



OBČINA PIRAN
COMUNE DI PIRANO

NAČRT RAZVOJA

MIRUJOČEGA PROMETA NA OBMOČJU OBČINE PIRAN

(STRATEŠKE USMERITVE)



Piran, april 2009

KAZALO:

- I. UVOD
- II. IZHODIŠČA IN CILJI -VIZIJA RAZVOJA
- III. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA TER POTREBE PARKIRNIM MEST
- IV. TERMINSKI PLAN IZVEDBE (UKREPOV) KONCEPTOV UREDITEV MIRUJOČEGA PROMETA
- V. JAVNI POTNIŠKI PROMET
- VI. OKVIRNA OPREDELITEV INVESTITORSTVA IN VIROV FINANCIRANJA
- VII. OCENJEVANJE UČINKOV IN IZPOLNJEVANJE CILJEV (KAZALNIKI)
- VIII. ZAKLJUČEK

1.0 Predgovor

V zadnjem desetletju smo pričča velikemu porastu števila motornih vozil na naših cestah in podobno kot drugod, tudi pri nas takšnemu porastu prometa ni sledilo sorazmerno izboljšanje prometne infrastrukture. Le redka so mesta, ki se lahko pohvalijo z zadostnim številom urejenih parkirnih mest in redka so mesta, kjer so dovolj pozornosti namenjali zagotavljanju učinkovitega, sodobnega javnega prometa. Žal je čas prehitel tudi nas in ni naključje, da so prometne zagate največje ravno v Piranu. Mesto, ki v mnogo čem kljubuje času in je bilo zgrajeno pred davnimi leti, s svojo zasnovo enostavno ne omogoča sodobnega odvijanja motornega prometa – pa če si to priznamo ali ne!

Nedvomno predstavlja avto danes potrebo. V hitrem tempu življenja nam zagotavlja ustrezno mobilnost, a obenem se ni težko zavedati tudi vseh njegovih škodljivih vplivov: segrevanja ozračja, prekomernega onesnaževanja zraka, hrupa, zmanjšanja prometne varnosti. Obenem pa se vedno pogosteje jezimo nad prometnim kaosom in gnečo in dnevno izgublamo vedno več svojega časa: bodisi v prometnih konicah, bodisi pri iskanju parkirnega prostora za svoje vozilo. Ali smo ob vsem tem še vedno tako neodvisni in mobilni?

In vendar, na vrednostni lestvici zaseda neposreden dostop z avtomobilom za mnoge zelo visoko mesto. Zato ne čudi mišljenje, da predstavlja omejevanje dostopa z jeklenim konjičkom za mnoge hud poseg v zasebnost, omejevanje neke osnovne, pridobljene in nikdar zapisane pravice, ki je v vseh teh letih iz dneva v dan težje izvedljiva.

Lahko bi našteali kar nekaj mest po svetu, kjer so z omejitvijo prometa v mestnih jedrih znatno izboljšali kvaliteto bivanja, obenem pa dali tudi nov zagon turistični dejavnosti. Med primere dobre prakse gotovo sodijo staro mestno jedro Ljubljane, Dubrovnik, po velikosti primerljivejši Hvar in še bližji Gradež. Tudi v naši občini lahko in moramo napraviti korak naprej. Pričujoča strategija nakazuje, na podlagi strokovnih podlag in poznavanja prostora, ustrezno pot in rešitve – za boljši jutri.

2.0 Pravni okvir in pravne podlage ureditve področja mirujočega prometa

2.1 Bela knjiga Evropske prometne politike v IV. poglavju "Racionalizacija mestnega prometa" opozarja na izjemen razmah avtomobilskega prometa v zadnjih štiridesetih letih zaradi razširitve mest, spremembe načina življenja in prilagodljivosti osebnega avtomobila ob ne vedno ustrezni ponudbi javnega prevoza ter da je pomanjkanje povezave med urbanistično in prometno politiko privedlo do skoraj popolne prevlade osebnega avtomobila. Bela knjiga navaja, da mestni promet povzroča 40 % vseh emisij ogljikovega dioksida, ki vplivajo na spremembe podnebja in drugo onesnaževanje, to pa vpliva na zdravje meščanov.

Bela knjiga predlaga rešitev v uvajanju čistih vozil in razvoju kakovostnega javnega prevoza. Predlaga tudi spodbujanje dobrih prijemov z vidika infrastrukture (npr. kolesarske steze) in rešitve, ki bi lahko pomenile alternativo avtomobilu. Javni prevoz mora torej izpolniti pričakovanja uporabnikov po udobju, kakovosti in hitrosti.

2.2 Državni zbor Republike Slovenije je v letu 2006 sprejel resolucijo o prometni politiki RS, ki opredeljuje izhodišča, cilje in ukrepe za doseganje ciljev ter glavne nosilce prometne politike. Resolucija kot enega izmed nosilcev prometne politike opredeljuje tudi lokalne skupnosti, ki so torej ustvarjalci prometne politike in skrbijo za občinsko cestno transportno infrastrukturo (ceste, parkirišča, kolesarske steze,...).

Področje mirujočega prometa torej sodi med lokalne zadeve, ki jih občina lahko ureja samostojno s splošnimi akti v skladu s področnimi zakoni. Odločitve, povezane z urejanjem mirujočega prometa, imajo dolgoročne posledice na razvoj mesta in kvaliteto življenja v njem. Ureditev mirujočega prometa je zato tesno povezana s področji načrtovanja prostorskega razvoja in posegi v prostor, varstvom okolja in urejanjem potniškega prometa.

V zvezi s področjem urejanja potniškega prometa naj navedemo opredelitev iz vizije mobilnosti, ko jo določa državna resolucija:

" ...Zaradi vse večje stopnje motorizacije je uporabnikov javnega potniškega prometa vse manj, zato ta postaja vse dražji, tako za uporabnike kot za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno ali neposredno subvencionirajo. Dolgoročno cenovno sprejemljiva rešitev je le v pritegnitvi večjega števila potnikov, ki sicer od javnega prometa kot lastniki osebnih avtomobilov niso življenjsko odvisni. Ti pa bodo javni promet uporabljali le v primeru sprejema ustrezne frekvence, udobnosti, hitrosti in cene javnega prevoza. Spodbujanje javnega prometa je nujno tudi iz okoljskih razlogov. Pozitivni učinki pa se bodo pojavili le v primeru ustrezne povprečne zasedenosti vozil javnega prometa."

Vse te navedbe kažejo na to, da je urejanje mirujočega prometa zahtevna naloga. Občine so soočene z nalogo zagotavljanja čim večje mobilnosti na eni strani in na drugi strani s potrebo po omejevanju prometa v mestu iz ekoloških razlogov.

2.3 Prvi odstavek 140.člena Ustave RS nadalje določa, da spadajo v pristojnosti občine lokalne zadeve, ki jih občina lahko ureja samostojno in ki se nanašajo na prebivalce občine.

Zakon o lokalni samoupravi določa, da občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena, ki jih določi s splošnim aktom občine ali so določene z zakonom. Te zadeve javnega pomena pa so:

- Upravljanje z občinskim premoženjem,
- Načrtovati prostorski razvoj,
- Graditi, vzdrževati in urejati občinske ceste, parkirišča in druge javne površine,
- Opravljati naloge občinskega redarstva,
- V okviru svojih pristojnosti urejati lokalne javne službe.

Navajamo še pomembnejša določila nekaterih drugih področnih zakonov, ki so povezani s področjem mirujočega prometa:

- A.) Zakon o varnosti cestnega prometa – določa pristojnosti občine na področju urejanja prometa (to obsega tudi ureditev mirujočega prometa),
- B.) Zakon o javnih cestah – določa parkirišče kot prometno površino zunaj vozišča, določa vzdrževanje cest, določa da občina sprejme odlok o občinskih cestah,
- C.) Zakon o gradnji objektov – določa parkirišča kot javne površine, katerih raba je pod enakimi pogoji dostopna vsem in torej določa parkirišča med grajeno javno dobro lokalnega pomena,
- D.) Zakon o urejanju prostora – določa pristojnost občine na področju urejanja prostora, ki pripravijo strategijo prostorskega razvoja občine,
- E.) Zakon o gospodarskih javnih službah – določa da občine z odloki o GJS opredelijo način opravljanja GJS,
- F.) Zakon o varstvu okolja – določa da morajo mestne občine sprejeti program varstva okolja (v primeru Občine Piran je treba navesti, da je program varstva okolja sprejet za območje MO Koper, Občine Izola in Občine Piran)

2.4 Občina Piran je skupaj z ostalima obalnima občinama sprejela LPVO (Lokalni program varstva okolja) za obdobje 2006-10, v katerem je za področje "Trajnostna dostopnost – cilj 3 " opredelila nalogo »Vzpostavitev sistema trajnostnih oblik mobilnosti v Slovenski Istri« .

Opremljeni cilji te naloge so :

- zmanjšanje emisij (hrup, emisije v zrak) iz prometa,
- povečanje dostopnosti javnih storitev ,
- vzpostavitev sistema trajnostnega prometa v Slovenski Istri v povezavi s sosednjimi regijami,
- povečanje možnosti izbire različnih oblik prevoza ,

in kot taki predstavljajo torej tudi podlago in izhodišče za oblikovanje ciljev tega dokumenta – Načrta razvoja mirujočega prometa na območju Občine Piran (strateške usmeritve) .

II. IZHODIŠČA IN CILJI RAZVOJA UREDITVE MIRUJOČEGA PROMETA

1. Obstoječa prometna ureditev je tako za območje ožjega mestnega jedra Piran kot za ostala območja v občini opredeljena z Odlokom o cestno-prometni ureditvi v Občini Piran (Uradne objave PN, št.49/03).

Predmetni, sedaj veljavni odlok, ki se že od svojega nastanka ni v celoti izvajal, je lahko ob pomanjkanju parkirnih mest predstavljal le rešitve, ki so postajale z večanjem števila vozil povsem nezadostne. Danes smo v ožjem mestnem jedru Pirana in Portoroža priča pravemu prometnemu kaosu, velike težave z mirujočim prometom pa imamo tudi v Luciji.

Pomemben trenutek v smeri novega prometnega koncepta za mesto Piran predstavlja nedvomno zaprtje Tartinijevega trga za motorni promet ter odločitev o izgradnji večje garažne hiše pred mestom Piran. Bistveno povečanje parkirnih zmogljivosti pa je pogoj za sprejem novega prometnega koncepta oz. ustrezne politike razvoja na področju mirujočega prometa. Podobni koraki bodo sledili tudi v ostalih delih občine, najprej v Portorožu in v Luciji.

Tudi v preteklem obdobju je bilo vloženega nemalo navora v iskanje sprejemljivih prometno-tehničnih rešitev in predlogov ureditve in omejitve prometa v mestu Piran. Ob številnih in nedorečenih predlogih umestitve garažnega objekta v prostor, cenovno prezahtevnih projektih in tudi vedno prisotnih zahtevah udeležencev v prometu po čim večjem in neomejenem dostopu v staro mestno jedro pa ti predlogi žal niso bili nikoli realizirani.

Strateške usmeritve urejanja mirujočega prometa Občine Piran zajemajo poleg zagotavljanja zadostnega števila parkirnih površin še ustrezno povezavo z javnim potniškim prometom. Poseben poudarek velja umiku čim večjega števila vozil in s tem razbremenitvi neposrednega obalnega pasu, kot tudi sodobni in za uporabnike prijazni povezavi večjih parkirnih površin z mestnimi središči. Obenem se zavedamo tudi pomena urejenih pešpoti in potrebne nadgradnje kolesarskega prometnega sistema.

2. **Izhodišča** pri pripravi in opredelitvi strategije mirujočega prometa v občini so:

- a.) Občina Piran je izrazito turistična občina, ki ji v sedanjem stanju občutno primanjkuje kapacitet za mirujoči promet,
- b.) Obstoječe površine za mirujoči promet na območju občine se večinoma nahajajo na prostorsko atraktivnih območjih, ki bi morala biti namenjena izvajanju turističnih in drugih dejavnosti,
- c.) Poseben poudarek je podan mestu Piran, ki s svojo lego in pozidavo ne omogoča sodobnega odvijanja motornega prometa in neprestanega večanja števila vozil v starem mestnem jedru,
- d.) Problem mirujočega prometa v vaseh se rešuje v okviru prostorskih aktov
- e.) Bodoče prometne ureditve morajo v čim večji meri zadostiti potrebam različnih uporabnikov, pri čemer želimo v mestu Piran dati prednost stalnim prebivalcem.
- f.) Potrebno je doreči vrsto in možnosti povezav bolj oddaljenih parkirnih površin z mestnimi središči, kar velja še posebno za Piran in preučiti različne možnosti urejanja dostave.

- g.) Priporočila Računskega sodišča RS o vsebini strateškega dokumenta, ki ga je podalo v revizijskem poročilu o politiki mirujočega prometa v Občini Piran (2008). Priporočila se nanašajo na to, da je potrebno: analizirati obstoječe stanje (infrastrukturo, potrebe, prednosti in slabosti parkirnih režimov); določiti cilje glede mirujočega prometa; analizirati prednosti in slabosti različnih načinov opravljanja gospodarske javne službe; nakazati vsebino novih-potrebni aktov za izvajanje politike mirujočega prometa; določiti obdobje, v katerem je treba uresničiti zastavljene cilje; opredeliti organizacijo izvajanja politike mirujočega prometa; določiti kazalce, po katerih se bosta merila doseganje ciljev in način spremljanja doseganja ciljev in pogostost poročanja o doseganju ciljev.

Strateški cilji :

- **Razbremeniti celoten obalni pas in urbana središča v občini avtomobilskega prometa (izboljšanje varnosti in bivalnih pogojev ter pogojev za razvoj turizma) in jih v čim večji meri nameniti ljudem in ne vozilom oziroma parkiranju. To pogojuje izgradnjo mreže garažnih hiš in določitev njihove vloge glede na lokacijo-dostopnost in velikost oziroma število parkirnih mest.**
- **Mestno jedro Pirana se definira kot območje omejenega prometa in območje za pešce, kar pomeni, da je potrebno zmanjševati ter postopoma omejiti vstop v mesto Piran z individualnimi osebnimi vozili.**
- **Izboljšati javni potniški promet in spodbujati druge alternativne oblike prevozov (kolesarski in peš promet,..), ki bodo omogočale večjo mobilnost občanov, obiskovalcev in drugih udeležencev prometa.**

S tem dokumentom se določijo tudi **kvantitativni cilji**, ki predstavljajo podlago za spremljanje uresničevanja politike razvoja mirujočega prometa (izhodiščno leto je 2008) :

- spremljanje zasedenosti posameznih parkirišč,
- povečanje števila parkirnih mest na območju občine (ne glede na kriterij lastništva),
- izboljšanje informiranosti uporabnikov parkirišč,
- zmanjšanje števila potovanj z osebnimi avtomobili v urbane centre in mestno jedro Pirana s preusmeritvijo na večje parkirne površine (npr. brezplačen prevoza oz. nadgradnja obstoječega sistema na Fornačah) ter
- povečanje števila potnikov z javnim prevozom (oz. z alternativnimi oblikami prevozov),
- izboljšanje prometne signalizacije in infrastrukture (parkirne opreme),
- zmanjšanje števila nepravilno parkiranih vozil.

III. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA PROMETNIH UREDITEV IN OCENA POTREBNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST

3.1. Analiza stanja:

V obstoječem trenutku se občina Piran, posebej na širšem območju Pirana in Portoroža, sooča z velikim primanjkljajem parkirnih mest (PM), kar je posebej izrazito v času glavne turistične sezone in v času vikendov, ko se poveča obisk turistov in lastnikov nepremičnin – počitniških stanovanj, katerih je na območju občine 1.550 (po evidenci izdanih odločb o pavšalni turistični taksi), po nekaterih ocenah izdelanih študij pa tudi preko 2.500, kar predstavlja nedvomno dodatno obremenitev z osebnimi avtomobili v času turistične sezone.

Za parkiranje se torej namenja prostorsko zelo atraktivne površine, katere pa bi morale biti namenjene turističnim dejavnostim.

Za namen priprave tega dokumenta so zbrani nekateri podatki, ki služijo za opredelitev potreb po zagotovitvi ustreznega števila PM kot tudi za opredelitev usmeritev nadaljnega razvoja mirujočega prometa:

- Število evidentiranih parkirnih mest v upravljanju JP Okolje Piran (plačna), druga plačna in neplačna parkirna mesta (PM):
 - v mestu Piran : 605 (brez Punte – 425)
 - parkirišče Fornače : 550
 - GH Arze : 217
 - Portorož+Lucija (ob obalni cesti) : 610 +280
 - v Luciji (GH TPC – Stavbenik) : 240
 - s k u p n o : 2502**

(JP Okolje upravlja še s cca 300 PM v Strunjanu)
- Število PM v lasti hotelov
 - območje Piran, Portorož, Lucija : 2285 (vključuje tudi GH metropol-400)
 - območje Strunjan (Krka, Salinera) : 450
 - s k u p n o : 2735**
- S strani upravljavca javnih PM je podana ocena o 100 % zasedenosti javnih PM (pomanjkanje PM) v poletnih mesecih ter ocena da je v ostalih mesecih v letu ta zasedenost vseh parkirišč bistveno nižja (30-90 %, odvisno od meseca).
- S strani upravljavca javnih PM je podana ocena, da znaša povprečno število potovanj z osebnim vozilom v mestno jedro Pirana od 65.000 do 70.000 voženj na mesec, od tega je cca 50 % voženj s strani upravičencev do abonmajev.
- Da znaša število prepeljanih potnikov s plačano vozovnico (brez šolskih prevozov) cca 260.000, kar predstavlja poprečno 722 voženj na dan oz. 361 potnikov/dan s povratno vožjo.
- Ker je pri planiranju bodočih potreb po mirujočem prometu potrebno upoštevati tudi nekatere statistične podatke (demografska gibanja prebivalstva, motorizacija, turizem), podajamo ugotovljene karakteristike (s strani izvajalca strokovnih podlag za izdelavo strategije), ki v največji meri vplivajo na prometno dogajanje, ki so:
 - v naselju bivanja je zaposlenih približno 1/3 delovno aktivnega prebivalstva,
 - cca 1/3 delovno aktivnega prebivalstva se vozi na delo v drugo naselje znotraj občine,
 - cca 1/3 delovno aktivnega prebivalstva se vozi na delo v drugo občino,
 - 88 % voženj na delo je vsakodnevnih,

- 67 % zaposlenih se vozi na delo z osebnim vozilom,
 - 53 % za to potrebuje do 15 min časa, 30 % pa od 15 min do 30 min.
- S strani JP Okolje so pridobljeni, v letu 2008 revidirani podatki o številu upravičencev do abonmajev za vstop v mesto Piran (1221), do abonmajev stanovalcem za parkiranje na Fornačah in GH Arze (431), do abonmajev za lastnike nepremičnin v mestu Piran (560 poleti, 382 pozimi), do abonmajev za zaposlene v mestu (302), do abonmajev za pravne osebe in za dostavo (skupno 145), ki služijo tako za oblikovanje potreb po PM oz. kot kontrolni mehanizem pri oblikovanju potreb po PM iz statističnih podatkov, upoštevajoč normative za PM.

3.2. Potrebno število PM:

Upoštevajoč specifično (prostorsko) problematiko parkiranja v mestu Piran in upoštevajoč dejstvo, da je v ostalih območjih občine danes parkirna problematika nekoliko manj pereča, sta za potrebe tega dokumenta opredeljeni 2 coni, od katerih vsaka lahko predstavlja zaključeno parkirno enoto, in sicer:

- CONA 1 – Piran s Fieso
- CONA 2 – Portorož z Lucijo (vključuje potrebe širšega območja, tudi navezavo na območje Seče in Strunjana)

Parkirne potrebe so bile pridobljene na podlagi normativov za posamezne elemente mirujočega prometa (vozila na gospodinjstvo, delovno mesto, nastanitvene turistične površine,...), ki za izvajanje svoje dejavnosti zahtevajo parkiranje. Potrebe so bile določene na podlagi pridobljenih statističnih podatkih o štev. reg.vozil v občini ter na osnovi štev. prebivalstva, stanovanjskih enot, gospodinjstev, del.mest v posamezni parkirni coni.

Potrebe po kapacitetah za mirujoči promet so določene za:

- izhodiščno leto 2008,
- leto 2010-2013
- leto 2018 in dalje

Pri določanju potreb za konec planske dobe so se upoštevali statistični podatki in drugi relevantni podatki, predvidene novogradnje po prostorskih načrtih, predvidena rast motorizacije itd.

3.2.1 Primerjava parkirnih potreb in možnosti (stanje za izhodiščno leto 2008):

	obstoječe število	ocenj. potrebno število	razlika
CONA 1- Piran	1283	3115	- 1832
CONA 2 – Portorož	3490 *	3400	+ 90
	1390 (javna PM)	1500 (javna PM)	- 110

Iz podane tabele je razbrati, da je v obeh parkirnih conah pomanjkanje PM občutno – primanjkuje cca 1.750 PM.

* - (v oceni za cono 2 niso zajeta PM na območju marine v Luciji – "začasno makadam parkirišče v upravljanju JP Okolje Piran in v lasti Marine Portorož", katero predstavlja alternativno možnost parkiranja za reševanje maksimalnih potreb v času viška turistične sezone)

V coni 1 predstavlja obstoječe število PM le 38 % po strokovnih normativih potrebnih PM.

V coni 2 pa obstoječe število PM (javna in v upravljanju hotelov) dosega število, potrebno po strokovnih normativih. Upoštevajoč le javna PM (brez hotelskih) je na voljo 76 % potrebnih kapacitet, s tem da so tu zajete potrebe zaposlenih in dnevnih obiskovalcev, kar pa bi se moralo urejati skupno (javno-zasebno partnerstvo).

Problem parkiranja na drugih območjih (npr. območje Strunjana, Seče, podeželja,..) je potrebno reševati s pripravo in sprejemom posamičnih prostorskih načrtov in drugih aktov (načrt upravljanja krajinskih parkov).

3.2.2 Bodoče potrebe PM :

Pri načrtovanju bodočih planskih obdobj je potrebno načrtovati bodoče potrebe, ne le reševati obstoječe probleme. V prognoziranju bodočih potreb za mirujoči promet je potrebno zajeti oz. analizirati številne faktorje, kjer lahko kot ključne izpostavimo predvsem :

- selitveni ter naravni prirast,
- trend odpiranja novih delovnih mest,
- spremljati trende razvoja in gibanja turističnega obiska,
- upoštevati vsebino predvidenih prostorskih načrtov (dodatna turistična ležišča),
- predvidene nove prometne in ostale ureditve, ki imajo za posledico ukinitvev obstoječih PM.

V prognozah za vmesne časovne preseke so bila upoštevana sledeča izhodišča :

a.) zaradi predvidenih novih prometnih ureditev:

- ukinitvev 550 PM na območju Fornač zaradi nove prostorske ureditve (pogoj so nadomestne kapacitete),
- postopna ukinitvev parkirnih mest v mestu Piran (ukinitvev dolgotrajnega parkiranja in vzpostavitev peš cone),
- postopno zmanjševanje zunanjih parkirnih mest v Portorožu (zaradi urejanja kolesarskih in peš poti).
- postopno zmanjševanje zunanjih parkirnih mest v Luciji po njihovi nadomestitvi znotraj javnih garažnih hiš

b.) porast turističnega prometa.

Potrebne kapacitete PM po časovnih presekih za obe analizirani coni:

	2008	2009	2013	2018	2023	2028
CONA 1	3115	3145	3270	3426	3582	3738
CONA 2	3400	3420	3485	3570	3655	3740

Ta tabela predstavlja tudi osnovo pri določanju potrebnih kapacitet bodočih garažnih hiš. Glede na to, da izgradnja garažnih hiš predstavlja velik finančni zalogaj, je potrebno delovati na osnovi sodelovanja med javnim in zasebnim kapitalom ter kombinirati osnovno dejavnost z ostalimi dejavnostmi, ki so sprejemljive za območje (trgovine, turistična dejavnost, stanovanja,..).

IV. TERMINSKI PLAN IZVEDBE PREDVIDENIH UKREPOV GLEDE KONCEPTA UREDITVE MIRUJOČEGA PROMETA:

Kot je navedeno v predhodnem poglavju, sta za potrebe tega dokumenta, upoštevajoč specifično (prostorsko) problematiko parkiranja v mestu Piran in upoštevajoč dejstvo, da je v ostalih območjih občine v sedanjem stanju parkirna problematika nekoliko manj pereča, opredeljeni 2 cona, od katerih lahko vsaka predstavlja zaključeno parkirno enoto, in sicer :

- CONA 1 – Piran (s Fieso),
- CONA 2 – Portorož z Lucijo (se nanaša na potrebe širšega območja, tudi navezava na območje Seče in Strunjana).

Izvedba terminsko in po fazah opredeljenih ukrepov je odvisna predvsem od zagotovljenih finančnih sredstev. V primeru spremenjenih okoliščin ali novih dejstev pa bo izvedba nadaljnjih ukrepov modificirana oz. dopolnjena.

1) Kratkoročni ukrepi – do 2010 :

CONA 1:

Na območju ožjega mestnega jedra (od avtobusne postaje naprej) se vzpostavi "peš cona" (24 ur na dan): absolutno prednost v prometu imajo pešci in kolesarji. Z motornimi vozili je vstop v ožje mestno jedro dovoljen stanovalcem in ostalim, z odlokom opredeljenim upravičencem. Čas dovoljenega brezplačnega vstopa v ožje mestno jedro in čas dostave se za posamezno skupino upravičencev opredeli z odlokom. Zagotovi se potreben tehnični sistem beleženja prisotnosti vozila v ožjem mestnem jedru. Zunanjim obiskovalcem (razen z odlokom opredeljenim) se ne omogoči vstopa v mesto z vozili. Hotelskim in ostalim gostom se zagotovi ustrezna možnost prevoza in dostave prtljage. Kratkoročne spremembe na področju Fiese niso predvidene.

- izgradnja GH Fornače s kapaciteto preko 800 PM in ukinitve dolgotrajnega parkiranja v ožjem mestnem jedru Pirana
- do zagotovitve dodatnih 300–500 PM se ohrani zunanje parkirišče na Fornačah.
- stanovalcem ožjega mestnega jedra Pirana oziroma imetnikom abonmajev se zagotovi PM za dolgotrajno parkiranje v garažni hiši Fornače, na zunanjem parkirišču na Fornačah, parkirna mesta med sedanjo vstopno zapornico in avtobusno postajo, v garažni hiši Arze, na ulici IX. korpusa, Rozmanovi ulici in na parkirišču ob obzidju,
- zunanjim obiskovalcem so namenjene parkirne površine v garažnih hišah Fornače in Arze in na zunanjem parkirišču Fornače
- ostali z odlokom opredeljeni upravičenci lahko vstopijo v ožje mestno jedro z vozili brezplačno, brez možnosti parkiranja. (spremstvo otrok ...)
- na območju Tomažičevega trga in Trga bratstva se vzpostavi "dostavna točka"
- zagotovi se ustrezna informiranost uporabnikov parkirnih površin (obvestilna prometna signalizacija, zgibanke, internetna stran, objave v medijih,...),
- obračališče se uredi na področju pred vstopom na Punto (»tri papige«).
- mesta ob vstopu na Tartinijev trg se nameni le lokalnemu avtobusnemu prometu

- pripravi se projekt podzemne povezave med GH Fornače in Tartinijevim trgom (tirna povezava ali tekoči trak, ki bi lahko v primeru dopolnitve projekta predstavljala tudi povezavo z Bernardinom in dolgoročno rešitev parkiranja v Fiesi)
- v skladu z možnostjo povečanje frekvence brezplačnih avtobusnih prevozov in uvedba alternativne oblike prevoza med parkiriščem in mestnim jedrom, npr. s kolesi.
- spodbujanje uporabe javnega mestnega prevoza (sklenjena je nova koncesijska pogodba – januar 2009) , s katerim so zagotovljeni pogoji za izvajanje kvalitetnejših prevozov:
 - nabava novih avtobusov
 - uvedba hitrejših linij na relaciji Piran-Lucija in dopolnitev obstoječih linij,
 - uvedbe mesečne vozovnice za občane z ugodno subvencionirano ceno s strani občinskega proračuna

CONA 2:

Koncept kratkoročne ureditve mirujočega prometa v Portorožu – Luciji: z ureditvijo sprehajalnih površin na območju Portoroža se postopno zmanjša število zunanjih PM, namenjenih kratkotrajnemu parkiranju. Z odlokom se opredeli PM za dolgotrajno parkiranje. Ohrani se obstoječe parkirne površine na območju Lucije. Do izgradnje novih parkirišč v okviru bodočega poslovno trgovskega centra se z odlokom opredeli mesta dolgotrajnega parkiranja v Luciji. Sprejme se tarifni sistem, ki bo spodbujal uporabo javnega mestnega prevoza, kjer je to možno.

- Ukine se cca 120 PM na morski strani štiripasovnice v Portorožu (od GH Metropol do križišča s Koprsko cesto),
- Zagotovi se plačila proste parkirne površine za potrebe osebnih motornih vozil in avtobusov (hotelski in dnevni gostje) na območju platoja Marine kot kratkoročne rešitve,
- Ohranitev obstoječih zunanjih parkirnih površin v Luciji in uporaba brezplačnih parkirnih mest na platuju pred Marino do izgradnje novih parkirišč v okviru bodočega trgovsko poslovnega centra.

Primerjava obstoječih in potrebnih kapacitet PM – leto 2009 :

	obstoječe	potrebno	razlika
Cona 1 –	1885*	3145	- 1260
Cona 2 –	3605	3420	185
(samo javna PM)	1105	1610	- 505

**V prvem obravnavanem obdobju, se kljub predlagani ukinitvi cca 350 PM v mestu Piran za dolgotrajno parkiranje, zagotovi dodatno preko 500 PM, kar omogoča izgradnja GH Fornače, ob dejstvu, da se v mestnem jedru zagotavlja za stanovalce in lastnike nepremičnin in ostale občane cca 250 PM za kratkotrajno parkiranje.*

Pričakovane prednosti in slabosti predlaganih ukrepov:

prednosti	slabosti
vzpostavitev peš cone	(začetno) nezadovoljstvo stanovalcev, trgovcev,
kvaliteta bivanja	gostincev,...
nadgradnja kolesarskega in peš prometa	zagotovitev dodatnih proračunskih sredstev
ureditev dostavnih točk in obračališč	
večje kapacitete za mirujoči promet	
večji nivo turistične ponudbe	
večja atraktivnost območja	

2) Ukrepi za leto 2013 – srednjeročni ukrepi :

Predvideni ukrepi so: glede na kategorizacijo in zmogljivost dostopnih cest je večino prometa za Piran smiselno usmeriti proti GH Fornače, kjer bo potrebno zagotoviti vsaj 500 dodatnih PM, da bi lahko dokončno umaknili vozila iz zunanjih površin Fornač. Velik poudarek velja ob tem ustreznim povezavam med glavno GH in mestnim jedrom. Najboljšo rešitev nedvomno predstavlja tunnelska povezava garaže s Tartinijevim trgom, ki bi rešila večino logističnih težav. Poleg povečanja zmogljivosti Fornač je smiselno razmišljati še o nekaj manjših garažnih hišah (200-300 PM), namenjenih predvsem potrebam stanovalcev. Glede na opravljene primerjalne študije pridejo v CONI 1 v poštev: področje nogometnega stadiona, ob Osnovni šoli Piran in v Fiesi (predvsem za obiskovalce).

CONA 1 :

- Tunelska povezava med GH Fornače in centrom Pirana, kar omogoči dodatno omejevanje vstopa v ožje mestno jedro z motornimi vozili.
- Dograditev GH na območju "južnih vrat" – območje Fornače / Bernardin (500-700 PM),
- S pridobitvijo dodatnih parkirnih površin se ukine parkiranje na odprtem parkirišču Fornače (550 PM). Ta površina se uredi za turistične namene.
- Izgradnja GH na območju "severnih vrat" - (200-300 PM), predvsem za potrebe stanovalcev,
- Izgradnja GH Fiesa (200-300 PM),
- vzpostavitev logističnega centra za potrebe dostave (elektro pogon). Uvedba le-tega omogoča prepoved prometa tovornih vozil na fosilna goriva v ožje mestno jedro.

Izgradnja GH Valeta s 1000 PM je namenjena prometni razbremenitvi obalne ceste na področju Portoroža. V večji meri bo zadostila potrebam po parkirnih mestih, ob ustrezni povezavi pa lahko znatno ublaži tudi problem parkiranja na področju Strunjana. Znotraj Portoroža je smiselno razmisliti o dodatnih manjših GH na področju Kaštela, zahodnega dela Portoroža in morda ob Turistiki, na vhodu v Bernardin. Glede na lastništvo obstoječih zemljišč je v tem trenutku težko napovedovati najhitrejše oziroma najboljše rešitve. Brez zagotovitve dodatnih parkirišč znotraj novih garažnih hiš zmanjševanje števila parkirnih mest ob sami obalni cesti ni možno.

Z izgradnjo novega stanovanjsko-poslovnega centra v Luciji bo na razpolago dodatnih 1000 PM, kar bo znatno ublažilo problem parkiranja na področju Lucije. Število zunanjih parkirnih mest bo ob ureditvi površin za pešce in kolesarje na nekaterih področjih manjše in namenjeno predvsem kratkotrajnemu parkiranju.

CONA 2 :

- Izgradnja GH Valeta s 1000 PM
- Možnost pričetka gradnje nekaterih manjših GH (območje Kaštela, zahodnega dela Portoroža in pred Bernardinom)
- Izgradnja GH v Luciji v okviru projekta stanovanjsko-poslovnega centra s 1000 PM.
- V obrtni coni se zagotovi ustrezno število parkirnih mest za kamione in avtobuse

Primerjava predvidenih in potrebnih kapacitet PM – leto 2013 :

	predvideno	potrebno	razlika
Cona 1	2858	3270	- 412
Cona 2	5505*	3485	+2020
Cona 1 + 2	8363	6755	+1608
	(7748)**		(+ 993)*

* upoštevana kapaciteta GH Valeta 1000 PM

** upoštevana ukinitvev odprtega parkirišča Fornače

3.) Ukrepi za leto 2018 – dolgoročni ukrepi :

Glede na obstoječo finančno in gospodarsko krizo ter negotove napovedi je iskanje potencialnih partnerjev in investitorjev danes težavno. Vsekakor je namen občine, da dolgoročno izpelje projekte in realizira strokovno opredeljene cilje, ki smo si jih v uvodu zadali. Prometna razbremenitev obalne ceste in dolgoročna rešitev problema mirujočega prometa je odvisna od posameznih korakov, načrtovanih že med kratkoročnimi in srednjeročnimi ukrepi. Dolgoročno je seveda predvidena realizacija vseh ciljev:

- izgradnja manjkajočih parkirnih zmogljivosti za področje Pirana in vzpostavitev «cone brez motornih vozil oz. brez vozil na fosilna goriva». Ob primernem razvoju možnost uvedbe vozil na električni pogon.
- Smiselna je nadaljnja tunnelska (tirna) povezava GH Fornače s Fieso in Bernardinom (področje Doma vodnih športov), kar bi še dodatno prometno razbremenilo lokalno cesto med Piranom in Portorožem.
- Večina vozil obiskovalcev za področje Portoroža se zaustavi v GH Valeta, manjše število PM pa bo na razpolago znotraj garažnih hiš v samem mestu.
- Namestitev dobrega informacijskega sistema o prostih parkirnih površinah znotraj občine
- Znatno se omeji število vozil, parkiranih na zunanjih površinah. Le-te se uredi in nameni pretežno pešcem in kolesarjem.
- Večino potreb po parkirnih mestih v Luciji bo zagotovljenih v okviru GH pod novim stanovanjsko poslovnim centrom, s prostorskim načrtom pa bo zagotovljena tudi večja površina za bodočo glavno GH Lucija ob izteku hitre ceste Jagodje – Lucija. Zunanje površine bodo v čim večji meri namenjene pešcem in kolesarjem, le v manjši meri kratkotrajnemu parkiranju.
- Fieso in Strunjan bo zaradi izrazito sezonskega značaja potrebno reševati predvsem v sklopu večjih garažnih hiš na Fornačah in na Valeti ter poskrbeti za ustrezno povezavo, bodisi preko tunela ali cestno.
- Za področje Seče je že v LN Seča-polotok predvidenih več PM, namenjenih kratkotrajnemu parkiranju ob kanalu, kar zahteva vzpostavitev posebnega prometnega režima. Dodatna parkirna mesta, namenjena dolgotrajnemu parkiranju, so predvidena ob bodočem vstopnem mestu proti Jernejevemu kanalu.
- Področje Strunjana pokriva v večji meri GH Valeta. V sklopu prenove Hotela Krka in ostalih objektov se s prostorskimi načrti zagotovi ustrezno število parkirnih mest.

V. JAVNI POTNIŠKI PROMET

1.) Splošno :

Javni potniški promet (JPP) je nujen element prometnega sistema vsake razvite družbe, saj zagotavlja ustrezno stopnjo družbene mobilnosti. Javni prevoz je prav gotovo ena od "žrtev" človekove odvisnosti od avtomobila, saj le-ta zmanjšuje zanimanje za uporabo javnega prevoza, kar posledično vpliva na ekonomijo JPP. Tudi zaradi tega je javni prevoz še manj privlačen za uporabnike. Ta začaran krog pa je potrebno prekiniti z različnimi ukrepi oz. aktivnostmi kot so :

- vzpostavljati konkurenčnost med alternativnimi oblikami prevoza,
- tarifna atraktivnost (poceni/preprosto za uporabo),
- zagotoviti ustrezen obseg ponudbe,
- vodenje "prijazne" politike do JPP (ugodna cena vozovnice) in "neprijazne" politike do osebnih vozil (relativno visoka cena parkiranja),
- zagotavljati ustrezen nivo prevoznih storitev (udobje, prijaznost, informiranost).

Osnovni cilj občine pri zagotavljanju dejavnosti JPP je seveda povečati delež uporabnikov JPP, temu podrejeni ostali cilji pa so zagotoviti :

- tarifna sopovezanost (morda integracija: parkirni listek = vozovnica) s tarifnim sistemom mirujočega prometa,
- povečanje in ohranjanje atraktivnosti JPP (ugodna cena, frekvenca, hitrost,..)
- večje ozaveščanje ljudi do uporabe JPP (izobraževalni programi in medijske akcije o trajnostni mobilnosti).

2.) Analiza obstoječe ureditve JPP (anketa o koriščenju) :

Z namenom dobiti čim bolj realno sliko o vseh bistvenih elementih izvajanja JPP tako za uporabnike kot za neuporabnike JPP, je bilo opravljenih cca 600 anket na območju celotne občine, s poudarkom na mesto Piran. Rezultati ankete so naslednji:

- delež uporabnikov JPP je v občini Piran (med 5-10 % , do 20 % pa za mesto Piran) bistveno večji kot znaša slovensko poprečje (3,6 %) → vzrok je v obstoječem stanju omejene mobilnosti ter v relativnem dobrem nivoju ponudbe JPP ,
- zaznati je relativno enak nivo prepeljanih potnikov med letom, v poletnem času pa povečanje za cca 60 % (uporaba JPP s strani turistov),
- zaznati je zadovoljstvo nad ceno (60 %), seveda pa bi nižja cena prispevala k večji uporabi JPP ter povečevala kakovost bivanja socialno bolj ogroženim skupinam prebivalstva,
- obstoječi vozni redi zagotavljajo dobro frekvenco JPP (v poprečju vozijo na 15 do 20 min na najbolj obremenjeni liniji Lucija-Piran) → povečanje frekvence bi zvišalo kvaliteto storitve JPP, vendar bi to zahtevalo dodatna finančna sredstva,
- lokacije postajališč in vozne linije zagotavljajo ustrezno dostopnost, najbolj se pa pogreša povezanost s pokopališčem ter z Belim križem,
- predlogi in pobude za izboljšavo JPP s strani anketirancev so (najpogostejši):
 - bolj urejena postajališča,
 - cenejša vozovnica (50%),
 - uvedba linije Piran-Fiesa,
 - pogostejša frekvenca do podeželja,

- podaljšan urnik nočnih voženj,
- več avtobusov v nedeljo,
- posodobiti vozni park,
- izboljšati udobje na avtobusih,
- brezplačna vozovnica za upokojene,
- prestaviti postajališče iz Tartinijevega trga,
- več informacij-predvsem za tujce...

3.) Predlogi bodočih ureditev JPP :

- na področju voznega parka:
 - obnova voznega parka (postopna uvedba, v skladu s tehnološkim napredkom, avtobusov na elektro pogon),
 - zagotovitev nizko-podnih vozil z modularnim sistemom (prilagajanje kapacitet potnikov),
 - na liniji Piran-Fornače uvedba odprtega vozila za poletni čas in poudariti da gre za brezplačni prevoz (velik napis GRATIS),
- tehnološka informacijska oprema vozil in postajališč:
 - postavitve avtomatov za izdajo vozovnic (krajši čas vožnje),
 - postavitve prikazovalnikov na najbolj frekvenčnih postajališčih,
 - postavitve LCD zaslonov v vozilih JPP (obveščanje ,...),
- uvedba novih linij JPP :
 - Piran – Beli križ (pokopališče, GH Arze),
 - ob eventualni izgradnji GH Valeta in Lucija je potrebno obe Gh povezati z mestnim jedrom Pirana (nujna je vzpostavitev sistema : parkirni listek = vozovnica + popusti...),
 - povečati frekvenco linij do podeželja (velikost avtobusov),
- ostali predlogi (ukrepi) :
 - vzpostavitev občinske službe za trajnostno mobilnost ter
 - številnih aktivnosti za spodbujanje uporabe JPP (ozaveščevalni članki, prirejanje dogodkov na avtobusih in drugi promocijski ukrepi,...),
 - ugodna cena mesečne vozovnice (15 -20 EUR) kar posledično predstavlja nujno subvencioniranje dejavnosti,
 - prostorsko načrtovanje za trajnostno mobilnost.

Kot nadgradnja prometnega sistema na območju občine Piran velja v sklopu javnega prometa razmisliti o tirni povezavi med Piranom (tunnel do Bernardina) in Lucijo, kar bi nadomestilo avtobusni javni promet. S tem bi zagotovili hiter, privlačen in ekološko optimalen javni potniški promet ter povečali turistično prepoznavnost območja. Seveda je ta predlog, danes gledano, morda utopičen z vidika višine sredstev, ki bi ga zahteval tak projekt, vendar je umesten, če ne drugega vsaj z vidika načrtovanja bodočih posegov v prostor.

VI. OKVIRNA OPREDELITEV INVESTITORSTVA IN VIROV FINANCIRANJA

Strategija mirujočega prometa podaja koncept(e) oz. smernice nove ureditve, ki temeljijo na zagotovitvi dodatnih parkirnih mest v daljšem časovnem obdobju ter na tej podlagi potrebni novi prometni ureditvi. Podaja pa tudi konkretne ukrepe, ki se že izvajajo (npr. izgradnja GH Fornache z 850 PM) in tiste, ki jih je potrebno izvesti kot prioriteto v letu 2009.

Seveda pa izvedba ukrepov po predlagani predmetni strategiji ne predstavlja le izgradnjo prepotrebnih PM, temveč izvedbo tudi drugih ukrepov, ki so: investicijska vlaganja v cestno infrastrukturo, izvedba ustrezne prometno-obvestilne signalizacije, zagotovitev potrebne tehnološko-informacijske opreme, katerih ocene investicijske vrednosti se dobi po izdelavi konkretnih izvedbenih načrtov (ter tudi zagotovitev izvajanja dejavnosti JPP).

Vsak posamičen ukrep v smeri pridobitve dodatnih PM v GH-ah pomeni, da je potrebno, z izvedbo le-tega, opredeliti investitorja in vir financiranja ter s tem v povezavi tudi način izvajanja te dejavnosti (kot gospodarsko javno službo oz. kot tržna dejavnost). Pri gradnji infrastrukturnih objektov, kar gradnja GH je, bo potrebno slediti veljavni zakonodaji (predvsem zakon o javnem zasebnem partnerstvu in zakon o gospodarskih javnih službah), morebitnim razpisom pristojnih ministrstev, ki bodo morda v bodoče namenjali sredstva za tovrstne projekte (danes jih ne), saj Občina Piran ni finančno sposobna sama zagotavljati sredstva za realizacijo vseh predlaganih ukrepov.

Če upoštevamo obstoječe število PM na območju Portoroža, Lucije in Pirana (4773 PM) s podatkom o ocenjenem številu PM za leto 2013 (6755 PM) ugotovimo, da bi samo **za zagotovitev manjkajočih cca 2000 PM v GH morali zagotoviti od 25 do 40 mio EUR** (cena je odvisna od lokacije, tehnologije gradnje in drugih pogojev gradnje).

V kolikor bi želeli izvesti dodatne ukrepe za izboljšanje mobilnosti na relaciji "garažna hiša (severni del) – mesto Piran" v smislu izvedbe podzemnega kanala z vertikalnim jaškom s tekočimi stopnicami v dolžini cca 200 m, bi to pomenilo **cca 3,5 mio EUR** dodatnih investicijskih stroškov, kar izhaja iz pridobljene primerjalne študije za izgradnjo garažnih hiš.

V januarju 2009 sklenjena nova koncesijska pogodba za izvajanje javnega mestnega (avtobusnega) prevoza predstavlja temelj za zagotovitev boljše mobilnosti potnikov na območju občine. Izhajajoč iz pridobljene ponudbe koncesionarja (oktober 2008) je razvidno, da znaša letni strošek za njeno izvajanje preko **900.000 EUR** (10 letna koncesija dejansko pomeni cca 9 mio EUR stroškov za to dejavnost), ki se bo delno kril iz namenskih stroškov proračuna za šolske prevoze, delno iz cene vozovnic (cena za občane Pirana bo v novem koncesijskem obdobju bistveno ugodnejša za občane – le 4,2 EUR/mesec), razliko pa bo predstavljala subvencija iz občinskega proračuna. Ocenjuje se, da bo moral občinski proračun zagotavljati skupno cca 70 – 80 % upravičenih stroškov za ta namen, vse odvisno od števila nakupov mesečnih in drugih vozovnic s strani občanov in drugih uporabnikov, kar pa je (bo) tudi v tesni povezavi s tarifno politiko parkiranja.

V skladu s 14.členom Odloka o komunalnem prispevku (UO PN, št.46/2000) si bo Občina Piran tudi v naprej prizadevala zagotavljati, ne glede na lastništvo parkirnih površin, dodatna parkirna mesta, ki bodo dostopna javnosti, torej vsem pod enakimi pogoji. Navedeni člen namreč omogoča, da lahko Občinski svet dodeli status javne garažne hiše tistim objektom, ki izpolnjujejo pogoj – vsaj 60 % PM namenjenih za javno uporabo vsem pod enakimi pogoji, pri tem da GH ne sme imeti manj kot 50 PM (Občinski svet daje soglasje tudi k določitvi tarif parkiranja).

Na osnovi navedenega torej ugotavljamo, da se :

- a.) viri za izgradnjo dodatnih PM na območju občine lahko zagotovijo iz :
- sredstev proračuna oz. upravljavca dejavnosti kot gospodarske javne službe (javni program),
 - sredstev zainteresiranih investitorjev, ki izgradijo GH kot javno GH (oprostitvev plačila komunalnega prispevka),
 - sredstev zainteresiranih investitorjev, ki izgradijo GH kot GH v skladu z zakonom o javnem zasebnem partnerstvu,
 - sredstev zainteresiranih investitorjev, ki izgradijo GH iz naslova tržnih programov v skladu z OPPN .
- b.) viri za zagotovitev izvajanja dejavnosti JPP v obliki koncesionirane dejavnosti (razpis za izbiro koncesionarja je bil izveden v letu 2008) se zagotavljajo iz:
- cene vozovnice (v manjši meri, iz že navedenega razloga spodbujanja večje uporabe JPP – cena mora biti stimulatívna za uporabnike): višina sredstev iz tega vira je odvisna od 2 parametrov, od cene in od števila kupljenih vozovnic, ki sta v medsebojni odvisnosti, kar pa je pogojeno tudi od tarifnega sistema parkiranja,
 - v pretežni meri pa s subvencijo občine (proračun), s katero lahko občina krije razliko med prihodki od vozovnic in stroški za to dejavnost, in kot taka predstavlja pomemben ukrep za spodbujanje uporabe JPP.

VII. OCENJEVANJE UČINKOV IN IZPOLNJEVANJE CILJEV (KAZALNIKI)

Z namenom zagotovitve ocenjevanja učinkov in izpolnjevanja ciljev glede uresničevanja te strategije se določajo kazalniki, po katerih se bo, po zaključku vsakega planskega obdobja, merilo doseganje ciljev, in ti so:

- povečanje števila parkirnih mest na območju občine (ne glede na kriterij lastništva),
- zmanjšanje števila potovanj z osebni avtomobili v mestno jedro z preusmeritvijo večje uporabe parkirišč (z uporabo brezplačnega prevoza – nadgradnja obstoječega sistema na Fornačah) ter
- povečanje zasedenosti parkirišč,
- istočasno povečanje števila potnikov z javnim prevozom (alternativa)
- povečanje frekvenc avtobusnih prevozov
- izboljšanje prometne signalizacije in infrastrukture (parkirne opreme)
- izboljšanje informiranosti uporabnikov parkirišč
- zmanjšanje števila nepravilno parkiranih vozil.

Uporabijo se pa lahko tudi drugi kazalniki za izpolnjevanje ciljev kot so npr.:

- višina subvencije za JPP,
- poprečna zasedenost vozil JPP,
- zadovoljstvo potnikov JPP (ankete),
- večje število novih potnikov JPP kot posledica sprejetih ukrepov,
- število prodanih mesečnih in ostalih vrst vozovnic JPP,
- število najemnih koles, ki so namenjena povečanju mobilnosti .

VIII. ZAKLJUČEK

Prometna vizija občine, predvsem pa mesta Piran temelji na dejstvu, da je prostor, ki je na voljo, preveč dragocen, da bi služil dolgotrajnemu parkiranju. Osnovni namen predlaganih ukrepov je ta, da se javne površine povrnejo ljudem. Parkiranje se mora vršiti na "skritih" lokacijah, ki ne bodo kazila okolja. Nadalje pa je potrebno vzpodbujati okolju in ljudem prijazen način transporta in težiti k optimalni mobilnosti vseh. Za potrebne novogradnje je potrebno sprejeti ustrezne občinske akte, ki bodo omogočali nujno rezervacijo prostora, ki je osnovni pogoj za uresničitev prometne vizije.

Ker kakršnakoli sprememba prometnega režima najbolj vpliva na prebivalce mesta, je namen te strategije, da se pri zagotavljanju boljše mobilnosti upoštevajo, v čim večji meri, njihovi konstruktivni predlogi. Istočasno se pa pričakuje, da bodo sami, v čim večji meri, sprejeli nove prometne rešitve, ki jim bodo izboljšale kvaliteto bivanja.

Piran je mesto, ki ima velike možnosti pri izkoriščanju mnogih javnih površin in ki se, ob primernih ureditvah, spremenijo površine za varno sprehajanje in v prizorišča različnih dogodkov.

Vzpostavitev "con omejenega prometa oz. peš con v centrih urbanih delov občine" (pri tem ima posebno vlogo mestno jedro Pirana) je osnovni cilj tega dokumenta, katerega realizacija se bo izvajala postopoma, upoštevajoč stanje v prostoru, finančne možnosti in možnosti prilagoditve potrebam stanovalcem.

Res je, da stanovalci izgubijo "pravico" parkiranja na javni površini "pred domom", vendar hkrati dobijo za nizko ceno dolgoročni najem garažnega prostora (poprečna vrednost PM je 15.000 EUR; predvidena mesečna najemnina pa bo, glede na investicijske in obratovalne stroške zanemarljiva).

Poudariti je potrebno, da bo vsaka bodoča odločitev odvisna od prostorskih, tehničnih in finančnih parametrov, zato je nakazanih več scenarijev, ki ima vsak svoje prostorske, tehnične in finančne vplive in posledice. Graditev in predvsem obratovanje bodočih GH je potrebno natančno spremljati in celovito analizirati ter na podlagi tega prilagajati strategijo mirujočega prometa z vidika celote.

Zato se predvideva modifikacija tega dokumenta v trenutku zaznave bistvenih sprememb podanih izhodišč, ciljev in dejstev oz. pogojev, ki vplivajo na realizacijo predvidenih ukrepov.

Urad za gospodarstvo in turizem:
Predstojnica Tanja Franca, univ.dipl.ekon.

VIRI:

- Prometna študija za izdelavo podlag za področje prometa za pripravo OPN (prometni scenariji in javni potniški promet), Lineal d.o.o. Maribor (marec 2008)
- Strokovna podlaga za pripravo strateškega dokumenta za oblikovanje politike mirujočega in javnega prometa; LINEAL, d.o.o., Maribor (oktober 2008)- / vključuje tudi dopolnitev strokovnih podlag, katerih sestavni del so tudi odgovori na pripombe v sklopu javne obravnave (marec 2009),
- Primerjalna študija izgradnje garažnih hiš na območju občine Piran ; LINEAL d.o.o. (januar 2009),
- Izhodišča za ureditev obalnega in priobalnega pasu v Občini Piran, projektna skupina (2006),
- Revizijsko in porevizijsko poročilo Računskega sodišča RS o politiki mirujočega prometa Občine Piran (2008),
- Lokalni Program Varstva Okolja 2006-10,
- Strategija razvoja turizma v občini Piran (predlog – december 2008).