|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Opis: GRBDOPIS | OBČINA IZOLA – COMUNE DI ISOLAŽUPAN – IL SINDACO*Sončno nabrežje 8 – Riva del Sole 8**6310 Izola – Isola**Tel: 05 66 00 100, Fax: 05 66 00 110**E-mail:* *posta.oizola@izola.si**Web:* [*http://www.izola.si/*](http://www.izola.si/) |  |

Številka: 410-257/2015

Datum: 23. 11. 2016

**OBČINA IZOLA - COMUNE DI ISOLA**

**OBČINSKI SVET**

**Zadeva: Informacija o Celostni prometni strategiji občine Izola**

Ministrstvo za infrastrukturo je v Uradnem listu RS št. 78/2015 z 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.

**FINANCIRANJE**

Občina Izola je skladno z evropskimi smernicami v letu 2016 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. Sofinanciranje projektov trajnostne mobilnosti iz EU sredstev bo v višini **26 mio EUR KS (85 % EU, 15 % SLO)**.

Izdelovalec CPS za občino Izola je bil izbran na javnem razpisu. V začetku junija je bila podpisana pogodba v vrednosti 47.092,00 € (z DDV). Izdelovalec je skupina (joint venture) podjetij, MK projekt d.o.o., B22 d.o.o. in PNZ d.o.o., skupaj s podizvajalci tvorijo projektno skupino, ki je zasnovana multidisciplinarno na način, da vsak strokovnjak zadošča zahtevanim referencam in pokriva vsaj enega od področij potrebnih za pripravo CPS (prometno načrtovanje, prostorsko načrtovanje, vključevanje in sodelovanje z javnostjo, oglaševanje in oblikovanje gradiv). Trije člani projektne skupine so po predhodnem usposabljanju pridobili licenco za izdelavo CPS.

**KAJ JE CPS**

Celostna prometna strategija (CPS) je strateški dokument občine za trajnostno načrtovanje prometa. Gre za inovativen pristop k načrtovanju, ki klasične metode načrtovanja prometa nadgrajuje z vključevanjem in sodelovanjem javnosti. Z jasno določeno vizijo in cilji, želi doseči celostne spremembe in posledično večjo kakovost bivanja za zdajšnje in prihodnje generacije.

**CILJI STRATEGIJE**

1. Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

2. Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov peš prometa

3. Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarskega prometa

4. Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

5. Sprememba potovalnih navad občanov

**NAMEN STRATEGIJE**

Kazalec kakovosti življenja v občini oziroma mestu danes ni več stopnja motorizacije (število avtomobilov na 1000 prebivalcev) ampak stopnja razvitosti trajnostne urbane mobilnosti, ki vključuje pešačenje, kolesarjenje in funkcionalen javni potniški promet, kar bo zagotavljalo večjo mobilnost prebivalstva, zmanjšalo ekonomske in socialne razlike, zmanjšalo negativne učinke prometa na okolje ter zagotovilo večjo varnost in nova delovna mesta.

**PRIČAKOVANI UČINKI STRATEGIJE**

S pripravo in uresničenjem CPS lahko v občini pričakujemo učinke, kot so:

* **manjši zasebni izdatki za prevoz** – ljudje v občinah s strategijo potrošijo manj denarja za potovanja do določenega cilja,
* **manj izgubljenega časa zaradi prometa** – občine s sprejeto strategijo imajo manj prometnih zastojev,
* **dvig kazalcev zdravja** – zaradi zmanjšanja onesnaženosti zraka in večjih možnosti za aktivno potovanje so prebivalci bolj zdravi,
* **večja dostopnost za vse prebivalce**, vključno s starejšimi in mlajšimi ljudmi ter tistimi s funkcionalnimi težavami,
* **učinkovitejše izpolnjevanje zakonskih obveznosti** in reševanje težav z onesnaževanjem zraka,
* boljši **dostop do sredstev Evropske unije**,
* **smotrnejša poraba občinskega proračuna**, saj boljše upravljanje prometnega sistema pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastrukture.

**Učinki Celostne prometne strategije so vidni srednje in dolgoročno.**

**PROCES IZDELAVE STRATEGIJE**

Priprava CPS sledi sklopom in korakom procesa izdelave in je razdeljena na 4 faze in 11 sklopov kot so prikazani na spodnji sliki.

Celoten proces traja približno eno leto. Začne se s zagonom procesa (1. faza), kjer se postavi temelje oziroma pogoje za uspešno pripravo in uresničevanje strategije, vključno s opredelitvijo ključnih deležnikov. Prva faza se je zaključila v mesecu oktobru.



Slika 1: Smernice za pripravo CPS

Vključenost večjega števila deležnikov je bistvena pri pripravi kakovostne CPS, saj se tako lahko prepozna in aktivno vključi različne poglede in mnenja tako strokovne kot splošne javnosti. V ta namen so in se še bodo izvedle različne delavnice, javne razprave, ankete, razstave, medijska obveščanja, obveščanje občinskem svetu itd. Vključevanje deležnikov je pomembno v vseh fazah priprave CPS, na primer tako pri prepoznavanju izzivov in priložnosti, kot pri določanju vizije in tudi pri opredelitvi prioritet in ukrepov.

Konsenz v fazi priprave CPS je pomemben zlasti v fazi izvedbe ukrepov (2. faza – december, januar), saj bo pomembno prispeval h kakovostni in celostni izpeljavi akcijskega načrta, ki daje jasne odgovore na vprašanja, kdo, kdaj in za koliko denarja. Za ta del je potrebno poiskati soglasje vseh ključnih deležnikov.

V zaključku 3. faze morajo dokument legitimirati tudi izvoljeni občinski svetniki, zato se mora zagotoviti zadostna politična podpora za sprejetje dokumenta v občinskem svetu. S tem ključnim korakom občinski svet Strategijo formalizira in prevzame odgovornost zanjo, hkrati se znotraj občine zagotovi soglasje o okvirih izvajanja ukrepov.

Po potrditvi Strategije se začne le-ta uresničevati (4. korak). Izkušnje kažejo, da se mora Strategijo obnavljati vsakih 4−5 let. Da bo redno posodabljanje uspešno, se je treba odzvati na razvoj dogodkov ter zagotavljati pravočasno izvajanje ukrepov in doseganje ciljnih vrednosti.

**GLAVNE UGOTOVITVE OZ. IZVLEČKI PRVE FAZE STRATEGIJE**

V mesecu oktobru 2016 je bila zaključena prva od štirih faz izdelave CPS. Izdelana je analiza stanja, ki temelji na javno mnenjskih raziskavah oz. anketah, mnenju udeležencev javnih razprav in delavnic, pregledu že obstoječe prometne in prostorske dokumentacije, prometno-varnostne analize in izvedenih terenskih ogledih glede pogojev uporabe avtomobila, javnega prometa, kolesarjenja in pešačenja.

**1. OSEBNO PREVOZNO SREDSTVO**

Iz vidika rabe osebnega avtomobila je ugotovljeno, da je cestno omrežje v mestu razvejano. Kljub temu se na nekaterih delih odpirajo možnosti dodatnih povezav, ki bodo z načrtovanimi cestnimi povezavami izboljšale dostopnost do zaledja. Z izgradnjo predora Markovec se je predvsem razbremenila obalna cesta in vzhodni del mestnega omrežja. Občina Izola je tako dobila tudi hiter dostop do sosednje občine Koper in v nadaljevanju povezavo v notranjost Slovenije. V zalednih naseljih se je zaradi neregulirane razpršene gradnje ustvarila neurejena in nejasna prometna infrastruktura. Na določenih delih v naseljih so ceste preozke in pomanjkljivo urejene. V obdobju zadnjih 15 let se je število prometnih nesreč zmanjšalo za 46 %. Število hudih kakor tudi smrtnih nesreč je na nizki ravni in se v danem obdobju ni bistveno spremenilo.

**2. MIRUJOČI PROMET**

Za mirujoči promet v mestu so na voljo javne, zasebne in mešane površine. Za potrebe kratkotrajnega parkiranja in dnevne delovne migrante so ugotovljeni dobri pogoji. Na voljo so parkirišča pred vstopom v mestno središče, kar pozitivno vpliva na razbremenitev parkirnih mest v samem mestu. Kljub temu pa je še vedno omogočeno parkiranjem na območju Velikega trga, kar otežuje razvoj prostora v smeri dominantne vloge pešca.

Zaradi pretekle visoke rasti motorizacije pa se na območjih starejših večstanovanjskih stavb pojavljajo večje težave zaradi pomanjkanja parkirišč za stanovalce.

**3. JAVNI POTNIŠKI PROMET**

Iz analize pogojev za javni promet je ugotovljeno, da linijski avtobusni prevoz deluje kot tranzitni/medkrajevni promet med naselji v Izoli in izven, saj mestnega prometa kot takega v občini Izola ni. Frekvenca odhodov avtobusov v smeri Kopra in Pirana je primerna, v zaledna naselja in v smeri Bolnišnice pa preredka, še posebej v popoldanskem času. Javne ladijske potniške linije ni vzpostavljene. V mrežo železniškega in letalskega prometa pa se občina vključuje preko sosednjih občin.

**V splošnem je raven ponudbe javnega prometa nekonkurenčna avtomobilskemu prometu.**

**4. PEŠ PROMET**

Glavna peš pot Izole je lungomare ali promenada. Poteka vzdolž celotne izolske obale in se nadaljuje proti sosednji občini Koper. Pogoji za pešačenje so vzpostavljeni tudi na celotnem starem mestnem jedru in proti predelu večstanovanjskih stavb v Livadah in proti naselju Jagodje. Infrastruktura je prilagojena gibalno oviranim, slabše pa za slepe in slabovidne. Na nekaterih delih lahko izpostavimo izrazito pomanjkljivo urbano opremo.

**5. KOLESARKI PROMET**

Pogoji za kolesarjenje so pogojno ustrezni. Ponekod so urejene kolesarske steze, drugod pa je kolesar voden po cestišču skupaj z motornimi vozili. Kolesarsko omrežje je tudi na več mestih prekinjeno, kar zmanjšuje uporabnost in varnost. Ugotovljeno je pomanjkanje opreme (stojala, kolesarnice) za kolesa, predvsem pred javnimi ustanovami in stavbami. Znotraj občine Izola pa poteka tudi del državne daljinske kolesarske povezave Parencane z velikim rekreacijskim in turističnim potencialom. Ugotovljeno je pomanjkljivo označevanje in usmerjanje uporabnikov v samo mesto.

**6. JAVNO MNENJE**

Javno mnenje o potovalnih navadah občanov je bilo množično ugotovljeno skozi ankete, ki so se izvajale v septembru in oktobru. Rezultati so pokazali, da so občani v večini (61 %) zadovoljni s pretočnostjo prometa, sicer pa jih velik del anketiranih meni (74 %), da je potreben ukrep umirjanje prometa v naseljih, kot tudi prilagoditev površin starejšim (84 %) ter večja varnost šolskih poti. Več o rezultatih ankete si lahko preberete v prilogi (Analiza stanja - Anketa prometa v občini Izola).

**Izboljšan sistem javnega prometa, bolje urejene kolesarske poti in več prostora namenjenega pešcem, so ključne ugotovitve, ki so bile na podlagi analize izpostavljene v prvi fazi priprave strategije.**

V mesecu oktobru sta bili izvedeni tudi dve javni razpravi, na katerih pa je bila udeležba nizka. Proces izdelave CPS se nadaljuje z novimi pomembnimi koraki, kot je opredelitev vizije občine, ki mora nagovarjati tako mobilnost kot tudi razvoj drugih sektorjev. Tudi v teh fazah je pomembno aktivno sodelovanje vseh, ki živijo v občini, zato bosta tudi za ta namen v mesecu decembru izvedeni javni razpravi s katerimi bodo občani soustvarjali projekt CPS. Da bo obveščanje čim bolj intenzivno in posledično udeležba visoka, bodo izdelani posebni plakati in zloženke s ključnimi podatki o projektu CPS. Obveščanje o dogodku bo tudi v tiskanih glasilih in po radiu.

**Celostna prometna strategija je torej ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Ne gre samo za dokument, ampak tudi za proces, ki si prizadeva rešiti izzive občine, ki so povezani s prometom, s čimer ji pomaga uresničiti njene ključne razvojne potenciale.**

Obrazložitev pripravil:

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

Miha Jazbinšek

Tjaša Podgornik

mag. David Trošt

Alja Vehovec

in

Špela Guštin, Občina Izola

Tomaž Umek, Občina Izola

Župan

mag. Igor KOLENC

Priloge:

* Analiza stanja - anketa prometa v občini Izola
* Poročilo 1. faze