



OBČINA IZOLA – COMUNE DI ISOLA
ŽUPAN – IL SINDACO
Sončno nabrežje 8 – Riva del Sole
6310 Izola – Isola
Tel: 05 66 00 100, Fax: 05 66 00 110
E-mail: posta.oizola@izola.si
Web: <http://www.izola.si/>



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Številka: 410-257/2015

Datum: 5. 4. 2017

OBČINA IZOLA - COMUNE DI ISOLA OBČINSKI SVET

Zadeva: Celostna prometna strategija občine Izola

Obrazložitev

Z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo v Uradnem listu RS št. 78/2015 dne 16. 10. 2015 objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije (CPS), ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

Občina Izola se je prijavila na razpis in uspešno pridobila sredstva za izdelavo dokumenta CPS in pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije, v kateri bodo začrtane smernice razvoja prometa v prihodnjih letih. Strategija predstavlja osnovo za izvedbene projekte trajnostne mobilnosti.

Izdelava Strategije je v skladu s Smernicami za izdelavo CPS razdeljena na 4 faze in 11 sklopov. Celoten proces traja približno eno leto, zaključi pa se s sprejetjem Strategije na Občinskem svetu. S tem ključnim korakom Občinski svet Strategijo formalizira in prevzame odgovornost zanjo, hkrati se znotraj občine zagotovi soglasje o okvirih izvajanja ukrepov.

Razlogi za sprejem akta:

Občina Izola se s sprejetjem Celostne prometne strategije zavezuje k načrtovanju in izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti, s katerimi bo oblikovala področje prometa in z njim povezana področja v naslednjih petih letih.

Občina Izola potrebuje sprejeto Celostno prometno strategijo tudi za potrebe prijav na različne projekte na področju izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja ter ostalih vidikov trajnostnega razvoja v občini Izola.

Sredstva za izvajanje Celostne prometne strategije v občini Izola 2017–2022, bodo zagotovljena v okviru letnih proračunov Občine in razpisov.

Ocena finančnih posledic:

Sprejem predlagane Strategije predstavlja dodatne finančne posledice za občinski proračun, ki so okvirno opredeljene v akcijskem načrtu, ki je del Strategije.

Glede na navedeno predlagamo Občinskemu svetu, da sprejme Celostno prometno strategijo občine Izola.

Obrazložitev pripravil:

Projektna skupina: MK Projekt, d.o.o. & B22, d.o.o. & PNZ, d.o.o. & Alja Vehovec s.p.

Miha Jazbinšek

mag. David Trošt

Alja Vehovec

in

mag. Tomaž Umek, Občina Izola

Špela Guštin, Občina Izola

Špela Guštin

Tomaž Umek



Igor Kolenec
Zupan
mag. Igor KOLENC

Priloge:

- Celostna prometna strategija - predlog
- Predlog sklepa



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
STRATEGIA INTEGRATA DEL TRAFFICO

IZOLA · ISOLA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE IZOLA

Naročnik: **Občina Izola – Comune di Isola**
6310 Izola, Sončno nabrežje 8

Izvajalci JV: MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d.o.o.
3240 Šmarje pri Jelšah, Rogaška cesta 25
&
B22 arhitekturno projektiranje, d.o.o.
5000 Nova gorica, Ulica Rada Simonitija 22
&
PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
1000 Ljubljana, Vojkova cesta 65

Podizvajalci: Arhitekturno projektiranje Alja Vehovec s.p.
1000 Ljubljana, Linhartova cesta 34
&
Studio 3, atelje za arhitekturo, d.o.o.
5270 Ajdovščina, Goriška cesta 25

Številka pogodbe: 430-1/2016

Datum: april, 2017

»Občina Izola nudi privlačno in varno bivalno okolje vsem generacijam in vsem občanom z različnimi potrebami, izkorišča kulturno dediščino na trajnostni način in nudi bogato turistično in rekreativno ponudbo z zmerno ter smiselno rabo naravnih virov. Občina Izola zaradi ustreznih lege zagotavlja s trajnostnimi oblikami prometa odlične pogoje za povezovanje celotnega obalnega pasu z zaledjem. «

1 VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Izola je s svojo strateško lego dobro vpeta v pomembnejše prometne sisteme, ki prebivalcem omogočajo ustrezno mobilnost, gospodarstvu dober dostop do trgov, turističnim obiskovalcem pa hitro dostopnost do atrakcij. Od vseh prometnih sistemov je prevladujoč cestni, ki ob množični uporabi s seboj prinaša tudi nekatere negativne posledice s katerimi se bo morala občina v prihodnosti soočiti. Zaradi močnih prometnih tokov, ki so posledica dobro razvitega turizma v širši regiji, je potreba po vlaganju v cestno infrastrukturo velika, ob tem pa se pogosto zapostavljajo potrebe preostalih udeležencev v prometu, ki se srečujejo s slabo infrastrukturo javnega potniškega prometa in nevarnimi kolesarskimi ter peš potmi.

Občina Izola si bo v prihodnosti prizadevala za bolj trajnostni in uravnotežen razvoj vseh oblik prometa. Poskušala bo zagotoviti primerno dostopnost do različnih oblik javnega prevoza za vse občane. Občina bo z vlaganjem v ustrezno javno infrastrukturo spodbujala uporabo zelenih oblik mobilnosti in povečevala varnost šibkejših udeležencev v prometu.

Pri uresnitvi zelene prihodnosti na področju prometa bo ključno vlogo igrala Celostna prometna strategija, ki jo je Občina Izola v letih 2016 in 2017 izdelala v sodelovanju s strokovnjaki s področja prometa in financirala z evropskimi sredstvi. K oblikovanju Celostne prometne strategije je pomembno prispevala tudi zainteresirana javnost, v čemer se proces načrtovanja bistveno razlikuje od klasičnega pristopa, ki se običajno osredotoča zgolj na tehnične parametre vezane na odvijanje motornega prometa in cestno infrastrukturo. Z vključevanjem ključnih deležnikov v proces je prišlo do bolj celostne obravnave in načrtovanja ukrepov na področju prometa.

Z novim sodobnim pristopom k procesu izdelave prometne strategije se Občina Izola usmerja proti dolgoročnem in trajnostnem načrtovanju prometa. Ta bo upošteval vse ključne stebre prometnega načrtovanja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, trajnostno načrtovanje) in obstoječe načrtovalske prakse, nadgrajene s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja in strateškimi cilji. S takšnim pristopom bomo skupaj prispevali k bolj vključujočemu in zelenemu načinu razvoja prometa, ki bo prebivalcem omogočil boljše kakovost bivanja in uravnotežen gospodarski razvoj.

1.1 Izhodišče

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se niža, velika poraba proračunskih sredstev pa ne privede do bistvenega izboljšanja stanja. Obstoječi strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo. Odsotne pa so strategije, ki bi privedle do ukrepov na podlagi celovite presoje in ki bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itd. Poleg tega sam postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten, na nekaterih področjih je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo v Uradnem listu RS št. 78/2015 dne 16. 10. 2015 objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020.

Občina Izola je zato pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta Celostne prometne strategije.

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

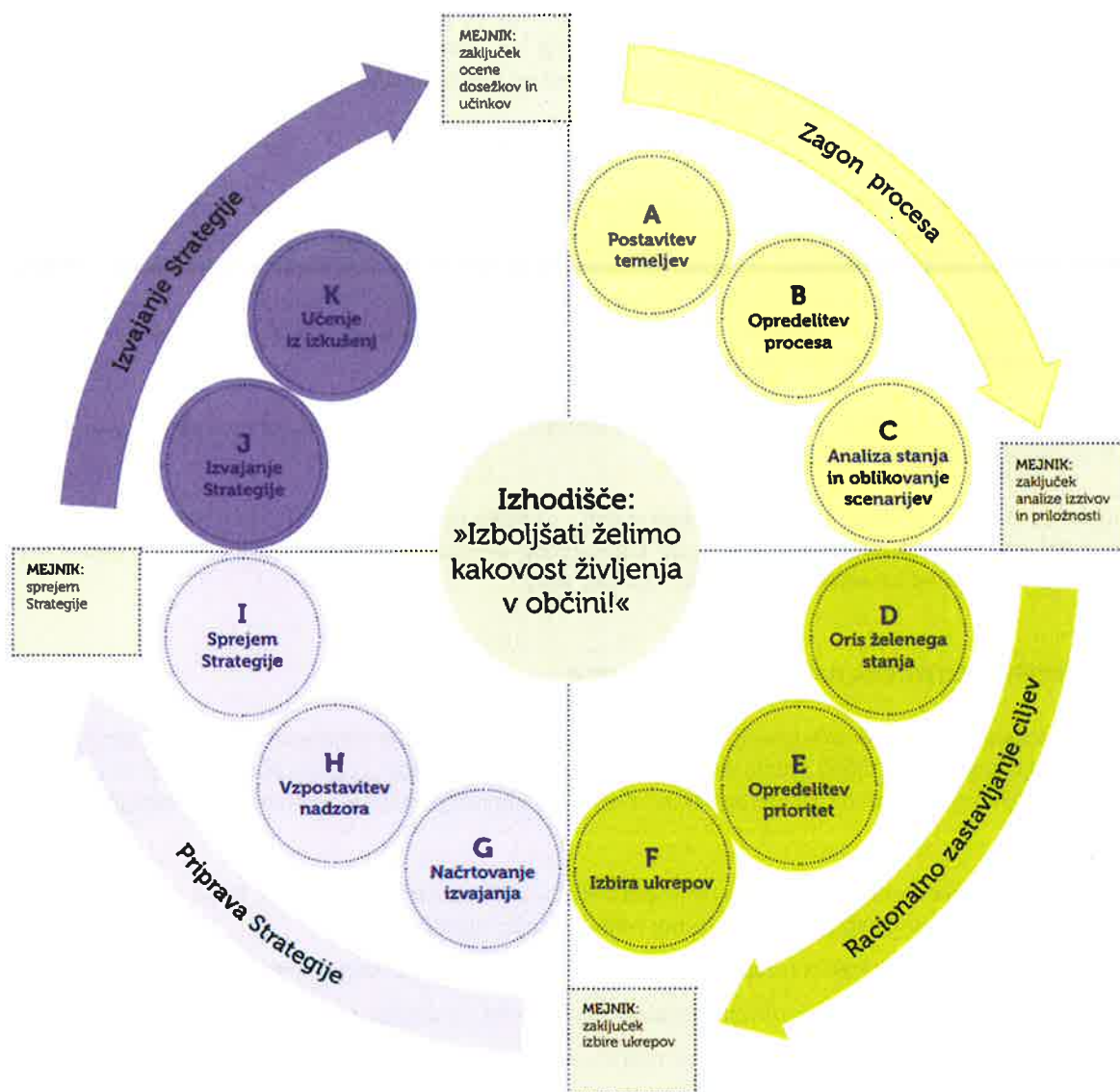
Namen Celostne prometne strategije je torej prispevanje k razvoju urbane mobilnosti in pomoč pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s pomočjo katere Občina Izola stremi k:

- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšanju povezanosti zalednih območji z mestom,
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- znižanju stroškov za mobilnost,
- trajnostnemu razvoju turizma,
- zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in porabe energije,
- povečanju prometne varnosti,
- razvoju lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanju investicij

Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej podlagi se bo Občina Izola lahko potegovala za razpoložljiva sredstva v okviru nadaljnjih razpisov.

1.3 Metodologija

Izdelava Celostne prometne strategije skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012) obsega 4 faze in 11 sklopov aktivnosti ter upošteva minimalne standarde kot so bili določeni v Razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije, Ministrstvo za Infrastrukturo, oktober 2015, in dodatne zahteve, v skladu s specifikami Občine Izola.



Slika 1: Smernice za pripravo CPS (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

Transparentnost

Tekom celotnega trajanja izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje, kot novost, poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Obisk aktivnosti se je zagotavljalo na podlagi sprotnega informiranja s promocijskimi gradivi, vabili, obveščanjem preko spleta, družbenih omrežij, tiska in radia. **Aktivna participacija javnosti** na delavnicah in javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih) je v času oblikovanja strategije tako doprinesla k celovitejšemu vpogledu in je še **dodatno podprla strokovne ugotovitve**, ki slonijo na uvodnem **pregledu obstoječih strategij in politik**, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbira slednjih je predstavljala kritični del priprave Celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopna na Občini Izola.

Območje obdelave

Celostna prometna strategija Občina Izola se osredotoča na prometni sistem prostora celotne občine. Hkrati je zaradi svoje specifičnosti poudarjeno obravnavano mesto Izola, saj to predstavlja središče upravnih, družbenih, kulturnih, izobraževalnih in gospodarskih dejavnosti občine ter generira največ prometnih tokov. Strategija upošteva tudi določene regionalne vplive, zato so pri izdelavi zajeti tudi nekateri vidiki okoliških občin.

Čas obdelave

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala 9 mesecev, s pričetkom izvajanja aktivnosti junija 2016 in zaključkom s sprejetjem Celostne prometne strategije na seji občinskega sveta aprila 2017. Pričujoči dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene tekom posameznih faz – faze postavitve temeljev, analize obstoječega stanja in oblikovanja scenarijev, opredelitve vizije in prioritet razvoja prometa, izbire ukrepov, načrtovanja izvajanja strategije, vzpostavitve nadzora oz. spremljanja na podlagi dogovorjenih kazalnikov ter zakonitega sprejetja strategije na seji občinskega sveta občine Izola.

V analizi stanja so bili upoštevani podatki izvedenih prometnih študij, štetja prometa in prometnih tokov v letu 2016 in v preteklih letih (primerjave).

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši Akcijsko-proračunski načrt, ki predstavlja osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije, od leta sprejema, tj. leta 2017 do leta 2022.

2 PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Celostno načrtovanje prometa predstavlja nov način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in participativni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega nudi pridobitev pregleda nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi in uporablja metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Odločitev Občine Izola za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo v občini doseči:

- ravnesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja,
- upoštevanje prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- vključevanje raznolike javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi in
- večjo strokovnost.

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi konkretnije prinesli:

- boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov in podobno,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic in
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov ter lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Sama občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,

- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavah na razpise za evropska finančna sredstva.

3 KLUČNI STRATEŠKI IZZIVI

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se navkljub napredku v zadnjih letih občina Izola sooča z nekaterimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje načrtanega trajnostnega razvoja.

3.1 Socio-demografska slika

Število prebivalcev se v zadnjih 17 letih ni bistveno spremenilo, vendar pa se je močno spremenila starostna sestava. Število prebivalcev, ki so stari več kot 65 let se je v tem obdobju povečalo za kar 55 %. Posledice spremembe starostne sestave se bodo pričele odražati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi obstoječe infrastrukture za ostarelo prebivalstvo.

3.2 Urejanje mestnega prometa

Staro mestno jedro ima nekatere dele zaprte za motorni promet. Z nadaljevanjem zapiranja mestnega središča bo potrebno zagotoviti ustrezno dostopnost za tamkajšnje prebivalce. Trenutno namreč ni dovolj primernih alternativ avtomobilu, ki bi zadostovale mobilnostnim potrebam prebivalcev starega mestnega jedra.

3.3 Delovne migracije

Indeks delovnih migracij se je v zadnjih 15 letih zmanjšal za 8 %, kar pomeni da se je povečalo število zaposlenih, ki na delo potujejo izven občine. Problematično je dejstvo, da odhaja na delo izven občine 21 % več zaposlenih kot jih iz drugod prihaja v občino Izola. Največ dnevniških migracij poteka v smeri proti Kopru. Večji del delovnih migracij, 69 %, poteka z avtomobilom, ki za uporabnike predstavlja velik strošek. V povprečju gospodinjstvo namreč odšteje več kot 400 € na mesec za nakup in vzdrževanje avtomobila. V strateškem interesu občine je, da spodbudi gospodinjstva k uporabi drugih načinov prevoza in ustvari pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja. S tem bi se spodbudila gospodarska rast občine in lokalna potrošnja, ki jo delovne migracije sicer znižujejo.

3.4 Dostopnost prebivalcev iz zaledja

Prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ prevozu z avtomobilom. Avtobusna postajališča so ponekod slabo opremljena, frekventnost pa za večino prebivalcev ni sprejemljiva, predvsem v zaledna naselja in v smeri bolnišnice. V manjših krajih avtobus uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci, preostali ga ne vidijo kot primerno alternativo. Za vožnjo s kolesom so varnostni pogoji izven naselij neustrezni, hkrati pa je zaradi neugodnega terena vožnja s kolesom fizično naporna, zato se za ta način prevoza odloča zelo malo prebivalcev.

3.5 Upravljanje turističnega prometa

V občini je v zadnjih letih zabeležen stalen porast turistov, ki ponekod ustvarjajo na vrhuncu sezone glavnino prometnih tokov. Gosti, ki prihajajo z osebnimi vozili, bistveno povečujejo potrebe po novih parkirnih kapacitetah. V prihodnje bodo potrebni nekateri ukrepi na področju učinkovitejših in bolj trajnostnih načinov dostopanja turistov do Izole.

3.6 Gospodarski razvoj

Povprečni dohodek prebivalca občine Izola dosega okrog 95 % povprečnega slovenskega dohodka, zato je ključno, da se v prihodnosti zagotovijo pogoji za hitrejši razvoj gospodarstva. K temu lahko prispeva optimizacija mobilnosti občanov in s tem povezani prihranki. V povprečju gospodinjstvo odšteje več kot 400 € na mesec za nakup in vzdrževanje avtomobila. V strateškem interesu občine je, da spodbudi gospodinjstva k uporabi drugih načinov prevoza in ustvari pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja. S tem bi se spodbudila gospodarska rast občine in lokalna potrošnja, ki jo delovne migracije sicer znižujejo.

3.7 Zagotavljanje kakovosti bivalnega okolja

V urbanih središčih je prisotna večja koncentracija motornega prometa, zaradi česar tu prihaja do povečanih emisij hrupa in škodljivih plinov. Na poseljenih območjih je prisotno tudi pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa. Poleg tega motorna vozila zavzemajo glavno površino javnih površin, zato so preostali udeleženci dostikrat v podrejenem položaju. Preko občine poteka tudi hitra cesta H6, ki bo v prihodnje z nadaljevanjem do Lucije ustvarila še več prometa in s tem povezanih izpustov, hkrati pa občina tu ne bo imela vpliva z vidika upravljanja prometa, saj je hitra cesta v državni lasti. Zaradi naštetih razlogov je kakovost bivanja nižja kot bi lahko bila.

3.8 Prometno načrtovanje ni celostno

Do sedaj se je premalo spremljalo mobilnostne navade občanov in njihove potrebe, zato v fazah prometnega načrtovanja niso bilo upoštevani nekateri dejavniki (demografija, zdravje, socio-ekonomski pogoji...), ki vplivajo na izbiro ustreznih ukrepov. Proces odločanja največkrat ni zajemal vseh ključnih deležnikov, zato z obstoječimi ukrepi niso bile zagotovljene celostne prometne rešitve. V preteklosti je bilo tudi premalo poudarka na trajnostnem vidiku načrtovanja in upoštevanju okoljskih dejavnikov.

4 KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

Občina Izola je že stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zavedamo pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznavamo, da obstaja še veliko priložnosti za korenito izboljšanje prometnega sistema in s tem višjo kakovost bivanja v občini.

4.1 Izkoriščanje strateške lege

Premalo izkoriščena je prometna lega občine, ki se je z odprtjem predora Markovec močno izboljšala, zato je primerna za številne logistične in industrijske dejavnosti. Prednost lege je tudi bližina Luke Koper, ki generira veliko gospodarskih dejavnosti od katerih bi tudi občina Izola lahko imela določene koristi.

4.2 Nadgradnja javnega potniškega prometa

Občina še nima uvedenega mestnega potniškega prometa. Kažejo se namreč potrebe po zagotavljanju notranjega prevoza, z vzpostavitvijo pa bi se odprle tudi možnosti za uvedbo P+R sistema. Predlagane so nekatere krožne linije mestnega značaja, ki bi se navezale na gosteje poseljena območja in središča dejavnosti kot npr. bolnišnica. Velika priložnost je tudi v boljši integraciji različnih oblik javnega potniškega prometa in integraciji ostalih prevoznih načinov z njimi. Obstaja potencial za boljše usklajevanje in nadgradnjo avtobusnih linij z občinama Piran in Koper in tudi uvedba morske linije za potniški promet.

4.3 Izboljšanje turistične ponudbe

Občina ima številne naravne, kulturne in tehnične danosti za nadaljnji razvoj turizma. Zaradi ugodnega podnebja so priložnosti za turizem prisotne tekom celega leta. Določen delež prometnih tokov, ki se odvija iz Italije proti Hrvaški poteka preko Izole, zato se tu pojavljajo priložnosti v privabljanju tranzitnih potnikov k postanku v občini. Priložnosti se kažejo v še tesnejšem sodelovanju s sosednjima občinama Koper in Piran na področju zagotavljanja različnih prometnih povezav (turistični ladijski prevozi, daljinske kolesarske poti, avtobusni prevozi, turistični vlakec).

4.4 Racionalnejša poraba sredstev za promet

V zadnjih desetletjih smo veliko sredstev namenili motornemu prometu, kar je razumljivo vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in odvisnosti od njega. Priložnost vidimo v spremembi načrtovalskih prednosti, ki bi več poudarka dajale trajnostnim oblikam mobilnosti.

4.5 Dostop do evropskih sredstev in znanja

Občina Izola je že vključena v nekatere evropske projekte, želimo pa še bolj aktivno izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in izkušenj, ki ga nudi Evropska komisija. Sprejem Celostne prometne strategije nam bo te priložnosti še povečal.

4.6 Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti potencialne regijskega sodelovanja, še posebej z občinama Piran in Koper ter ostalimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.

5 VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V OBČINI IZOLA

5.1 Vizija

Vizija prometne ureditve je osnova za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije.

Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki procesa (člani delovne skupine in razširjene delovne skupine) ter zainteresirana javnost, s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, upošteva vsa pomembna področja, zlasti okvire politik prostorskega načrtovanja, gospodarski razvoj, okolje, socialno vključenost, zdravje in varnost.

Vizija celostne ureditve prometa občine Izola v letu 2035 je naslednja:

- Občina Izola nudi privlačno in varno bivalno okolje vsem generacijam in vsem občanom z različnimi potrebami.
- Občina Izola izkorišča kulturno dediščino na trajnostni način in nudi bogato turistično in rekreativno ponudbo z zmerno ter smiselno rabo naravnih virov.
- Občina Izola zaradi ustrezne lege zagotavlja s trajnostnimi oblikami prometa odlične pogoje za povezovanje celotnega obalnega pasu z zaledjem.

5.2 Strateški cilji

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi vključevanja javnosti zastavili naslednje strateške cilje:

- Uveljaviti občino Izolo kot privlačno z visoko kakovostjo bivanja za vse generacije.
- Spodbujati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva in turizma.
- Prispevati k čistem okolju in zdravem življenjskem slogu.
- Omogočiti visoko stopnjo varnosti v prometu za pešce in kolesarje.
- Zagotoviti učinkovit javni potniški promet v celotni občini in povezavo s sosednjimi občinami.

- Krepi prometno kulturo.

5.3 Pet stebrov uspešne prihodnosti

Celostna prometna strategija Občine Izola predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja ključne izzive in priložnosti, ter tudi določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, temveč nam bodo kasneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber ima poleg ciljev določene ukrepe, ki tem ciljem sledijo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

1	2	3	4	5
CELOSTNO NAČRTOVANJE	VEČ HOJE	DANOSTI ZA KOLESARJENJE	PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET	OPTIMIRAN CESTNI MOTORNİ PROMET
<i>Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja</i>	<i>Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina</i>	<i>Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja</i>	<i>Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa</i>	<i>Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa</i>

6 PRVI STEBER - Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Občina Izola v svoji politiki že sedaj k prometni problematiki pristopa z upoštevanjem različnih vidikov načrtovanja med katerimi so tudi načela trajnosti. Tudi med prebivalci se ozaveščenost na tem področju povečuje, zato so zahteve glede izboljšanja prometnega sistema v smislu manjšega vpliva na okolje in večjemu upoštevanju šibkejših udeležencev povečujejo. Občina se zaveda, da bo zato v prihodnosti potreben celovitejši pristop k prometnemu načrtovanju, ki ga želimo izvajati v skladu z zastavljenimi cilji in vizijo razvoja občine Izola.

6.1 Izzivi

Pri vzpostavljanju celostnega načina prometnega načrtovanja bo največji izziv predstavljalo usklajevanje različnih politik in ciljev, ki jih Občina zasleduje. V prihodnje bo potrebno v procesu načrtovanja v večjem obsegu upoštevati tudi ključne deležnike in mnenje javnosti. Pomembno bo tudi dobro sodelovanje s sosednjimi občinami, saj je še posebej pri oblikovanju strateških dokumentov potrebno upoštevati različne regionalne vplive, ki jih zgolj z osredotočanjem na lokalno okolje ne moremo zajeti. Na področju prometa se to odraža v potrebi usklajevanja ukrepov z upravljavci cest (ostale občine, DARS, DRSI).

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. S celostnim pristopom bo namreč potrebno bistveno večje usklajevanje in posvetovanje z vsemi uradi znotraj občinske uprave. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Trenutno v strateških dokumentih ni določenega načina spremljanja mobilnostnih navad občanov in merjenja učinkov sprejetih ukrepov na področju investicij v prometno infrastrukturo. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje začrtati nove smernice in določiti prioritete na področju načrtovanja prometa.

6.2 Dosežki

Trajnostni razvoj je že del nekaterih strateških dokumentov:

- **Urbanistični načrt Izola - konceptualni del - strokovne podlage za izdelavo občinskega prostorskega načrta občine Izola**
V dokumentu so kot temeljni razvojni cilji prometnega sistema definirani večja raba javnega prometa, več kolesarjenja in pešačenja in zmanjšanje osebnega motornega prometa z namenom zmanjšanja glavnih mestnih prometnih in iz tega izvirajočih drugih težav.
- **Občinski prostorski načrt občine Izola – osnutek**
Cilji prostorskega razvoja občine so opredeljeni z namenom zagotavljanja dobrih pogojev za bivanje ter gospodarski razvoj, ob hkratni skrbi za ohranjanje kvalitet okolja ter racionalne rabe prostora in njegove urejenosti. Upoštevajo načela trajnostnega prostorskega razvoja nacionalne zakonodaje in načela trajnostnega prostorskega razvoja
- **Lokalni energetski koncept občine Izola za obdobje 2014 do 2024**
V energetskem konceptu so definirani ukrepi s področja prometa, ki lahko prispevajo k učinkovitejši rabi energije, koriščenju obnovljivih virov energije in zanesljivejši oskrbi z energijo. Definiran je program spodbujanja trajnostnih oblik transporta na lokalnem nivoju in aktivnosti, ki so predvidene v okviru programa.
- **Strategija razvoja turizma v občini Izola 2009 - 2015 – predlog za javno obravnavo**
Temeljni cilj strategije razvoja turizma v občini Izola je valorizirati bogato kulturno dediščino starega ribiškega mesta, nadgraditi turistično ponudbo z novo infrastrukturo ter jo obogatiti s turističnimi proizvodi, ki bodo ohranjali lokalne posebnosti in zadovoljevali z originalnostjo. Pri načrtovanju pa je potrebno slediti načelom trajnostnega razvoja ter v tem smislu predvideti primerne kapacitete in programe, ki bodo omogočali celoletni turizem brez nevarnosti za pretirano pozidavo in prezasičenost v sezonskih špicah.
- **Razvojni program podeželja za območje občin Koper, Izola in Piran**
Intenziviranje cestnega prometa kot posledica večanja prebivalstva v obalnih mestih, drastične rasti števila motornih vozil in potrebe po večji mobilnosti je narekovalo potrebo po vzpostavitvi novih razbremenilnih povezav, ki naj potekajo vzporedno z obalo in po slemenih. V izolski občini so to ceste med bolnico in Markovcem, cesta Baredi – Gažon ter cesta Jagodje – Šared, ki jih bo potrebno med sabo še povezati v kvalitetno obvozno pot. Tam naj postane tudi najpomembnejša zaledna turistično-gospodarska komunikacija. Obalne občine, še posebej Izola, niso tako velike, da bi jih bilo smiselno vedno obravnavati kot samostojno lokacijo za »potovalni« turistični produkt, razen morda pri potovanju peš. Pomembno razbremenitev obstoječega cestnega omrežja bo nudilo tudi nadaljevanje izgradnje štiripasovnice v smeri proti Luciji.

6.3 Cilji

Preglednica 2: Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Celostno načrtovanje

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalci
Vzpostaviti sistemske pogoje za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri celostnem načrtovanju prometa.	Zagnati CPS v letu 2017, revidirati vsaki 2 leti in prenoviti vsakih 5 let. Od leta 2017 pri priprav prostorskih aktov upoštevati načela trajnostnega prometnega načrtovanja (umeščanje v prostor, parkirni standardi, uravnotežena dostopnost). Organizacija občinskih kadrovskih potreb na področju celostnega prometnega načrtovanja do leta 2018.	Sprejem, revizija in prenova CPS. Sprejem prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti. Zagotovitev kadrovskih potreb.
Spremeniti načrtovalske prioritete.	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2022, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi (50 % za trajnostne oblike mobilnosti-kolesarjenje, pešačenje, JPP in 50 % za motorni promet). Od leta 2017 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti.	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način. Število evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti.
Uvesti orodja za spremljanje področja mobilnosti.	Do leta 2018 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov.	Sistem spremljanja in vrednotenja.
Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa.	Od leta 2017 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.	Število večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.
Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad.	Od leta 2017 izvesti vsaj eno ozaveševalno akcijo na leto. Izdelava mobilnostnih načrtov za vse šole in večje generatorje prometa do leta 2022.	Število ozaveševalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto. Število šol in večjih generatorjev promet s sprejetim mobilnostim načrtom.
Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilagajanje infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Število novih točk s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam.

6.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Izola predvideva na področju uveljavitve celostnega načrtovanja trajnostnega prometa naslednje ukrepe:

1.a Evropski teden mobilnosti

V okviru evropskega tedna mobilnosti se bodo vsako leto izvajale promocijske dejavnosti na področju trajnostne mobilnosti. S tem želimo pri prebivalcih izboljšati ozaveščenost glede pozitivnih učinkov hoje in kolesarjenja.

1.b Aktivnosti v šolah in vrtcih (beli zajček, prometna kača)

Z različnimi aktivnostmi, ki so prilagojene najmlajšim udeležencem v prometu, bomo v šolah in vrtcih spodbujali trajnostne oblike prevozov.

1.c Pripelji srečo v službo

Občina bo zaposlovalcem predstavila akcijo "pripelji srečo v službo", s katero bomo skušali spodbuditi kolesarjenje na delo. Želimo si, da bi tako Občina kot delodajalci pričeli zagotavljati boljše pogoje za vsakodnevno vožnjo s kolesom.

2.a Izdelava mobilnostnih načrtov

Občina Izola bo redno spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za večje generatorje prometa (Občina, upravna enota, javni zavodi, šole, gospodarstvo...).

3.a Izobraževanje, udeležba na seminarjih, koordinacija

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava Občine Izola izvajala potrebne koordinacije ter redna izobraževanja z udeležbo na seminarjih s področja trajnostne mobilnosti.

3.b Priprava elaboratov za sofinanciranje občinskih in medobčinskih projektov; priprava na EU razpise

Občina bo izdelala elaborate za sofinanciranje različnih projektov s strani države in EU. Ključno je, da se zagotovi čim več dodatnih sredstev za razvoj občine Izola na področju prometa. Zgolj z rednimi sredstvi iz občinskega proračuna bo namreč težko izvajati vse ukrepe, ki so predlagani v CPS.

3.c Vzpostavitev vseh pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti v občinski upravi

Integracija med različnimi sektorji občinske uprave (povezovalni kader med posameznimi sektorji prostor, promet, okolje, družbene dejavnosti, projektna pisarna).

3.č Upoštevanje smernic za načrtovanje

Občina si bo prizadevala za vpeljavo in uporabo državnih smernic za načrtovanje prometnih površin. Z uporabo teh si lahko pri izvajanju prihodnjih projektov ometamo večjo usklajenost podobe in varnejše razmere za udeležence v prometu.

3.d Povečanje transparentnosti odločanja

V prihodnjih odločitvah bo Občina v sam proces bolj pogosto vključevala javnost. Npr. možnost občanov, da izrazijo mnenje in potrebe po izboljšanju prometne infrastrukture (npr. preko spletnega portala). Na voljo bo več informacij o razlogih za načrtovane dejavnosti na področju prometa kot tudi na drugih področjih.

4.a Priprava uravnoteženih proračunov

Občinski proračun bo v prihodnje sredstva bolj enakomerno razporejal med različna prevozna sredstva. Do sedaj je bila večina sredstev namenjenih predvsem motornemu prometu.

5.a Vrednotenje in prenova CPS

Sprejetje CPS Občine Izola v letu 2017 predstavlja začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali s spremljanjem kazalcev in revizijo strategije v 2019 ter prenovo vsakih pet let (leta 2022). Dokument za občino bo služil kot temelj za razvoj ukrepov.

5.b Izdelava CPS na regionalni ravni

Občina Izola se bo povezovala z okoliškimi občinami in se vključila v proces izdelave CPS za širšo regijo. Nekatera področja prometa so namreč preveč obsežna za pristop zgolj na občinski ravni. Predvsem je to opazno na področju JPP (cestni in morski), daljinskih kolesarskih poti ter regionalnih cestnih in železniških povezav.

6.5 Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija



Zap. št.	Sveženj ukrepov/aktivnosti	Viri sredstev / ocenjeni strošek za Občino	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Promocijske akcije na temo trajnostne mobilnosti	Občinski proračun / drugi viri								
1.a	Evropski teden mobilnosti	500 € na leto	majhna	Občina Izola, šole, vrtci, zunanji izvajalec						
1.b	Aktivnosti v šolah in vrtcih (beli zajček, prometna kača)	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola, šole, vrtci, zunanji izvajalec						
1.c	Pripelji srečo v službo	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
2	Mobilnostni načrti	Občinski proračun / drugi viri								
2.a	Izdelava mobilnostnih načrtov	10.000 € na leto	majhna	Občina Izola in druge javne ustanove, zunanji izvajalec						
3	Organizacija občinske uprave	Občinski proračun								
3.a	Izobraževanje, udeležba na seminarjih, koordinacija	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
3.b	Priprava elaboratov za sofinanciranje občinskih in medobčinskih projektov; priprava na EU razpise	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
3.c	Vzpostavitev vseh pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti v občinski upravi	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
3.č	Upoštevanje smernic za načrtovanje	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
3.d	Povečanje transparentnosti odločanja	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
4	Uravnoteženi proračuni	Občinski proračun								
4.a	Priprava uravnoteženih proračunov	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
5	Izvajanje CPS (sprejetje, zagon, prenova)	Občinski proračun / drugi viri								
5.a	vrednotenje in prenova CPS	5.000 € za vrednotenje 20.000 € za prenovu	majhna	Občina Izola						
5.b	Izdelava CPS na regionalni ravni	20.000 €	majhna	Občina Izola						

7 DRUGI STEBER - Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina

Hoja je sestavni del prav vsakega potovanja in predstavlja naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje. Pešačenje je na kratkih razdaljah zelo primerno in učinkovito, vendar v sedanji visoko motorizirani družbi pogosto spregledano kot način potovanja. Ključno je, da se hoja prepozna kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi se dalo premostiti s hojo, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

7.1 Izzivi

Med občani je prisotne premalo hoje, saj jih na delo hodi zgolj 9 %. Večina ljudi ima svoje potovalne navade preveč vezane na motorizirana prevozna sredstva, čeprav po teh predvsem na območju Izole ni potrebe. V prihodnje bodo potrebne dejavnosti na področju ozaveščanja javnosti o prednostih hoje.

Pregled obstoječih dokumentov in strategij je pokazal, da je pešačenje sicer zavedeno v strateških dokumentih, vendar ni prednostno obravnavano, tako v ciljih kot v ukrepih. Ukrepi za pešačenje so predvideni v manjši meri ter predvsem posredno.

Površin za pešce je premalo ali pa so preozke, zato je varnost pešcev neustrezna. Posledice se kažejo tudi v nizkem, 9 % deležu hoje v šolo, pri kateri morajo biti šolske poti resnično varne, drugače starši svojih otrok niso pripravljeni udeležiti v peš promet in jih v šolo raje pripeljejo. Kar 74 % prebivalcev meni, da so potrebni ukrepi za umirjanje prometa v naseljih.

Površine namenjene pešcem so ponekod tudi neprivačne kar prebivalce odvrča od hoje. Primer slabe ureditve so ulice, ki se nahajajo med Kraško ulico in Cankarjevim drevoredom, kjer parkirana vozila ovirajo pešce in močno zmanjšujejo prostor za peš površine. Na več območjih primanjkuje urbane opreme, ki bi izboljšala izgled okolice, 58 % občanov je nezadovoljnih z osvetljenostjo pešpoti.

Za gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov večinoma urejena, vendar je infrastruktura ponekod pomanjkljiva ali pa neustrezno izvedena. Dosti slabši so pogoji za slepe in slabovidne, saj je površin s taktilnimi oznakami zelo malo. V prihodnje bo Občina morala pri izvedbi prilagoditev biti bolj pozorna na detajle in pri tem upoštevati mnenja ter izkušnje uporabnikov.

Površine za kolesarje in pešce ponekod niso ločene ali pa so talne označbe neustrezne, zato prihaja do različnih konfliktnih situacij. V prihodnje bo potreben bolj usklajen pristop k načrtovanju različnih površin, ki bo tako pešcem kot kolesarjem zagotavljal primerne pogoje za udeležbo v prometu.

V starem mestnem jedru Izole je preveč motornega prometa in njemu namenjene infrastrukture. Posledično je za pešce namenjenega manj prostora kot bi si ga ti želeli. Več območij za pešce bi spodbudilo odvijanje različnih dejavnosti na prostem, ki jih trenutna prometna ureditev zavira. Pri uvajanju peš con se bo morala Občina opredeliti do načina zagotavljanja dostopnosti za prebivalce in okoliške storitvene dejavnosti, saj lahko ob spremembi prometnega režima pričakujemo določen odpor lokalnih prebivalcev.

Z izgradnjo predora Markovec, preko katerega poteka hitra cesta H6, se je promet na Istrski cesti med Koprom in Izolo močno zmanjšal. Obstoječi cesti torej ni potrebno več zagotavljati zgolj pretočnosti prometa, zato je lahko njena namembnost spremenjena tako, da bo zagotovljenih več površin za pešce in kolesarje. Občina bo morala v prihodnje v sodelovanju z Mestno občino Koper in lokalnim prebivalstvom uskladiti cilje glede nove ureditve obalne ceste. S povečanjem peš površin bi se na tem območju odprle možnosti za več rekreativnih in turističnih dejavnosti.

V manjših naseljih (Korte, Malija, Šared, Baredi) so pogoji za pešačenje neprimerni, saj tu vozila dostikrat dosegajo višje hitrosti, hkrati pa so peš površine redke. V prihodnje bodo potrebni ukrepi za umirjanje prometa in investicije v izgradnjo novih peš površin tudi v manjših naseljih.

Hoja med prebivalci v anketah ni bila prepoznana kot ključni način potovanja, saj je vožnja z avtomobilom še vedno najbolj pogosta izbira. Občina s trenutno prometno politiko, ki je naklonjena predvsem motornemu prometu in mu omogoča dostop do mestnega središča, ne ustvarja pogojev za spodbujanje pešačenja med prebivalci.

7.2 Dosežki

Vzdolž celotne izolske obale poteka peš promenada, ki je priljubljena tako med turisti kot med lokalnim prebivalstvom. Promenada predstavlja glavno pešpot v Izoli in se nadaljuje tudi v sosednjo občino Koper.

Na Sončnem nabrežju je na severni strani urejena tlakovana peš cona, na južnem delu, ki je odprt za motorni promet pa so na območju prehodov za pešce zgrajeni dvižni platoji, ki na območju umirjajo promet.

Z izgradnjo krožnih križišč se je promet na območju križišč umiril. S tem so se močno izboljšali varnostni pogoji za pešce, ki lahko zaradi manjše hitrosti lažje prečkajo cesto.

Osnovne šole so vključene v program varnih poti v šolo, namen katerih je povečanje varnosti v šolskih okoliših ter spodbujanje otrok k hoji. Ob dodajanju novih peš površin se bodo programi varnih poti sprotno prilagajali.

V bližini osnovnih šol so postavljeni merilniki hitrosti, s katerimi želimo v šolskem okolišu umiriti odvijanje prometa in s tem povečati varnost najšibkejših udeležencev v prometu.

S celotno prometno strategijo želimo nadaljevati pozitivne trende in še bolj povečati delež hoje v prihodnjih petih letih. To bomo storili tako preko ozaveševalnih akcij kot tudi s postopnim izboljševanjem infrastrukture za pešce.

7.3 Cilji

Preglednica 3: Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Več hoje

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Povečati delež hoje.	Povečati delež hoje v šolo (sedaj 7 %) na 15 % do leta 2022. Povečati delež hoje na delo (sedaj 9 %) na 15 % do leta 2022. Povečati prisotnost pešcev v središčih naselij za 20 % (štetje spodaj) glede na 2016.	Delež hoje v šolo (anketa). Delež hoje na delo (anketa). Število pešcev (štetje).
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš.	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti do leta 2022. Odpraviti problematične točke za pešce do leta 2022.	Dolžina novih peš povezav. Število odpravljenih problematičnih točk.
Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev.	Zmanjšati poprečno število pešcev udeleženih v prometnih nesrečah do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013 -2015 (povp. 7 pešcev /leto).	Povprečno število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah v obdobju 2017-2022.
Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilagajanje infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Število novih točk s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam.

7.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Izola predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

1.a Študija / načrt ureditve peš površin na obalnem območju

Izvedla se bo študija s katero želimo definirati ureditev peš površin na obalnem območju. Na obalni cesti med Izolo in Koprom so se sprostile nove površine namenjene pešcem, zato bo tu potrebna obsežna študija ureditve. Smiselno bo nove površine čim bolj poenotiti z obstoječimi in tako ustvariti celostno podobo.

1.b Ureditev peš površin na odseku Prešernove ceste med Jadranko in Kajuhovo cesto

Na vzhodnem delu Prešernove ceste po večini ni pločnikov za pešce, zato bomo območje preuredili in s tem ustvarili nove peš površine, ki bodo izboljšale varnostne pogoje.

1.c Ureditev peš površin v krožišču ceste "A"-Prešernova

Pri bodoči navezavi Ceste "A" na Prešernovo cesto je predvideno krožno križišče, ki ga bomo opremili z ustreznimi peš površinami in oznakami.

1.č Preureditev Velikega trga (delna omejitev parkiranja)

Na Velikem trgu, ki se nahaja v samem mestnem jedru, je veliko javnih površin zasedenih s parkirnimi mesti, kar glede na samo lokacijo ni najbolj primerna raba. Območje bomo preuredili z namenom ustvarjanja bolj privlačnega okolja, zato se bodo omejile parkirne površine skladno z dano možnostjo parkiranja na manj privlačnih lokacijah za pešce.

1.d Ureditev prehoda za pešce na Industrijski cesti med komunalno in plinarno

Na Industrijski cesti je zaradi okoliških industrijskih in obrtnih dejavnosti infrastruktura podrejena predvsem motornemu prometu. Med krožiščema, ki sta med seboj oddaljena skoraj 300 m ni urejenega prehoda za pešce, zato ga bomo sedaj uredili in tako povečali varnost pešcev pri prečkanju ceste.

1.e Preučitev ureditve poti v osnovno šolo iz Ulice Oktobrske revolucije

Po Ulici Oktobrske revolucije hodijo v šolo številni otroci. Preučili bomo možnosti za preureditev poti in izboljšanje varnostnih pogojev pri prečkanju Ulice Oktobrske revolucije, dostavi otrok v vrtec in šolo.

1.f Odprava ovir za gibalno ovirane osebe

Pri ogledu stanja na terenu je bilo ugotovljeno, da so za gibalno ovirane osebe ponekod še vedno prisotne ovire. Pri odpravi ovir se bomo posvetovali z uporabniki, ki lahko najboljše določijo prioritete pri urejanju.

1.g Ureditev infrastrukture za pešce na obalni cesti Koper-Izola

Z zaprtjem obalne ceste za motorni promet se je sprostil prostor za ostale udeležence v prometu. V prvi fazi bo Občina Izola v sodelovanju z Mestno občino Koper izvedla začasno preureditev, ki bo uporabnikom služila do dokončne ureditve skladno z regionalnim prostorskim načrtom Obalne ceste.

2.a Štetje pešcev in izvedba anket

Izvajali bomo redno štetje pešcev na ključnih točkah v občini in na ta način spremljali trende pri pešačenju. Z izvajanjem anket bomo spremljali potovalne navade prebivalcev in ugotavljali stanje na področju peš prometa.

3.a Izobraževanja o varni udeležbi v prometu

Za najmlajše udeležence v prometu bomo ob pričetku šolskega leta izvajali izobraževanja na področju varne udeležbe v prometu. Pomembno je, da se otroke že v mladih letih podučijo o varnem načinu obnašanja v prometu.

3.b Odpravljanje nevarnih točk na peš površinah

Opravili bomo pregled lokacij, ki so za pešce varnostnega vidika pomanjkljive, ter v prihodnje izvedli potrebne izboljšave. Pod takšne izboljšave spadajo ureditve talnih označb, prilagoditve pločnikov, izboljšanje preglednosti, dodajanje signalizacije.

4.a Postavitev urbane opreme

Na območjih, ki imajo dotrajano urbano opremo ali pa te sploh ni, bomo postavili novo opremo (klopi, drevesa, svetilke, pitniki ...). Največ sredstev je na tem področju namenjenih za javno razsvetljavo, kar je tudi določeno v programu dopolnitve javne razsvetljave.

4.b Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk

Na točkah, ki so pri pešcih najbolj frekventne bomo postavili smerokaze, ki jih bodo usmerjali do pomembnejših ciljev v občini. Pridobitev bo dobrodošla predvsem za turistične obiskovalce. Smerokazi bodo do neke mere omogočali tudi vodenje obiskovalcev po vnaprej določenih poteh, s čemer se lahko zmanjša prevelika zasedenost nekaterih peš površin v času turistične konice.

4.c Ureditev rekreacijskih pešpoti

Občina že ponuja nekatere rekreacijske poti, ki pa niso na vseh delih urejene. Rekreacijske poti bomo izboljšali v smislu urejanja samih površin in dodajanju spremljajoče opreme ob poteh. Zagotoviti želimo bolj privlačne pešpoti in med prebivalci spodbuditi rekreativno hojo.

4.d Izvajanje aktivnosti za posamezne ciljne skupine na temo spodbujanja pešačenja in njegovih koristi

Koristi hoje bomo redno in sistematično promovirali preko medijev, mobilnih aplikacij in ozaveševalnih dogodkov in akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Ozaveščanje bomo izvajali preko sloganov za promocijo pešačenja. Priredili bomo dogodke in promocijske akcije. Izvajali bomo redno izobraževanje v šolah in vrtcih. Ciljno bomo izvajali spodbude za pešačenje na delovno mesto pri delodajalcih.

Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija



Zap. št.	Sveženj ukrepov/aktivnosti	Viri sredstev / ocenjeni strošek za Občino	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Razvoj omrežja za hojo	Občinski proračun / drugi viri								
1.a	Študija/načrt ureditve peš površin na obalnem območju	10.000 €	majhna	Občina Izola						
1.b	Ureditev peš površin na odseku Prešernove ceste med Jadranko in Kajuhovo cesto	40.000 €	velika	Občina Izola						
1.c	Ureditev peš površin v krožišču cesta A-Prešernova	20.000 €	velika	Občina Izola						
1.č	Preureditev Velikega trga (delna omejitev parkiranja)	redna sredstva v proračunu	velika	Občina Izola						
1.d	Ureditev prehoda za pešce na Industrijski cesti med komunalo in plinararno	5.000 €	srednja	Občina Izola						
1.e	Preučitev ureditve poti v osnovno šolo po Ulici Oktobrske revolucije	10.000 €	srednja	Občina Izola						
1.f	Odprava ovir za gibalno ovirane osebe	redna sredstva v proračunu	srednja	Občina Izola						
1.g	Ureditev infrastrukture za pešce na obalni cesti Koper-Izola	redna sredstva v proračunu	velika	Občina Izola, MO Koper						
2	Vzpostavitev in vzdrževanje evidence o obsegu in navadah potovanja	Občinski proračun								
2.a	Štetje pešcev in izvedba anket	5000 € za izvedbo	majhna	Občina Izola, zunanji izvajalec						
3	Nadgraditev varnih poti v šolo	Občinski proračun / drugi viri								
3.a	Izobraževanja o varni udeležbi v prometu (prvi teden šolskega leta)	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola, šole, vrtci, javni zavodi						
3.b	Odpravljanje nevarnih točk na peš površinah	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
4	Povečanje privlačnosti pešpoti	Občinski proračun / drugi viri								
4.a	Postavitev urbane opreme (npr. program dopolnitve javne razsvetljave 2017-2020)	redna sredstva v proračunu	srednja	Občina Izola						
4.b	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	redna sredstva v proračunu	srednja	Občina Izola						
4.c	Ureditev rekreacijskih pešpoti	redna sredstva v proračunu	srednja	Občina Izola						
4.d	Izvajanje aktivnosti za posamezne ciljne skupine na temo spodbujanja pešačenja in njegovih koristi	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						

8 TRETJI STEBER - Oblikovanje pogojev za izkoriščanje danosti za kolesarjenje

Kolesarjenje je trajnostna oblika transporta, ki lahko na krajših razdaljah predstavlja najhitrejši način transporta. Vožnja s kolesom prinaša uporabnikom tako zdravstvene kot ekonomske koristi. Zaradi teh dejstev predstavlja kolesarjenje dobro alternativo uporabi avtomobila hkrati pa zmanjšuje probleme s parkiranjem in ne povzroča hrupa ter škodljivih izpustov. Kolo je primerno tudi za rekreacijske dejavnosti, zato je pogosto sestavni del turistične ponudbe.

8.1 Izzivi

Občina Izola ima glede na svojo geografsko in prometno lego številne priložnosti za kolesarjenje. Območje je primerno tako za rekreativno kolesarjenje kakor tudi za vožnjo na delo ali v šolo. Rekreativna uporaba je razširjena tako med turisti kot občani medtem, ko je za vsakodnevno uporabo zanimanje bistveno manjše. Razlog je v neustrezni infrastrukturi, ki ne omogoča varne in udobne vožnje s kolesom na urbanem območju. To se odraža tudi v javnem mnenju prebivalcev, saj jih 76 % meni, da je potrebna izgradnja novih kolesarskih površin.

Kolesarsko omrežje je na več mestih prekinjeno, zato vožnja s kolesom tudi po koridorjih, ki so načeloma opremljeni s kolesarskimi površinami mestoma ni varno. Zaradi nesklajenosti je kolesarjenje tudi manj udobno, kar nekatere uporabnike odvrča od uporabe. S sklenitvijo mreže kolesarskih poti lahko pričakujemo, da bo kolesarjenje postalo bolj privlačno za širši krog uporabnikov.

Pomanjkljiva je tudi spremljajoča infrastruktura, ki je namenjena izboljšanju pogojev za kolesarjenje. V okolici nekaterih pomembnejših ustanov manjkajo ustrezni prostori, kot so kolesarnice in naslonjala za kolesa. Ob kolesarskih poteh ni dovolj oznak, ki bi vodile uporabnike do glavnih atrakcij. Zagotoviti bo potrebno več prostorov za kolesa v bližini prestopnih točk, kot so avtobusna postajališča, parkirišča in pomoli v marinah. S tem bodo ustvarjeni boljši pogoji za intermodalnost.

Na območju Izole še ni vzpostavljenega sistema za avtomatizirano izposojlo koles. Z uvedbo sistema za izposojlo bi lahko h kolesarjenju privabili nov krog uporabnikov. Primer so vozniki, ki sedaj v mesto pridejo z avtomobilom in nimajo možnosti uporabe kolesa za krajša potovanja znotraj Izole. Pri vzpostavitvi sistema je potrebno tudi usklajevanje s sosednjimi občinami, saj bo tako lahko sistem postal uporaben tudi za daljša potovanja s kolesom.

Kolesarjenje izven Izole je zaradi razgibanega terena fizično zahtevno, zato za prebivalce manjših krajev v obalnem zaledju kolesarjenje težko predstavlja alternativo uporabi osebne vozila. Kot opcija za izboljšanje možnosti za uporabo kolesa je opremljanje avtobusov, ki vozijo do oddaljenih naselij, s prtljažniki za kolesa. Tako bi uporabniki za vožnje na območju Izole uporabili kolo, namesto da bi se pripeljali v mesto z avtomobilom in s tem povečevali potrebe po parkirnih mestih.

Prometna varnost kolesarjev je precej zaskrbljujoča, saj se število prometnih nesreč z njihovo udeležbo ne zmanjšuje. V letu 2015 je bilo zabeleženih 22 nesreč, kar je največ do sedaj, v letu 2008 pa se jih je zgodilo zgolj 5. Številke kažejo na visoko ogroženost kolesarjev v prometu, zato je ključno, da se čim prej izboljšajo pogoji vsaj na najbolj prometnih odsekih. Delno je razlog v povečanju števila nesreč tudi naraščanje priljubljenosti kolesarjenja, vendar s tem ne moremo opravičiti slabega stanja.

8.2 Dosežki

Preko občine Izola poteka državna kolesarska pot Parenzana, ki ponuja dobre pogoje za rekreacijo in povezuje obalne občine Slovenije in sosednji državi Italijo ter Hrvaško. Trasa poteka po nekdanji ozkotirni železniški progi Parenzana, ki je povezovala Trst in Poreč. Ob kolesarski poti so urejena počivališča na katerih se lahko obiskovalci informirajo o zgodovini železnice. Kolesarska pot že sedaj ustvarja veliko turistično povpraševanje, katerega želimo v prihodnje še bolje izkoristiti in povečati.

8.3 Cilji

Preglednica 4: Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	Sodelovanje s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami na področju kolesarjenja do leta 2018.	Izvedba skupnih sestankov in načrtov.
Povečati delež kolesarjenja.	Povečati delež kolesarjenja v šolo na 15 % (sedaj 3 %) do leta 2022. Povečati delež kolesarjenja na delo (sedaj 3 %) na 10 % do leta 2022. Povečati prisotnost kolesarjev (izhodišče je izvedeno štetje v 2016) v mestu za 30 %.	Delež kolesarjenja v šolo (anketa). Delež kolesarjenja na delo (anketa). Število kolesarjev (štetje).
Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom.	Vzpostaviti manjkajoče kolesarske povezave v mestu do leta 2022 in v navezavi z omrežjem sosednjih občin. Zagotoviti kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah do leta 2022.	Dolžina novih kolesarskih povezav. Delež javnih zgradb s kolesarskimi parkirišči.
Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev.	Zmanjšati povprečno število kolesarjev, udeleženi v prometnih nesrečah do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013 -2015 (povp. 18 kolesarjev /leto)	Povprečno število kolesarjev, udeleženi v prometnih nesrečah v obdobju 2017-2022.

8.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Izola predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

1.a Izdelava načrta kolesarskih poti

V Izoli je deloma že vzpostavljena mreža kolesarskih poti, zato bo potrebna izdelava načrta, ki bo preučil potrebe in možnosti glede navezave novih kolesarskih poti. Z načrtovanjem želimo okvirno določiti potek kolesarskega omrežja.

1.b Urejanje novih kolesarskih površin v občini

Občina namerava v prihodnjih letih urediti nove kolesarske površine in varne prehode pri prečkanju cest. Za kolesarje bomo s tem zagotovili bolj varno udeležbo v prometu in na splošno boljše in privlačnejše pogoje za kolesarjenje.

1.c Ureditev kolesarskih površin na delu Prešernove ceste

Prešernova cesta predstavlja eno glavnih mestnih cest v Izoli, zato tudi za kolesarje predstavlja ključno povezavo v mestu. Na vzhodnem delu kolesarji od motornega prometa niso ločeni, zato varnost ni na ustreznem nivoju. Tudi na tem delu želimo zagotoviti boljše pogoje za kolesarjenje, zato bomo uredili nove kolesarske površine.

1.d Ureditev kolesarskih površin v krožišču cesta "A"-Prešernova

V bodočem krožišču Prešernova cesta in cesta "A" bomo za kolesarje izvedli ustrezne prehode in jim namenili površine ločene od motornega prometa.

1.e Ureditev kolesarske površine med Izolo in Koprom

Na obalni ceste je zaradi ukinitve motornega prometa na voljo več prostora za kolesarje. Po izvedeni študiji se bo območje preuredilo in bo postalo za kolesarje bistveno bolj privlačno. Občina Izola bo svoje načrte usklajevala z Mestno občino Koper.

1.f Urejanje obstoječih kolesarskih poti

Nekateri detajli so pri obstoječih kolesarskih poteh neustrezno izvedeni in zmanjšujejo varnost kolesarjev. Napake bomo v prihodnjih letih odpravili, pri bodočih poteh pa upoštevali izkušnje iz obstoječih primerov.

2.a Štetje kolesarjev in izvedba anket

Za potrebe spremljanja potovalnih navad prebivalcev bomo redno izvajali štetje kolesarjev na ključnih točkah v občini. Za ugotavljanje stanja in potreb prebivalcev se bodo izvajale ankete v zvezi s kolesarjenjem.

3.a Vzpostavitev avtomatiziranega sistema izposoje koles v povezavi s sosodnjimi občinami

Tako občina Izola kot sosodnje obalne občine imajo številne danosti za kolesarjenje, zato je za spodbujanje kolesarjenja smiselna vzpostavitev avtomatiziranega sistema izposoje, v katerega bi bilo vključenih več sosodnjih občin.

4.a Označitev kraka daljinske kolesarske povezave (Parenzana) skozi mestno jedro in navezavo na daljinsko povezavo.

Rekreativna kolesarska pot Parenzana poteka po južnem delu mesta Izola. Ob tej poti pa primanjkuje oznak, ki bi vodile obiskovalce tudi v samo mesto. Potek kolesarske trase bomo ustrezno označili na vseh večjih križanjih in s tem za kolesarje zagotovili lažjo orientacijo v in iz mesta.

4.b Postavitev kolesarskih števcov, kolesarskih servisnih točk, označb ipd.

Ob kolesarskih površinah bomo postavili spremljajočo opremo, kot so kolesarski števci, servisne točke, pitniki, označbe ipd. Za kolesarje želimo zagotoviti bolj kakovostno uporabniško izkušnjo in s tem tudi povečati uporabo kolesa.

4.c Izboljšanje osvetlitve kolesarskih površin

Nekatere kolesarske površine so slabše osvetljene, zato so varnostni pogoji za kolesarje v nočnem času neustrezni. Z izgradnjo dodatne razsvetljave bomo razširili omrežje osvetljenih kolesarskih površin.

4.č Parkirišča za kolesa, polnilne postaje za e-kolesa

Občina bo prihodnje kolesarske poti načrtovala v skladu z novimi smernicami za načrtovanje in tako zagotovila varnejšo udeležbo kolesarjev v prometu. Obstoječe kolesarske površine bodo po potrebi preurejene tako, da bodo skladne z novimi dognanji glede vodenja kolesarjev v prometu.

Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija



Zap. št.	Sveženj ukrepov/aktivnosti	Viri sredstev / ocenjeni strošek za Občino	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Razvoj površin za kolesarje	Občinski proračun, drugi viri								
1.a	Izdelava načrta kolesarskih poti	20.000 €	majhna	Občina Izola						
1.b	Urejanje novih kolesarskih površin in prehodov čez ceste v občini	52.000 €	velika	Občina Izola						
1.c	Ureditev kolesarskih površin na delu Prešernove ceste	40.000 €	velika	Občina Izola						
1.d	Ureditev kolesarskih površin v krožišču cesta A-Prešernova	20.000 €	Velika	Občina Izola						
1.e	Ureditev kolesarske površine med Izolo in Koprom	25.000 €	velika	Občina Izola, MO Koper						
1.f	Urejanje obstoječih kolesarskih poti	redna sredstva v proračunu	srednja	Občina Izola						
2	Vzpostavitev in vzdrževanje evidence o obsegu in navadah kolesarjev	Občinski proračun								
2.a	Štetje kolesarjev in izvedba anket	5.000 € za 1x izvedbo	majhna							
3	Sistem izposoje koles	Občinski proračun, drugi viri								
3.a	Vzpostavitev avtomatiziranega sistema izposoje koles v povezavi s sosednjimi občinami	redna sredstva v proračunu	srednja	Občina Izola, sosednje občine, zunanji izvajalec						
4	Povečanje privlačnosti kolesarskih površin	Občinski proračun, drugi viri								
4.a	Označitev kraka daljinske kolesarske povezave (Parenzana) skozi mestno jedro in navezavo na daljinsko povezavo	Projekt EuroVelo 8	srednja	Občina Izola, zunanji izvajalec						
4.b	Postavitev kolesarskih števec, kolesarskih servisnih točk, označb ipd.	8.000 € na leto	srednja	Občina Izola						
4.c	Izboljšanje osvetlitve kolesarskih površin	redna sredstva v proračunu	srednja	Občina Izola						
4.č	Parkirišča za kolesa, polnilne postaje za e-kolesa	30.000 €	srednja	Občina Izola						

9 ČETRTI STEBER - Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

Javni potniški promet predstavlja ob pravilni izvedbi učinkovit način transporta, ki je stroškovno bolj primeren od uporabe osebnega vozila. Z uporabo javnega prevoza se zmanjšuje gostota prometa v urbanih središčih, kjer se pojavlja največ s tem povezanih težav. Javni potniški promet ima tudi pomembno socialno funkcijo, saj omogoča mobilnost tudi socialnim skupinam, ki nimajo možnosti za uporabo osebnega vozila. Za zagotavljanje socialne funkcije mora biti javni prevoz dostopen, kvaliteten, cenovno sprejemljiv, dovolj pogost in konkurenčen avtomobilu.

9.1 Izzivi

Povezanost manjših naselij iz zaledja in območje bolnišnice, kjer deluje tudi izobraževalna ustanova, v omrežje javnega potniškega prometa (JPP) je slaba, saj se prebivalci in obiskovalci soočajo z neustrezno postajališčno infrastrukturo, oddaljenostjo postajnih mest in nizko frekventnostjo prihodov. V nekaterih primerih alternative osebnemu vozilu praktično ni, saj ponekod povezav po 16. uri sploh ni. Za ta območja bodo avtobusni prevozniki morali razmisliti o prilagoditvi prevozov v smislu uvedbe prevozov na klic ali pa prevozov z minibusi in kombiji.

V Izoli še ni vzpostavljenega mestnega avtobusnega prometa. Sedaj se morajo prebivalci zanašati na storitve medkrajevnega avtobusa, ki je za lokalna potovanja neuporaben (premalo frekventen, premalo linij in ne more zagotavljati dovolj pogostih postajališč). Vzpostavitev mestnih linij bi omogočila vpeljavo sistema P+R na obrobju mesta, s čemer bi staro mestno jedro lažje razbremenili motornega prometa.

Z anketami je bilo ugotovljeno, da avtobusne prevoze koristijo predvsem dijaki in upokoјenci, večinoma za medkrajevna potovanja v sosednji občini. To nakazuje na dejstvo, da se z avtobusom vozijo zgolj tisti prebivalci, ki niso zmožni uporabljati osebnega vozila. Zgolj 2 % anketirancev uporablja avtobusne prevoze. Za povečanje števila uporabnikov bo potrebno prebivalce ozaveščati o pozitivnih učinkih uporabe javnih prevozov in sodelovati z okoliškimi zaposlovalci glede spodbujanja uporabe javnih prevozov.

Izola nima primerne osrednje avtobusne postaje, čeprav skozi mesto potekajo regionalne in medkrajevne linije. Trenutno se postaja v središču Izole nahaja ob stavbi pošte. Na postaji je premalo prostora za ustavljanje več avtobusov, zato je pogosto oviran promet. Manjka primerno postajno poslopje, ki bi potnikom nudilo različne storitve (čakalnice, informacijsko središče, hramba prtljage). Avtobusna postaja mora postati bolj privlačna in infrastrukturno opremljena, saj bo le tako postala zanimiva za širši krog uporabnikov.

Infrastruktura na avtobusnih postajališčih je ponekod pomanjkljiva, manjkajo nadstrešnice, talne označbe so slabo vidne. Nekatera čakališča so v isti ravnini z voziščem, zato so potniki, ki čakajo na postaji, preveč izpostavljeni prometu. Slabše urejena so predvsem postajališča izven mestnega središča.

Javni ladijski potniški prevozi sedaj niso vzpostavljeni, vendar bi njihovo uvedbo bilo smiselno preučiti. Potencialne so predvsem povezave s Koprom, Piranom in Portorožem, v primeru čezmejnega sodelovanja pa tudi z Umagom in Trstom. Uvedba novih storitev bi spodbudila kroženje obiskovalcev med izrazito turističnimi mesti.

Cene medkrajevnih prevozov so pogosto previsoke hkrati pa je čas potovanja predolg, da bi v njih prebivalci videli ustrezno alternativo osebnemu avtomobilu. Kot primer nekonkurenčnosti je pot na delo iz Izole do Kopra, ki je med zaposlenimi Izolani najbolj pogosta. Z avtobusom potrebujemo za pot 17 min, z avtomobilom pa samo 8 min. Mesečna vozovnica za to relacijo znaša 57,6 €, če k temu prištejemo še strošek izgubljenega časa (9,5 €/h) pa nas pot stane 114,6 €. Strošek uporabe avtomobila znaša 0,37 €/km kar je na 14,2 km dolgi relaciji mesečno 105 €. V primeru, da ima delavec na voljo brezplačno parkirno mesto se mu uporaba javnega prevoza ne izplača. Če si prevoz z avtomobilom delita dva je strošek močno v prid zasebnega prevoza. Za bolj pogosto uporabo javnih prevozov je torej potrebno znižati cene vozovnic ali pa omejiti brezplačne parkirne kapacitete v mestih.

9.2 Dosežki

Urejeni so prevozi šoloobveznih otrok, ki zaradi oddaljenosti ali pa neustreznih varnostnih pogojev ne morejo drugače dostopati do šole. Otroci se prevažajo z avtobusi in kombiji, ki imajo prilagojen vozni red glede na šolske urnike. Prevoze lahko uporabljajo tudi preostali uporabniki (kombinirane vožnje), zaradi česar je storitev stroškovno bolj učinkovita.

Izola je z rednimi medkrajevnimi avtobusnimi linijami dobro povezana s Koprom in Piranom. Frekvenca je na teh relacijah dovolj visoka, da je uporaba primerna tekom celotnega dneva.

9.3 Cilji

Preglednica 5: Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Izboljšati kakovost ponudbe JPP.	Povečati pestrost ponudbe JPP v občini prilagojene za različne situacije in skupine potnikov ter v sosednje občine. Povečati konkurenčnost osebnemu avtomobilu s povečanjem frekvence do 2022.	Število oblik JPP v občini. Časovni interval voženj v konici.
Povečati uporabo javnega potniškega prometa.	Povečanje deleža potovanj opravljenih z javnim potniškim prometom na 5 % (sedaj samo avtobus 2 %) do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež prebivalcev, ki uporabljajo JPP (anketa CPS).
Izboljšati integracijo med JPP in ostalimi prometnimi načini.	Doseči 100 % delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice do leta 2018.	Delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice.
Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Doseči 100 % delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim, do leta 2022.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim.

9.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Izola predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

1.a Spodbude za prilagoditev voznih parkov gibalno in senzorično oviranim osebam

Občina bo izvajalce storitev JPP spodbudila k prilagoditvi voznih parkov z ustrezno opremo, ki bo gibalno in senzorično oviranim osebam omogočala lažjo uporabo javnih prevozov.

1.b Prilagoditev voznega parka v Izoli za prevoz koles

Prevoznike bomo spodbudili k prilagoditvi avtobusov tako, da bo mogoč prevoz tudi kolesa. Na ta način bodo kolo lahko uporabljali tudi prebivalci, ki za del svoje poti uporabljajo avtobusni prevoz.

2.a Optimizacija medkrajevnega avtobusnega prometa

Preučile se bodo možnosti za izboljšanje poteka avtobusnih linij in preureditve voznih redov z namenom povečanja frekvence prihodov, predvsem v smeri zalednih naselij in do bolnišnice.

2.b Študija uvedbe mestnega avtobusnega prometa

Izvedla se bo študija uvedbe mestnega avtobusnega prometa, ki naj bi obratoval na območju mesta Izola. S študijo se bo preverila upravičenost uvedbe in definirala način obratovanja oz. potencialen potek linij. Mestni avtobus bo predstavljal ustrezno alternativo prevozu z avtomobilom znotraj urbanega območja.

2.c Študija uvedbe morskega potniškega prometa

Preučila se bo smiselnost uvedbe morskega javnega potniškega prometa, ki bi lahko povezoval obalne kraje v regiji. S povezavami bi zagotovili predvsem nove priložnosti za turistični razvoj.

2.č Integracija šolskega prevoza v sistem rednega linijskega avtobusnega prevoza

S prevozniki se bomo dogovorili o možnosti združevanja šolskih in rednih avtobusnih prevozov, saj bi tako dosegli večjo stroškovno učinkovitost prebivalcem pa zagotovili bolj pogoste prihode avtobusov.

2.d Vzpostavitev sistema prevozov "na klic"

V občini so z javnim potniškim prometom najslabše pokrita naselja z nižjo gostoto poselitve. Zato bomo preučili možnost vzpostavitve javnega prevoza na poziv, ki bo nudil dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso zadovoljive. Hkrati bi tak prevoz lahko bil v uporabi za prevoze v času festivalov in drugih večjih dogodkov.

2.e Preučitev in uvedba okolju prijaznih vozil

Za predele, ki imajo za avtomobile omejen dostop, bomo uvedli dostop z okolju prijaznimi vozili, ki ne povzročajo izpustov in zavzemajo malo prostora.

2.f Preučitev možnosti vzpostavitve lahke železnice, ki bi povezovala celotno obalno območje

Skupaj z ostalimi obalnimi občinami bomo preučili izvedljivost lahke železnice na obalnem območju. Z lahko železnico bi zagotovili boljšo povezanost obalnih mest z nadaljevanjem proti Trstu in Umagu in predstavili alternativo uporabi avtomobila za dnevne delovne migracije. Lahka železnica je od običajne tudi bolj primerna za potek preko urbanih območij, zato bi lahko imela znotraj mest več postajališč in boljšo dostopnost za prebivalce. Lahka železnica omogoča dobro integracijo s klasično železnico saj lahko priključuje tudi na običajne tire.

2.g Informiranje občanov o izboljšavah JPP

Ob uvajanju novih storitev in izboljšav na področju JPP bomo informirali občane. Da se storitve izboljšujejo moramo sporočiti predvsem tistim, ki še ne uporabljajo javnih prevozov in jih tako spodbuditi k uporabi.

3.a Izgradnja novega postajališča med križiščem pri Sparu do Univerzitetnega kampusa

Na Prešernovi cesti na odseku med kampusom in trgovino Spar ni urejenega avtobusnega postajališča. Za zagotovitev boljše dostopnosti bomo zgradili novo avtobusno postajališče.

3.b Ureditev obstoječih postajališč z nadstrešnicami, sedišči, voznimi redi, prometna signalizacija

Nekatera obstoječa postajališča so dotrajana in pomanjkljivo opremljena, zato bomo vsa postajališča ustrezno opremili z nadstrešnicami, voznimi redi in prometno signalizacijo. Z bolj urejenimi postajališči bo za potnike zagotovljena prijetnejša uporabniška izkušnja.

4.a Študija vzpostavitve multimodalnega centra

Preučili bomo možnosti za vzpostavitev multimodalnega centra, ki bi predstavljal glavno prometno vozlišče v občini. Na območju »Ladjedelnice« bi uredili avtobusno postajo, parkirišče, kolesarnico, postajo za sistem izposoje koles, vzpostavili povezavo do postajališča morskega potniškega prometa, informacijsko točko in tako zagotovili boljše pogoje za kombinacijo različnih prevoznih sredstev.

9.5 Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija



Zap. št.	Sveženj ukrepov/aktivnosti	Viri sredstev / ocenjeni strošek za Občino	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Prilagoditev voznih parkov	Občinski proračun, drugi viri								
1.a	Spodbude za prilagoditev voznih parkov gibalno in senzorično oviranim osebam	redna sredstva v proračunu	velika	Občina Izola, DRSI, MZI						
1.b	Spodbude za prilagoditev voznega parka v Izoli za prevoz koles	redna sredstva v proračunu	srednja	Prevoznik, Občina Izola, DRSI						
2	Izboljšanje ponudbe JPP	Občinski proračun, drugi viri								
2.a	Optimizacija medkrajevnega avtobusnega prometa	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola, prevoznik, DRSI, druge ustanove						
2.b	Študija uvedbe mestnega avtobusnega prometa	5.000 €	velika	Občina Izola						
2.c	Študija uvedbe morskega potniškega prometa	5.000 €	velika	Občina Izola, ostale občine v regiji						
2.č	Integracija šolskega prevoza v sistem rednega linijskega avtobusnega prevoza	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola, prevoznik, šole						
2.d	Vzpostavitev sistema prevozov "na klic"	50.000 € (odvisno od subvencij)	velika	Občina Izola						
2.e	Preučitev in uvedba okolju prijaznih vozil	10.000 €	majhna	Občina Izola						
2.f	Preučitev možnosti vzpostavitve lahke železnice, ki bi povezovala celotno obalno območje	15.000 €	majhna	Občina Izola, sosednje občine, RRC-KP						
2.g	Informiranje občanov o izboljšavah JPP	redna sredstva v proračunu	majhna	Občina Izola						
3	Ureditev postajališč	Občinski proračun								
3.a	izgradnja novega postajališča med križiščem pri Šparu do Univerzitetnega kampusa	10.000 € za postajališče	srednja	Občina Izola						
3.b	ureditev obstoječih postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo	redna sredstva v proračunu	srednja	Občina Izola						
4	Multimodalni center	Občinski proračun, drugi viri								
4.a	Študija vzpostavitve multimodalnega centra	30.000 €	srednja	Občina Izola, zunanji izvajalec						

10 PETI STEBER – Optimiran cestni motorni promet

Vožnja z avtomobilom je prevladujoč način potovanja in ga večina prebivalcev smatra kot časovno najbolj učinkovitega. Pri tem uporabniki vozil pogosto zanemarijo nekatera dejstva, ki kažejo na nekatere negativne posledice množične uporabe osebnih vozil. Zaradi visoke stopnje motorizacije so potrebe po vlaganju v cestno infrastrukturo visoke, hkrati pa se pojavljajo negativni vplivi na okolje, zmanjšana je tudi kakovost bivalnega okolja. Lastništvo osebnih vozil za seboj prinaša tudi relativno visoke stroške za individualne uporabnike. V prihodnje želimo optimirati način in pogostost uporabe motornih vozil in s tem zmanjšati negativne vplive ter ustvariti pogoje za bolj trajnostno mobilnost.

10.1 Izzivi

V mestnem središču se v času turistične sezone odvija veliko prometa, zato so za prebivalce v tem času prometne razmere precej neugodne, saj je prisotnega več hrupa in izpustov kot običajno. V prihodnje bo potrebno do starega središča mesta dostop z motornimi vozili bolj strogo omejiti in hkrati predstaviti ustrezne alternative v obliki sistemov P+R z lokalnim mini busom (turistični vlakec), izposojevalnic koles itd.

Izola je turistično zanimiva destinacija, zato v samo mesto prihaja večje število avtobusov. Te lahko parkirajo na parkirišču ob Tomažičevi ulici, kjer so na voljo zgolj štiri parkirna mesta. Ni prisotnega systemskega načina vodenja prihodov turističnih avtobusov, s katerim bi najhitreje in s čim manjšimi motnjami v prometu usmerili obiskovalce proti turističnim atrakcijam. Razmisliti bo potrebno o povečanju parkirnih kapacitet za avtobuse, morebiti tudi za avtodome.

Število delovnih migracij izven občine Izola se v zadnjih letih povečuje. Na delo znotraj občine potuje zgolj 36 % zaposlenih, velik del preostalih potuje v Koper (34 %), ostali pa še v druge občine. Večina zaposlenih se na delo odpravlja z osebnim vozilom, zaradi česar se generirajo dodatni prometni tokovi, ki bi se v primeru bolj obsežnega lokalnega zaposlovanja lahko zmanjšali. Z daljšimi dnevnimi vožnjami, ki jih opravljajo zaposleni, se ustvarjajo dodatni stroški in okoljski izpusti.

V okolici stanovanjskih sosesk se pojavljajo težave s parkirnimi mesti, saj je ob nekaterih večstanovanjskih stavbah na voljo zgolj eno parkirno mesto na stanovanje. Izrazit primer je stanovanjsko območje v Livadah. Pomanjkanje je posledica preteklih skromnih tehničnih pogojev pri gradnji stanovanj. 58 % prebivalcev meni, da je na voljo premalo parkirnih mest. Zaradi pomanjkanja parkirnih mest nekateri vozniki parkirajo na nedovoljenih mestih ter s tem ovirajo pešce in kolesarje.

Nekatere lokalne ceste so v slabem stanju in potrebne obnove. Veliko takih cest je v zaledju Izole, kjer je sicer malo prometa, zaradi česar se za obnovo pogosto namenja premalo sredstev.

V anketah je bilo ugotovljeno, da med prebivalci prevladuje voziška kultura. 71 % vprašanih jih je odgovorilo, da uporablja avto skoraj vsak dan (58 % kot voznik in 13 % kot sovoznik), 48 % vprašanih pa se vozi z avtomobilom nekajkrat tedensko (13 % kot voznik in 35 % kot sovoznik). Vprašani uporabljajo avtomobil za vse namene potovanja (78 % na delo/v šolo, 58 % po opravkih in 17 % za druženje in rekreacijo). Avto je tudi najpogostejše sredstvo za opravljene poti v druga mesta. Iz rezultatov sklepamo, da med prebivalci primanjkuje trajnostnega razmišljanja, saj se kar 38 % vprašanih v avtu vozi samih. Uporabniki si ne delijo prevozov, s čemer bi si zmanjšali svoje stroške.

V Izoli obratuje zgolj ena javno dostopna električna polnilnica. Brez razvoja infrastrukture za uporabo električnih vozil ne moremo pričakovati spremembe pri številu uporabnikov električnih vozil. Obsežnejša polnilna infrastruktura bi koristila tudi električnim vozilom komunalnih služb, ki so primerna za uporabo predvsem v mestnem središču.

10.2 Dosežki

Z izgradnjo predora Markovec se je motorni promet na Istrski cesti močno zmanjšal. Ker cesta ne igra več pomembne tranzitne vloge, jo bomo lahko v prihodnje preuredili tako, da bo ob njej več prostora za nemotoriziran promet, hkrati pa se bo z umirjanjem prometa izboljšala kakovost bivanja za okoliške prebivalce.

Občina Izola ima vzpostavljeno parkirno politiko, ki vključuje modre cone in parkirne dovolilnice. V modrih conah je parkiranje plačljivo ali pa časovno omejeno, s čemer se zmanjšuje pritisk osebnih vozil v središče mesta. V starem mestnem jedru je parkiranje omejeno z različnimi tipi dovolilnic, katerih namen je zagotoviti ustrezen dostop tamkajšnjim prebivalcem in hkrati preprečiti parkiranje preostalim voznikom. Prebivalci mestnega jedra so večinoma zadovoljni s sistemom dovolilnic.

Z rekonstrukcijo nekaterih križišč v krožna, se je izboljšala prometna varnost vseh udeležencev v prometu. Promet na območju krožišč poteka bolj umirjeno. Ponekod se je tudi izboljšala pretočnost, zaradi česar so v času konic zastoji manjši.

Na Južni cesti so prisotni ukrepi za umirjanje prometa. Postavljene so hitrostne ovire in stacionarni radar, posledično vozila na tem območju večinoma ne presegajo dovoljene hitrosti. Cesto prečka tudi veliko kolesarjev, saj preko poteka kolesarska pot Parenzana, zato je pomembno, da se promet tu odvija umirjeno.

10.3 Cilji

Preglednica 6: Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Umirjanje motornega prometa.	Zmanjšati povprečno prekoračeno hitrost vozil v naseljih na dovoljeno (povprečna prekoračena hitrost: Prešernova cesta-šola: 44,88 km/h; Belveder: 54,63 km/h)	Analiza merjenja hitrosti (radarji).
Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja.	Umik parkirnih mest iz območij, kjer imajo pešci prednost na primernejša območja do leta 2022.	Število parkirnih mest.
Povečati prometno varnost v motornem prometu.	Zmanjšati povprečno število prometnih nesreč do leta 2022 glede na obdobje 2013-2015 (125 nesreč na leto).	Povprečno število prometnih nesreč.
Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Ohraniti ali zmanjšati stopnjo motorizacije do leta 2022 glede na leto 2015 (v Izoli 524 vozil/1000 preb., SLO povprečje = 523).	Stopnja motorizacije.
Spodbujanje rabe ekoloških vozil.	Posodabljanje voznega parka občinske uprave in ostalih pravnih subjektov v lasti Občine. Izgradnja infrastrukture za uporabo ekoloških vozil.	Število e-vozil (e-kolo, e-skuter, e-avtomobil). Število polnilnic za električna vozila.

10.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Izola predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

1.a Vzpostavitev izhodišč celovitega urejanja parkiranja

Občina bo uskladila parkirno politiko z načeli trajnostne mobilnosti.

1.b Izvedba reguliranega dostopa v stari del mesta z avtomatskimi fizičnimi ovirami

Z izvedbo reguliranega dostopa (Sončno nabrežje, Kristanov trg, Ulica svobode, Kosovelova ulica, Tovarniška ulica) s petimi avtomatskimi fizičnimi ovirami bomo lažje regulirali vstop v stari del mesta. Pri obstoječem sistemu z dovolilnicami je namreč potrebno izvajati redno kontrolo nad kršitvami.

1.c Izgradnja parkirne hiše

Ob pričakovanem zmanjševanju števila parkirnih mest v središču Izole bodo nastale potrebi po zagotavljanju dodatnih kapacitet. Preučili bomo možne lokacije za gradnjo parkirne hiše.

1.č Izgradnja novih parkirnih površin na območju Livad

Na območju med Prešernovo in Južno cesto je prisotna gosta stanovanjska zazidava. Na predelih starejše gradnje je za sedanje razmere rabe avtomobilov zagotovljenih premalo parkirnih površin. Z izgradnjo novih parkirnih površin bomo zagotovili primernejše parkirne pogoje za okoliške stanovalce.

1.d Študija umestitve posebnih parkirišč za profesionalna oz. delovna vozila

Izvedli bomo študijo, ki bo pokazala možnosti in potrebe glede ureditve parkirišč za različna delovna vozila. Številni obrtniki morajo sedaj uporabljati parkirna mesta, ki za njihova vozila niso primernih dimenzij, zato na parkiriščih ovirajo ostale uporabnike.

1.e Ureditev parkiranja za motorje pred večstanovanjskimi stavbami

V Izoli je uporaba motorjev zelo razširjena, zato se pojavljajo potrebe po zagotavljanju primernih prostorov za parkiranje. Pred številnimi večstanovanjskimi stavbami sedaj ni urejenih parkirnih mest za motorje, zato bomo tam glede na prostorske možnosti izvedli talne označbe in manjše preureditve cestišča.

1.f Optimizacija dostave v mestnem središču

V mestnem središču želimo imeti čim manj motornega prometa, zato bomo v sodelovanju z lokalnimi podjetji izvedli optimizacijo dostave v smislu definiranja najprimernejših poti in ur dostave.

1.g Preučitev uvedbe sistema P+R

Preučili bomo možnost vzpostavitve sistema P+R na obrobju Izole. Z vzpostavitvijo bi lahko zmanjšali potrebe po parkiranju v mestnem središču. Uporaba sistema bi koristila predvsem zalednim prebivalcem in turistom, ki prihajajo v Izolo z avtomobilom.

2.a Umirjanje prometa na Cankarjevem drevoredu

Pločniki ob vozišču so zaradi omejene širine med objekti dokaj ozki, pešcev pa je v času turistične sezone veliko, zato so zaradi bližine motornega prometa varnostni pogoji slabši. Za izboljšanje varnosti bomo izvedli ukrepe za umirjanje prometa (hitrostne ovire, optične zavore, opozorilna signalizacija, nadzor hitrosti...).

2.b Ureditev krožišča na Prešernovi cesti z Leninovo ulico in cesto A

Izvedla se bo navezava Leninove ulice in ceste A na Prešernovo cesto. Križanje bo urejeno s krožiščem, kar bo zagotavljalo umirjeno odvijanje prometa in varno vključevanje iz stranskih cest na Prešernovo cesto.

2.c Preureditev križišča Industrijske in Kajuhove v krožišče

Vozila iz Industrijske ceste se v obstoječem križišču zaradi količine prometa in omejene preglednosti težko vključujejo na prednostno cesto. Z izgradnjo krožišča bomo izboljšali pogoje vključevanja in zagotovili večjo varnost.

2.č Umirjanje prometa na Cesti v Pregavor

Cesta poteka deloma skozi stanovanjsko sosseko, zato bi se moral na njej promet odvijati bolj umirjeno. Trenutno znaša omejitev hitrosti 50 km/h, pri čemer nekateri vozniki dosegajo še višje hitrosti. Izvedli bomo različne ukrepe za umirjanje prometa (hitrostne ovire, optične zavore, opozorilna signalizacija, nadzor hitrosti...).

3.a Umeščanje in izgradnja električnih polnilnic

S postavitvijo več električnih polnilnih mest bodo zagotovljeni boljši pogoji za uporabo električnih vozil, zato lahko med prebivalci pričakujemo večje zanimanje za nakup takšnega vozila.

3.b Spodbujanje rabe električnih vozil

Občina že spodbuja in komunalne službe že uporabljajo električna vozila. Zaradi tega bo Občina še naprej promotor koristnosti nakupa električnih vozil tudi za druge večje javne ustanove in podjetja. Vključevali se bomo v različne promocijske akcije s katerimi želimo voznikom predstaviti prednosti uporabe.

3.c Spodbujanje alternativnih oblik lastništva avtomobila (najemanje, deljenje prevozov, souporaba)

Z deljenjem prevozov lahko močno izboljšamo stroškovno učinkovitost vožnje z avtomobilom, hkrati pa zmanjšamo potrebe po parkirnih mestih. Z večjimi delodajalci bomo poskušali pri zaposlenih, ki imajo to možnost, spodbuditi vožnjo na delo skupaj s sodelavci. Spodbujali bomo vzpostavitev sistemov, ki omogočajo kratkotrajno izposajo avtomobila.

Načrt/študija

32

Številka: 410-257/2015

Datum: ____

Na podlagi 30. člena Statuta Občine Izola (Uradne objave občine Izola št. 15/99, 17/12, 6/14 je Občinski svet Občine Izola na ____ redni seji dne ____ sprejel naslednji

S K L E P

1.

Občinski svet občine Izola je obravnaval in sprejel Celostno prometno strategijo občine Izola za obdobje 2017–2022.

2.

Sklep velja takoj.

Župan
mag. Igor Kolenc

Sklep prejmejo:

1. Urad za gospodarske dejavnosti, investicije in komunalni razvoj – 2x,
2. v zbirko dokumentarnega gradiva,
3. arhiv – 2x