staremu kanalskemu mostu, zato naj bi ga 'oblekli' v kamen.

Predlog, da bi obvoznica v ravni črti prečkala Sočo pri ambulanti, pod vasjo Morsko, pa bi, kot je bilo slišati, občutno podražil gradnjo. Pravzaprav je tudi nesprejemljiv za nadaljnji razvoj Kanala, saj bi obvoznica tako vse turiste 'speljala' mimo

Kanala, kar pa nikakor ni v interesu občine. Po mnenju Kanalcev morajo avtobusna postajališča ostati tam, kjer so zdaj, torej ob cesti skozi naselje.

S sprejemom lokacijskega načrta se bodo lahko takoj pričeli sicer dolgotrajni postopki priprave strokovnih študij in pridobivanja soglasij. Zaplesti se utegne pri dogovarjanju o načinu financiranja gradnje. Ministrstvo za promet in zveze ne bo pristalo na nadaljevanje po-

stopkov za pripravo gradnje te težko pričakovane obvoznice, dokler državna direkcija za ceste ne bo izdelala predinvesticijskega elaborata z natančnim predračunom. Točna vrednost celotne naložbe sicer še ni znana, govori pa se o vsoti 700 milijonov tolarjev.

Kaže pa, da brez težav tudi pri tem ne bo šlo. Po predlogu državne direkcije za ceste naj bi občina in Soške elektrarne za gradnjo obvoznice skupaj prispevale polovico denarja, drugo polovico pa država (ministrstvo za promet in zveze). Kanaski župan **Zoran Madon** pa vztraja pri čimprejšnjem podpisu tridelnih pogodb. Zanj je sprejemljivo samo to, da bi občina in Soške elektrarne skupaj prispevale tretjino vsega denarja: 70 milijonov tolarjev bi dala občina (za ureditev pločnikov, parkirišč, premostitev kanalizacije in ureditev druge infrastrukture), 150 milijonov tolarjev Soške elektrarne (SENG), preostali dve tretjini pa država.

"Ministrstvo je sicer pristalo na podpis tripartitne pogodbe, vendar z drugačnim razmerjem deležev. Po njihovem naj bi občina prispevala šestino, SENG pa dve šestini vsega denarja, torej skupaj še vedno polovico. Kakorkoli že, najkasneje do 15. junija moramo potrditi predlog sporazuma o delitvi deležev, če želimo v doglednem času pričeti z gradnjo obvoznice. Tolažimo se s tem, da bo imela občina kasneje še vedno možnost pritožbe oziroma predlaganja drugačnega razmerja pri financiranju te, zanjo zelo pomembne naložbe," je pojasnil tajnik občine Kanal, **Ivan Kržišnik**.

**PETRA VIDRIH**

# 'Obrisi' se že kažejo!

**Kanalska obvoznica za 700 milijonov tolarjev; država ponuja polovico, občina pa vztraja pri dveh tretjinah**

**KANAL** - Gradnja kanalske obvoznice, ki bi speljala promet mimo središča Kanala in tako razbremenila staro, zgodovinsko zaščiteno mestno jedro, je vse bliže. Junija naj bi občinski svet zanjo že sprejel lokacijski načrt, težave pa se, vsaj tako kaže, obetajo pri razdelitvi stroškov. Stala naj bi 700 milijonov, država pa predlaga, da bi sama prispevala polovico, polovico pa naj bi zbrali kanalska občina in Soške elektrarne. V občini pa so prepričani, da bi država morala prispevati dve tretjini denarja. Kanalski župan Zoran Madon ob tem pravi, da je za občino sprejemljiva je inačica po kateri bo država zagotovila dve tretjini denarja. **Več na 48. strani**

# PRIMORSKE NOVICE

Dne, 9.7.1999

Začenja se tretji poletni festival Kontrada

## Glasba, poezija, delavnice

KANAL - Drevi, 9. julija, bo v Kanalu ob Soči odprl svoja vrata tretji poletni festival *Kontrada*. Niz prireditev, namenjen predstavitvi sodobnega glasbenega izraza od etno glasbe do jaza, bo tudi letos postregel z vrhunskimi domačimi in tujimi gosti.

Ob 19. uri bodo odprli kiparsko razstavo *Sabe Skaberne*, dve uri pozneje pa se bodo s pirotehniko in udarnimi ritmi skupine *Random Logic* predstavili glumači *Teatra Gromki*, ki ga vodi pisatelj in popotnik *Andrej Morovič* iz Kopra. Večer bodo sklenili pihalci *Kočani orkestra*, ki pod vodstvom trobentača Naata Veliova z mešanico tradicionalne balkanske in orientalske glasbe slovijo po navdahnjenih in na moč temperamentnih nastopih. Jutri bo na istem odru gostoval tolkalec *Zlatko Kaučič*. S posebnimi gosti, v prvi vrsti s kanadskim trobentačem *Kennyjem Wheelerjem* in mešanim pevskim

zborom RTV Slovenija, bo predstavil novo ploščo *Emotional Playgrounds*. Nedeljski večer je rezerviran za poezijo *Franja Frančiča*, *Ivana Volačiča-Fea* in *Tomija Vrečarja*.

V nadaljevanju festivala, ki se bo iztekel v nedeljo, 25. julija, se bo zvrstilo več glasbenikov. Med njimi harmonikarski solist *Bratko Bibič*, avstrijski free-jazz kitarski eksperimentator *Martin Siewert* s skupino, mednarodna zasedba *Triology*, ki v repertoar poleg lastnih skladb redno uvršča tudi dela mojstrov *Ennia Morriconaja*, *Astorja Piazzole* in *Paca de Lucie*, nastopila pa bo tudi skupina *Duma Levantina* z nepogrešljivim vokalom *Klarise M. Jovanovič*.

Poleg koncertov so organizatorji pripravili tudi glasbene delavnice, ki jih bodo vodili priznani glasbeniki: *Andrea Alione* (kitara), *Braco Doblekar* (saksofon) in *Zlatko Kaučič* (bobni, tolkala). Projekt, ki bo nastal v okviru delavnic, bodo predstavili v petek, 23. julija.

### KANAL O obvoznici na zboru krajanov "Zakaj sprašujete?!"

KANAL (as) - Svet občine Kanal naj bi na svoji zadnji seji sprejel program priprave lokačijskega načrta za izgradnjo kanalske obvoznice. Vendar svetniki so hoteli prej vedeti, kaj o predlagani trasi ceste menijo krajanji, zato so odločanje prestavili na torek, 13. julija. Zahtevali so mnenje KS Kanal, svet KS pa je sklenil, da bo v ponedeljek zbor krajanov.

Svet KS Kanal se je sestel minuli torek, razpravljanje članov sveta pa bi lahko strnili v naslednjo ugotovitev: "Zakaj nas sploh sprašujete, ali s predlagano traso obvoznice soglašamo, ko pa ste se že odločili, da vam ustreza le ta in nobena druga." Predstavniki krajanov so namreč tako kot občinski svetniki menili, da je država Kanalce postavila pred odločitvijo, ali sprejmejo takšno ob-

voznico, kakršno jim ponujajo, ali pa ne bodo dobili nič. Toda člani sveta KS so se zavzeli, da je treba čim prej zgraditi obvoznico, čeprav ne na predlagani trasi. Motilo jih je, da bi se most čez Sočo na regionalno na levem bregu Soče priključil tik pred južnim vhodom v kraj. Kljub temu jih je večina predlagala, naj svet izda soglasje za predlagano traso obvoznice, sklenili pa so še, da hočejo prej zvedeti, kaj o trasi menijo prebivalci. Zato je svet KS sklenil, da bo krajane Kanala v ponedeljek povabil na zbor krajanov, pa naj povedo, kaj si o tem mislijo.

# PRIMORSKE NOVICE

Dne, 1.6.1999

*Svetniki občine Kanal razpravljali o načrtu za obvoznico*

## Jeseni beseda krajanom

**KANAL (as)** - Občinski svet je včeraj razpravljal tudi o osnutku programa priprave lokacijskega načrta za gradnjo obvoznice, ki bi obšla središče Kanala. Lokacijski načrt naj bi pridobili v dobrem letu dni - seveda, če ne bo zapletov.

Po načrtu bi se cesta mimo mestnega središča začela pri spomeniku padlim borcem oziroma na križišču glavne ceste s cesto proti Ligu in s Kolodvorsko ulico. Križišče bi preuredili v rondo, od tam pa bi obvoznico speljali ob železniškem nasipu in v blažjem ovinku med osrednjo halo podjetja Plastik ter skupino stanovanjskih hiš na severni strani hale. Cesta bi nato premostila Sočo in se na sedanjo traso obsoške regionalne ceste priključila tik pred južnim vhodom v Kanal.

Glavni korak pred gradnjo obvoznice bo pridobitev lokacijskega načrta, osnutek programa njegove priprave pa so



Obvoznica naj bi Sočo 'preskočila' med naseljem in tamkajšnjim pokopališčem

včeraj pretresali občinski svetniki. Kot predlog programa naj bi ga sprejeli še v juniju, hkrati pa bo občina objavila razpis za izbiro avtorja lokacijskega načrta. Osnutek načrta naj bi bil nared do jeseni, novembra naj bi ga obravnaval svet občine, v novembru in decembru pa naj bi ga javno razgrnili. Slednje bo eden bolj zapletenih korakov v pripravi načrta, saj bodo tedaj krajanje posredovali pripombe na traso obvoznice. O utemeljenosti njihovih pripomb, bosta januarja in februarja presojala občinska uprava in svet občine, predlog oziroma zadnja inačico lokacijskega načrta pa naj bi v Kanalu dobili aprila 2000. Maja jo bodo še enkrat obravnavali svetniki in če jo bodo sprejeli, bo junija objavljena. Če ne bo zapletov, bo torej občina Kanal čez leto dni pridobila glavni dokument za začetek gradnje obvoznice, o kateri so sicer govorili že vrsto let.

**KANAL** Tudi uradno odprli obnovljen in varnejši odsek regionalke po Soški dolini

## Naslednji korak: obvoznica

**KANAL (as)** - Ob prazniku občine Kanal so uradno odprli prenovljeni odsek soške regionalke od križišča za Kanalski vrh do Kanala. Dela so stala 120 milijonov tolarjev, občina pa se že pripravlja na še večjo naložbo v ceste - na gradnjo obvoznice mimo Kanala.

Približno osemsto metrov odseka prej dodobra razdrapane ceste so temeljito rekonstruirali, vozišče ponekod razširili, postavili so nova podporna zida v dolžini sto in 70 metrov, od Kanala pa vse do omenjenega križišča pa so uredili tudi pločnik. Dobrašen del (230 metrov) pločnika stoji na betonskih nosilcih oziroma na konzolah, gradnja teh in podpornih zidov pa je zahtevala tudi največ časa. Naložba je stala okoli 120 mili-



Prenovljeni odsek je varnejši za voznike in za pešce

(Slika: A. Sardoč)

jonov tolarjev, polovico je prispevala občina Kanal. Slovesne otvoritve se je udeležil tudi državni sekretar ministrstva za promet in zveze **Žarko Pregelj**, ki je skupaj z županom **Zoranom Madonom** prerezal trak čez cesto.

V Kanalu se sicer pripravljajo na še eno večjo naložbo v ceste, ki naj bi bila vredna okoli petsto milijonov tolarjev. Gre za obvoznico, ki naj bi jo začeli graditi naslednje leto, seveda če ne bo zapletov. Zanj so se zavzemali predvsem krajani Kanala, ki živijo v središču naselja, in sicer zaradi tresljajev, ki jih povzročajo tovorni promet.



severna primorska

**KANAL** *Idejni načrt za obvoznico*

## Tovornjake iz mesta

**KANAL (as)** - Pred kratkim so izdelali idejni načrt bodoče kanalske obvoznice, ki naj bi jo začeli graditi naslednje leto. Obšla bo središče kraja, po predračunu pa naj bi stala petsto milijonov tolarjev. Kot je dejal kanalski župan Zoran Madon, pa bo treba prej pridobiti soglasja krajanov.

Ministrstvo za promet in zveze je od treh predlaganih tras obvoznice izbralo tisto, ki najbolj ustreza denarnim zmožnostim vlagateljev - ministrstva, občine Kanal in Soških elektrarn. Obvoznica, ki bo obšla središče Kanala, naj bi se od regionalke skozi Soško dolino odcepila tik pred zadjo hišo na južni strani kraja (levi breg Soče). Nadaljevala naj bi se po mostu čez Sočo, nato pa v ovinku pod osrednjo halo podjetja Plastik do železniškega nasipa in tik ob njem do kri-

žišča glavne ceste skozi kraj s cesto proti Ligu in ulico, ki se sedaj dviguje do kanalske železniške postaje.

Križišče naj bi uredili s krožnim prometom, premakniti pa bi bilo treba bližnji spomenik. Ob železniškem nasipu se obvoznica ne bi dvigovala tako kot tamkajšnja ulica, temveč bi jo speljali brez naklona. Sedanje ceste v bodoče ne bi bilo več, dostop do železniške postaje, hiš za njo in do podjetja Plastik pa naj bi z obvoznice speljali ob južni strani osrednje hale podjetja. Umakniti bi bilo treba sedanje skladišče podjetja severno od postaje in odkupiti tamkajšnja zemljišča, ki so v zasebni lasti. Po izgradnji nove dvopasovnice bi namreč stanovalci hiš ob sedanji poti proti železniški postaji in še ene bližnje hiše ostali brez dela vrtov.

*Prebivalci 'bisera ob Soči' zahtevajo obvoznico*

# Tovornjaki tresejo Kanal

**KANAL (bb)** - 'Biser ob Soči', kot imenujejo starodavni Kanal z mnogimi zgodovinskimi znamenitostmi, propada zaradi vse bolj gostega prometa. Z začetkom posodabljanja elektrarne Dobljar in z izkoriščanjem gramozu v tolminski separaciji za potrebe gradbeništva na Goriškem se skozi kraj ves dan valijo kolone tovornjakov. Obvoznica je zato nujna.

Skupina Kanalcev, pod vodstvom **Borisa Černilogarja**, je že pred tremi leti s podpisi peticije opozorila na kaotični promet in s tem uničevanje starega mestnega jedra. Na občini so jim prisluhnili in s posredovanjem pri pristojnih državnih organih so pripravili idejno zasnovo za obvoznico z novim mostom pri Kanalu.

*"Vse poteka prepočasi, informacij o gradnji obvoznice pa nimamo. Menim, da je občina še vedno premalo aktivna. Kaj nam bo pomagala obvoznica v*



**Znameniti most čez Sočo in staro mestno jedro ječita pod tresljaji težkih tovornjakov. Skozi naselje pelje v poprečju vsaki dve minuti po eno večtonsko vozilo.**

(Slika: L. Caharija)

*prihodnjih letih, ko bo stari del Kanala že povsem uničen? Vsak*

**Ivan Križnič**, tajnik občine Kanal ob Soči, je za PN povedal, da je idejna zasnova za gradnjo obvoznice pripravljena. Prav te dni potekajo pogovori s predstavniki ministrstva za promet in zveze o nadaljnjih aktivnostih. Obvoznico naj bi začeli graditi prihodnjo pomlad. Po predlogu naj bi od 100 do 150 milijonov tolarjev prispevali občina in slovensko elektrogospodarstvo. Kot ocenjujejo, bo obvoznica skupaj z gradnjo mostu stala vsaj 650 milijonov tolarjev.

*dan, dopoldne in popoldne, pelje skozi kraj vsaki dve minuti tovornjak, naložen z materialom. Kraji se bomo borili za svoje domove in za ohranitev vseh zgodovinskih stavb. Če pristojni ne bodo prisluhnili našim zahtevam, bomo cesto pač zaprli,"* je ogorčen Černilogar.

Skupina prizadetih krajanov, ki jo podpira tudi vodstvo KS, se je sestala konec minulega tedna in izvolila odbor za vodenje nadaljnjih aktivnosti. Med drugim zahtevajo pogovor z občinskim vodstvom, omejitev hitrosti vozil skozi Kanal vsaj na 40 kilometrov na uro ter ureditev pločnikov in cestnih prehodov za pešce.

**OKO**

**dne, 10.09.1998**

## **GRADNJA OBVOZNICE KANALA OB SOČI**

*Ko je gospod prof. Fabiani, dipl. ing. arh. pred 70 leti urbanistično obdelal tudi v prometnem smislu vse večje kraje na Primorskem, je obdelal tudi Kanal ob Soči.*

*V njegovem obdobju so v stari Avstriji uporabljali cesto od Dunaja prek Predele do Trsta, sedaj imenovano "Primorka", samo posamezni aristokratski avtomobili tedanjega časa. Po razpadu Avstrije so se državne meje pestro menjale, toda, ko bomo po združenju celotne Evrope v eno samo državo, kje ne bo več mej, moramo računati tudi na tej cesti na neoviran evropski cestni promet.*

*Ne glede na to živimo mi sami v obdobju neslutenege razvoja prometa, ki ne prizanaša tudi "Primorki", ki teče skozi resnične, staroveške ožine Kanala ob Soči. Slovenska republiška uprava za gradnjo ceste je že vnesla v svoje programe za gradnjo obvoznice tudi Kanal ob Soči. Ne glede na to, da se bodo vse te obvoznice reševale z javnimi natečaji, sem kot domorodec že izdelal za Kanal nekaj osnutkov, ki sem jih oddal v presojo organom na občini.*

*Ko pa zelo zavzeto spremljam sportne*

# OKO

dne 5.2.98.

## NIČ KAJ TRDEN MOST čez Sočo v Kanalu

Kamniti del ločnega mostu čez Sočo v Kanalu naj bi bil po besedah konstruktorja mostov in gradbenega inženirja Danila Magajne iz Solkana, v strahotno slabem stanju. Zadeva naj bi bila tako nevarna, da bi morali takoj prepovedati promet težkih tovornjakov čezenj. Nevarno mesto je po besedah Magajne na sredini mostu, zato izmenični enosmerni promet ne pride v poštev.



Strokovnjak se tudi čudi, da so pri Direkciji za ceste po rutinskem ogledu vidnih poškodb na mostu brez preverbe osnovne nosilnosti, poslali kanalski občini dopis, da se sedanje poškodbe bistveno ne razlikujejo od tistih, ki so bile zabeležene ob prejšnjih pregledih. Direkcija za ceste naj bi v prihodnje tudi pogosteje spremljala nekatere poškodbe in se lotila najnujnejših popravil v skladu z razpoložljivimi sredstvi. Danilo Magajne tudi pravi, da je nujno zgraditi nov ločni most na trasi bodoče obvoznice, zatem pa stari most trajno sanirati. Seveda pa bi bila potrebna takojšnja sanacija starega mostu, da bi lahko začasno uredili izmenični promet, prav tako pa je potrebno prepovedati promet težkih tovornjakov. Če bo ostalo samo pri besedah se bo most še naprej rušil in nekega dne se lahko zgodi, da bo kamniti del zgrmel v reko Sočo.

(Tekst in foto: V.A.)

# DELO

dne 29. 1. 98.

## Most čez Sočo v Kanalu

Kot zelo star inženir statik, ki ima samo v Sloveniji na vesti okrog 80 mostnih projektov, si dovoljujem po prečitaniu dveh člankov v Delu z dne 27. 1. '98 izraziti svoje mišljenje:

1. Vsak most zahteva redno vzdrževanje, naj bo kamnit, lesen, ojačenobetonski ali jeklen. Poleg rednega vzdrževanja tudi še periodične generalne obnove. Pri ojačenobetonskih mostovih znaša perioda temeljite obnove od 25 in 50 let.

2. Svodaste mostne konstrukcije s polno upetostjo v temeljih in brez tečajev imajo ogromne var-

nostne rezerve. Ta rezerva obstoji v prilagoditvi po zakonu minimalnega dela, v ojačenjih s parapeznimi zidovi in v strnjivosti zaspisa za mostom, ki tudi sodeluje pri razdelitvi obtežb. Problemov rušenja torej sploh ni, pač pa je problem škode, ki zaradi mnogo dražjih obnovitvenih del rapidno narašča.

3. Udarne luknje na vozišču, na katere zadeva vozilo, lahko mnogokratno, tudi desetkratno povečujejo napetostno stanje v konstruktivnih delih mostu zaradi učinka udarcev. Vzorno gladko vozišče je torej prvi pogoj za zadržito mostne konstrukcije.

4. Iz člankov sem ugotovil, da se pojavljajo razpoke in poškodbe mostu ob stiku dograjenega betonskega dela in starega kamnitega svoda. Ob obnovi je treba predvideti solidno povezavo obeh delov, ker verjetno ob razširitvi ni bila predvidena.

5. Ob projektiranju obnove mostu naj se predvidijo tudi vezi v starem kamnitem delu mostu in prečna povezava obeh delov.

6. Ker po vsej verjetnosti nova obvozna cesta z novim mostom še nekaj let ne bo zgrajena, pade bistveni del stroškov na investitorja in upravljalca glavne ceste Nova Gorica-Tolmin. Če pa je potrebno razširjenje mostu za hodnike, namenjene lokalnemu prometu, bi morali prispevati tudi lokalni faktorji.

Sklep: Za obnovo mestu je merodajno umno gospodarstvo, kajti z zanemarjanjem rednega vzdrže-

vanja in periodične obnove mostu nastaja zelo velika škoda – za nas vse!

SVETKO LAPAJNE, gradb. inž.,  
statik konstrukter in  
univ. prof. v pokoju,  
Bogišičeva ul. 1,  
Ljubljana

## Narava opozarja, da časa ni veliko

V zadnjem času je bilo v Delu toliko napisanega o zelenih Slovenije, bilo izrečenih toliko mnenj in stališč, da je težko napisati kaj novega. Kot eden mnogih, ki že desetletja s svojimi sestavki ali nastopi v javnosti opozarjam na grozečo nevarnost propadanja človekovega okolja, bi želel spodbuditi vse prejšnje in sedanje zelene k razmišljanju in pozabi vseh nasprotij, k združitvi vseh, ki lahko kakorkoli prispevajo k reševanju izjemno hude problematike.

Zakaj je združitev vseh sil, ki delujejo na tem področju, nujna? Pred nami je obdobje, ko bi boj za zmanjšanje hitrosti propadanja okolja moral postati primarna naloga vseh držav, vlad, parlamentov. Pred nami je obdobje računalništva, tehnokracije, vrhunskih znanstvenih dosežkov, obdobje možnosti zlorabe teh dosežkov, obdobje vse bolj radikalnega boja za oblast, ko bo nadzor nad vsemi dogodki, ki se nanašajo na okolje, nujen bolj kot kdaj prej.

Preteklo stoletje je zaznamovano z tisoči novih znanstvenih dosežkov in hkrati z groznim uni-

# PRIMORSKE NOVICE

dne 27. 1. 98.

'Podeželski stavbar' v bitki z doktorji in državo

## Most se lahko sesuje kot domine

**KANAL OB SOČI** - Doklej bo znameniti most na Soči, zgrajen za promet s konjsko in volovsko vprego, še lahko ključoval gostemu tovornemu prometu po Soški dolini? Lepotec je vidno 'utrujen'. Zgrajen je bil za obremenitve do deset ton, čez pa vozijo tovornjaki, ki s tovorom vred vsak preseže 50 ton nosilnosti. "Most se lahko sesuje kot domine", opozarja konstruktor mostov Danilo Magajne iz Solkana.

Občina Kanal ob Soči je konec minulega tedna prejela poročilo komisije, ki si je sredi januarja ogledala poškodbe na mostu. Poročilo, ki sta ga podpisala direktor Direkcije RS za ceste Vili Žavrlan in njegov svetovalec dr. Miklavž Čepon, je zelo kratko in pravzaprav skoraj nič ne pove. Iz kratke vsebine vzemo, da so si "strokovne službe temeljito ogledale poškodbe na mostu in jih tudi še enkrat evidentirale. Pregleda sta bila opravljena 15. in 16. januarja. Tako kot velja za vse objekte na državnih cestah, se tudi stanje tega mostu spremlja v okviru periodičnih pregledov, ki jih za Direkcijo RS za ceste izvaja pooblaščen institucija (ZAG iz Ljubljane). Po primerjavi sedanjega stanja s stanjem ob prejšnjih rednih pregledih smemo zaključiti, da sedanje poškodbe bistveno ne odstopajo od tistih, ki so bile zabeležene na predhodnih pregledih. Glede na to bo

Direkcija RS za ceste naročila pogostejše spremljanje nekaterih poškodb (tudi z meritvami) in pristopila k najnujnejši sanaciji v skladu z razpoložljivimi sredstvi."

Domačini že dalj časa opozarjajo na vidne razpoke, kamniti obok se krusi in kamenje nevarno ogroža pot in s tem morebitne sprehajalce pod mostom. Veliki tovornjaki so največji sovražniki mostu, saj povzročajo pravcote potrese, ki jih občutijo stanovalci bližnjih hiš. Solkanskega strokovnjaka za mostove, diplomirane građenega inženirja **Daniila Magajna**, je močno razjezilo poročilo strokovnjakov o stanju mostu.



Danilo Magajne

Ocenjuje, da je most "katastrofalno kritičen." "Na osnovi poročanja strokovnjakov in več mesecev starega rutinskega ogleda vidnih poškodb mostu, ne da bi preverili njegovo nosilnost, je gospod Miklavž Čepon po temeljiti, po mojem mnenju, politični presoji, sestavil nekakšno poročilo in ga dostavil občini Kanal ob Soči," je ogorčen Danilo Magajne.

Danilo Magajne, ki zase pravi, da je za doktorje iz Ljubljane 'nepomemben podeželski stavbar', z doktorjem znanosti Miklavžem Čeponom (oziroma z državo) začel pravicati medijsko vojno. Dopis s strokovnimi vprašanji za dr. Čepona je namreč naslovil na slovenske medije. Med drugim ga sprašuje, kakšne so bile upoštewane mase vozil za obtežbo mostu, ki so ga gradili pred davnimi leti. "Seveda, manj kot deset ton, saj je bil most narejen za vožnjo s parizarji," odgovarja Magajne. Kakšne so sedanje obtežbe mostu - 30 ali 50 ton ali več? Kakšna je predpisana varnost kamnitih mostov? Ali udarne jame na mostu povečajo dinamično obtežbo mostov? Zakaj je kamniti del oboka poškodovan samo v bližini betonskega dela? Kakšno povezavo so izvedli stavbarji med kamnitim in betonskim delom oboka, ko so most pod italijansko okupacijo razširili za 2,8 metra? Kakšna je 'porušitev' obokanih kamnitih mostov, hipna ali počasna?

Odveč je opozorilo, da bo v prihodnjih mesecih, ko bodo razširili gradbišče elektrarne Doblar, čez most vsakih deset minut pripeljal tovornjak, poln materiala. Bo država le spredvidela, da je poleg temeljite obnove mostu treba takoj pričeti z gradnjo dolgo načrtovane obvoznice in z njo tudi novega mostu pri Kanalu?

Na zadnje vprašanje Magajne odgovarja kar sam: "Kanal-ski lepotec je v resni nevarnosti, da se v trenutku poruši, kot domine. In to v primeru, da iz kamnitega oboka izpade en sam kamen. V zgodovini kamnitih mostov se je to že dogajalo. Žal strokovnjaki pri ogledih ugotavljajo le stanje mostu, kako široke so razpoke in ne merijo obremenitev. Nihče ne ve, kaj se dogaja v njegovi notranjosti. Mislijo le na to, da neka obrobna slovenska občina nekaj izsiljuje," poudarja Danilo Magajne.

BOGDAN BOŽIČ

# PRIMORSKE NOVICE

dne 20. 2. 98.



Življenje na vasi je lepše

**KANAL (mh)** - Učenci drugega in tretjega razreda podružnične šole iz Levpe so naravoslovni dan v torek skupaj s svojo učiteljico **Nelo Šuligoj** namenili prometu. Ker ga je v njihovi vasi na obrobju Banjške planote bolj malo, so se podali v svoje občinsko središče Kanal ob Soči. Po soški magistrali skozi Kanal je promet še posebej živahen zaradi gradnje elektrarn v Plavah in na Doblarju, zato so imeli učenci priložnost spoznavati pravila obnašanja na cestah in kako jih varno prečkati. Večina od njih je v primerjanju pogojev življenja v svoji vasi in ob glavni cesti po dolini dala prednost domačemu kraju. Zavedajo pa se, da bodo morali tudi v svet, zato je zgodnje spoznavanje nevarnosti in pasti prometa še kako dobrodošlo. (Slika: L. Caharija/FPA)

# PRIMORSKE NOVICE

dne 20.1. 98.

*Gost promet ogroža staro mestno jedro - Rešitev za kraj je le obvoznica*

## V Kanalu bijejo plat zvona

**KANAL OB SOČI (bb)** - Konec minulega tedna so si gradbeni strokovnjaki, navkljub meglenemu in deževnemu vremenu, podrobneje ogledovali znameniti most, s katerega vsako poletje v deročo Sočo skačejo pogumni mladeniči. Most, simbol občine, namreč kliče po popravilu. Domačini že nekaj časa opozarjajo na nevarno kršenje kamnitega oboka.

Promet po osrednjem delu Soške doline postaja s posodabljanjem elektrarne Doblar še neznosnejši in grozi, da bodo težki tovornjaki uničili staro jedro Kanala. Domačini so zelo prizadeti in komajda prenašajo prometni vrvež skozi kraj. Vozila so ob ozki cesti poškodovala že mnogo zgodovinskih hiš, z obnovljeno cerkvijo vred.

Pred kratkim so tovornjaki dvakrat zadeli nosilec balkona stanovanjske hiše ob mostu. Kot se spominja njen stanovalec **Boris Černilogar**, se je hiša stresla, kot da bi bil potres. V steni hiše so se pojavile nove razpoke. Sicer ima v središčnem delu Kanala vsaka hiša svojo zgodbo. **Bavdaževo, Križničevo, Černilogarjevo** in še nekatere druge hiše

ob cesti klestijo tovornjaki, avtobusi in tudi manjša vozila. Jedro Kanala vidno propada, saj ljudje nimajo ne volje ne denarja, da bi popravili svoje hiše, ki so jih poškodovali drugi.

"Za obnovo bi morala poskrbeti država. Cesta je v državni pristojnosti. Nas domačinov pa državni uradniki ne poslušajo, čeprav smo v Ljubljano poslali že več resnih opozoril," se huduje Boris Černilogar, ki je med najbolj zagrizenimi pristaši gradnje kanalske obvoznice. Domačini se najbolj bojijo prihajajoče pomladi, ko graditelji elektrarne Doblar napovedujejo razširitev gradbišča, kar tudi pomeni, da bodo čez most nenehno drdrali tovornjaki, polni gradbenega materiala.

Prizadeti krajanje so že pred dvema letoma s podpisom peticije opozorili na kaotični promet ter uničevanje mostu in starega mestnega jedra. Takrat so zahtevali takojšnjo izgradnjo obvoznice. Občina jih je podprla in tudi naročila izdelavo idejne zasnove obvoznice. Študija predvideva tri inačice, Kanalci pa se najbolj ogrevajo za gradnjo mostu čez Sočo pod Križničevim vrtom z



**Bližnji сосед Ermin Hvalica s kamenjem, ki se dan za dnem kruši iz oboka znamenitega kanalskega mostu** (Slika: L. Caharija/FPA)

90-metrskim lokom. Vstop v Kanal s tolminske strani bi morali ustrezno razširiti in obnoviti. V tem primeru bi porušili stavbo bivše policijske postaje, v kateri živi več družin. Investitor bi jim moral preskrbeti druga primerna stanovanja.

Študija za obvoznico obstaja,

le volje, moči in denarja ni, da bi kolesje pognali naprej. Država ob nenehnih pritiskih z vseh strani molči. Kanalci se bojijo, da bodo zamudili tudi letošnjega vlaka. Obvoznice zagotovo ne bo še tako kmalu. Najbolj jezni Kanalci zato že napovedujejo zaporo ceste...



# PRIMORSKE NOVICE

dne 20. 1. 98.



## Težki tovornjaki rušijo most

**KANAL OB SOČI (bb)** - Znameniti most čez Sočo, zgrajen za promet s konjsko in volovsko vprego, komajda še kljubuje gostemu prometu, ki poteka po Soški dolini. V mostu so se pojavile vidne razpoke, kamniti obok se kruši in kamenje nevarno ogroža pot in s tem morebitne sprehajalce pod mostom. Veliki tovornjaki vlačilci - vsak ima s tovorom vred 50 ton - so največji sovražniki mostu, saj povzročajo pravcate potrese, ki jih občutijo stanovalci bližnjih hiš. Odveč je opozorilo, da bo v prihodnjih mesecih, ko bodo razširili gradbišče elektrarne Dobljar, čez most vsakih deset minut pripeljal tovornjak, poln materiala. Minuli konec tedna so si po resnih opozorilih krajanov in občine Kanal ob Soči most temeljiteje ogledali pristojni strokovnjaki. Bo država le sprevidela, da je poleg temeljite obnove mostu treba takoj pričeti z gradnjo dolgo načrtovane obvoznice in z njo tudi novega mostu pri Kanalu? Več na 32. strani.

(Slika: L. Caharija/FPA)

# DNE VNIK

dne 19. 1. 98.

DNEVNIK 19. 1. 1998

Težki tovornjaki in gost promet uničujejo znameniti most čez Sočo v Kanalu

## *Tovornjaki rušijo kanalski most*

Velike kose, ki letijo z mostu, zbira Emil Hvalica in polno vrečo jih je odnesel na občino

KANAL, 19. – Most čez reko Sočo, ki so ga v prvi svetovni vojni Avstrijci razstrelili, nato pa na novo postavili Italijani, je po skoraj osmih desetletjih močno utrujen. Od kamnitega oboka odpada kamenje, hoja pod njim pa je zaradi vse večjih odpadlih delov smrtno nevarna.

Na nevarnost rušenja mostu že dobro desetletje opozarja tudi Emil Hvalica, ki živi v neposredni bližini kanalskega lepoteča in pridno »zbira« odpadle dele mosta. Pred kratkim jih je odnesel na občino. Polna vreča jih je bila. Kot pravi, veliki kosi letijo od mostu predvsem takrat, ko čezenj vozijo težki tovornjaki. Teh pa ni malo, saj je magistralna skozi Kanal glavna cestna povezava Nove Gorice z zgornjim Posočjem. Številna gradbišča v dolini, kopanje gramoza ter prevoz naftnih deri-

vatov in cementa položaj le še slabšajo.

Zanimivo je, da so pristojni republiški strokovnjaki pred časom ugotovili, da z mostom ni nič narobe, znani konstruktor mostov Danilo Magajna pa meni, da se nosilnost mostu bistveno slabša, da je preobremenjen in da bi ga bilo potrebno zapreti za ves promet. Omejitev prometa ne bi pomagala, saj je najbolj kritično mesto na sredini vozišča, še posebno ob prerezih obeh temen.

JANI ALIČ



Emil Hvalica, upokojenec, ki živi v neposredni bližini mostu, vsak dan pobira kamenje, ki odpada od kamnitega lepoteča.



Most je preobremenjen, še posebno ga uničujejo težki tovornjaki, ki hrumijo po Soški dolini. (Foto: L. Caharija/FPA)