

# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIRAN

junij 2017



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST





## CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIRAN

<b>Št. projekta:</b>	1377
<b>Projekt:</b>	Celostna prometna strategija Občine Piran
<b>Akronim projekta:</b>	CPS PIRAN
<b>Naročnik:</b>	Občina Piran Tartinijev trg 2 6330 Piran Slovenija
<b>Izvajalec:</b>	Lineal, Svetovalni inženiring in načrtovanje d. o. o. Jezdarska ulica 3 2000 Maribor Slovenija
<b>Datum izdelave:</b>	junij 2017
<b>Vodja projekta:</b>	mag. Matej DOBOVŠEK, univ. dipl. inž. prom.
<b>Sodelavci:</b>	Zlatko MESARIĆ, dipl. inž. prom. Klara MIHALIČ, mag. inž. grad. Petra KRIŠTOF, univ. dipl. inž. grad. Tomaž ZAJEC, univ. dipl. inž. grad. Tanja BLAGOTINŠEK, univ. dipl. inž. grad. dr. Samo Peter MEDVED, univ. dipl. inž. grad. Alenka PUČNIK, univ. dipl. inž. grad. arh. Anja BAUMAN ŠKOLJAK, univ. dipl. inž. grad. kraj. arh.
<b>Koordinatorji projekta s strani naročnika</b>	Rok HUMAR, dipl. ekon. Ljubo BERTOK, univ. dipl. ekon.
<b>Oblikovanje:</b>	M. DOBOVŠEK, Z. MESARIĆ
<b>Naklada:</b>	200 izvodov
<b>Kraj in datum:</b>	Maribor, junij 2017
<b>Založnik:</b>	Občina Piran
<b>Leto izida:</b>	2017



UDK  
COBISS.SI-ID

## KAZALO VSEBINE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE PIRAN

<b>OBČINA PIRAN NA POTI V ZELENO PRIHODNOST.....</b>	<b>3</b>
<b>S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO UREDITVE PROMETA PO MERI LJUDI..</b>	<b>5</b>
<b>STANJE PROMETA V OBČINI DANES.....</b>	<b>7</b>
<b>OD KLJUČNIH UGOTOVITEV DO OBLIKOVANJA IZZIVA OBČINE .....</b>	<b>11</b>
JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	11
KOLESARSKI PROMET .....	13
PEŠ PROMET.....	13
MOTORIZIRAN PROMET.....	15
MIRUJOČI PROMET .....	15
<b>VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI.....</b>	<b>21</b>
VIZIJA IZBOLJŠANJA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA V OBČINI .....	22
VIZIJA RAZVOJA URAVNOTEŽENE PROMETNE PONUDBE .....	22
VIZIJA ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE .....	23
VIZIJA IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI .....	29
VIZIJA RAZVOJA ATRAKTIVNEGA TURIZMA .....	29
<b>S STRATEŠKIMI UKREPI DO VIŠJE KAKOVOSTI BIVANJA V OBČINI .....</b>	<b>31</b>
<b>1. STRATEŠKI STEBER: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA.....</b>	<b>33</b>
<b>2. STRATEŠKI STEBER: IZBOLJŠANA PONUDBA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP) .....</b>	<b>37</b>
<b>3. STRATEŠKI STEBER: PRIVLAČNO, UČINKOVITO IN ATRAKTIVNO KOLESARJENJE.....</b>	<b>41</b>
<b>4. STRATEŠKI STEBER: IZKORIŠČEN POTENCIAL HOJE .....</b>	<b>45</b>
<b>5. STRATEŠKI STEBER: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MIRUJOČIM PROMETOM.....</b>	<b>49</b>
<b>PRILOGE .....</b>	<b>54</b>

# OBČINA PIRAN NA POTI V ZELENO PRIHODNOST

Izdelava in sprejetje Celostne prometne strategije Občine Piran označuje obdobje, ko je občina zavestno ubrala nov pristop k načrtovanju prometa v prihodnosti. Celosten pristop k reševanju prometne problematike presega obstoječe metode načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja javnosti, sodelovanja, vrednotenja, tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v občini za sedanje in prihodnje generacije.

S sprejetjem celostne prometne strategije se je Občina Piran zavezala k uresničevanju zastavljenih ciljev in izvedbi ukrepov, s katerimi bo možno v celotni občini zagotoviti potrebne pogoje za povečanje deleža opravljenih potovanj na do okolja prijazen, zdrav in aktiven način.

MOŽNOST, DA BI ŠTEVILNE VOŽNJE Z OSEBNIMI VOZILI NADOMESTILI S HOJO, KOLESARJENJEM ALI JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM, JE V OBČINI PIRAN ZELO IZVEDLJIVA.

Postopni prehod z zasebnega motornega prometa na alternativne načine potovanja je glavni cilj celostne prometne strategije, ki pa bo izpolnjen šele takrat, ko bo zagotovljena sodobna infrastruktura namenjena otrokom in mladim, starejšim odraslim in ljudem z omejenimi sposobnostmi. Iz tega naslova je ključno med sabo povezati tri »lokalne« sektorje, ki bodo narekovali prihodnji razvoj na področju prometa: **urbanistično načrtovanje** (strateško rabo zemljišč povezati z načrtovanjem prometa), **aktivno življenje** (vprašanja aktivnega načina življenja vključiti v preučevanje in načrtovanje rabe zemljišč) in **investicije** (dajanje prednosti financiranju javnega

prevoza ter izgradnji infrastrukture za pešce in kolesarje).

Čeprav je infrastruktura opremljenost za osnovne potrebe prebivalstva v Občini Piran zadovoljiva, pa se največje potrebe občanov kažejo predvsem v zagotavljanju večje zanesljivosti oskrbe, zaščite vodnih virov, vzpodbujanja racionalne rabe energije in splošnega dvigovanja kakovosti infrastrukturnih ureditev. Posodabljanje infrastrukture v zgodovinskih jedrih naselij in novejših stanovanjskih soseskah predstavlja možnost za celovito prenovo javnih prostorov v naseljih, urejanje površin za pešce in kolesarje, zelenih površin in ulične opreme.

S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO NAČRTOVANJA PROMETA, KI BO OBČINO PIRAN PONESEL V ZELENO PRIHODNOST.





---

MESTO PIRAN, PREŠERNOVO NABREŽJE.

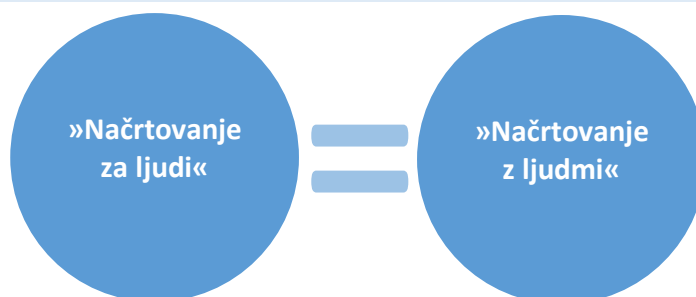
PIRAN, MAJ 2017

VIR: OBČINA PIRAN

# S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO UREDITVE PROMETA PO MERI LJUDI

Priprava celostne prometne strategije temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh oblik prometnih sistemov ter njihovo prepletanje in povezovanje z družbenim okoljem. Sodobno razmišljanje se odmika od dosedanje prakse, ki temelji na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža celostnemu načrtovanju prometa s poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa. Sodobni pristop pomeni urejanje prometa po meri ljudi s ciljem zagotavljanja enakopravne dostopnosti in izboljšanja kvalitete bivanja.

IZDELAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE JE TEMELJILA NA SLOGANU:  
»NAČRTOVANJE ZA LJUDI« VKLJUČUJE »NAČRTOVANJE Z LJUDMI«.



V ospredje obravnave je celostna prometna strategija postavila ljudi in kakovost bivanja, kjer sta promet in mobilnost definirana kot orodji za doseganje zastavljenih ciljev. Gre za celostno obravnavo, kjer načrtovanje ni omejeno le na posamezno področje, ampak upošteva potrebe okolja in prebivalstva, njihovo vključevanje v procese načrtovanja pa postavlja visoko na lestvici prioritete.

Kot izhodišče obravnave pri identifikaciji potreb družbenega okolja in prebivalcev Občine Piran je bilo potrebno temeljito

analizirati današnje stanje, ki je služilo za oblikovanje različnih scenarijev, ki so bili v pomoč pri razumevanju potencialov razvoja prometa in s tem razvoja celotne občine v prihodnosti. Opravljen kvantitativni pregled trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (prostorski dokumenti, stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, prometna varnost, storitve javnega potniškega prometa,...) je služil za pripravo seznama pomanjkljivosti, izzivov in priložnosti za nadaljnji razvoj občine.





---

OGLED STANJA NA TERENU Z LOKALNIMI DELEŽNIKI.

LUCIJA, SEPTEMBER 2016

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR



# STANJE PROMETA V OBČINI DANES

Na območju Občine Piran so opazni trendi naraščanja osebnega motornega prometa ter posledice njegovih negativnih vplivov na varnost v naseljih ob cestnih povezavah in na stanje okolja. Morska obala, neokrnjena krajina in obmorski kraji v Občini Piran so zaradi dobre prometne dostopnosti urbanih središč v osrednji Sloveniji, severni Italiji in Hrvaški pogost cilj množice obiskovalcev. Kratki in intenzivni prometni tokovi obiskovalcev v konicah ob koncu tedna in v času turističnih sezon obremenjujejo staro mesto Piran, letovišče Portorož in območja ob prometnih povezavah proti Hrvaški meji.

Prometna dostopnost in povezanost občine sta dobri, medtem ko obstoječi prometni režim na območju Piranskega polotoka ni skladen s spremenjenimi potovalnimi navadami prebivalcev in obiskovalcev,

naraščajočim številom potnikov v osebnih vozilih in z aktualnimi mednarodnimi, nacionalnimi in občinskimi usmeritvami za razvoj prometa. Težnja po stalni neposredni dostopnosti najprivlačnejših predelov ob obali z osebnimi vozili ima različne negativne posledice za okolje in kakovost bivanja. Slabosti prometnega režima in infrastrukture se kažejo v slabi opremljenosti naselij za pešce in kolesarje, slabi kakovosti tlakov in prometne opreme na voziščih, neustreznih lokacijah parkirnišč in neurejenosti drugih javnih površin. Posledice so na območju Piranskega polotoka in na najbolj obiskanih točkah vidne kot degradacija naravnega in urbanega okolja, ki zmanjšuje privlačnost prostora ter izničuje njegove gospodarske in družbene potenciale.



OMEJENA DOSTOPNOST INTERVENCIJSKIM VOZILOM NA TRGU BRATSTVA (ROKOV TRG),  
SLABA PRETOČNOST PROMETNEGA TOKA NA CANKARJEVEM NABREŽJU ZARADI NA CESTI PARKIRANIH  
DOSTAVNIH VOZIL.

PIRAN, OKTOBER 2016, MAJ 2017

VIR: OBČINA PIRAN

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIRAN



---

OMEJENO POLJE PREGLEDNOSTI NA OBSTOJEČIH  
PREHODIH ZA PEŠČE.

PORTOROŽ, JULIJ 2016

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR



Nivo urejenosti javnih prostorov v Občini Piran se dviguje na najprivlačnejših točkah, na nivoju celotne občine pa zaostaja. Kakovost javnega prostora se je poslabšala z rastjo motoriziranega prometa skozi naselja. Naraščajoč promet in pomanjkanje vlaganj v javni prostor vplivata na slabšanje bivalnih in delovnih razmer v naseljih ob najbolj obremenjenih prometnicah. Z izgradnjo obalne hitre ceste se ponuja priložnost za prestrukturiranje prometnic na območju Portoroža in Lucije v kakovostno urejene mestne ulice s površinami za pešce in kolesarje, gostejšo mrežo prečnih peš povezav med obalo in naselji in urejeno signalizacijo. Vlaganja v ureditev javnega

prostora bodo tako na območju Piranskega polotoka kot v zalednih naseljih v prihodnosti vse bolj pomembna za razvoj prepoznavne turistične ponudbe.

Hotelski kompleksi v Občini Piran posodablajo in dograjujejo namestitvene zmogljivosti na obstoječih lokacijah, v okviru posodobitev pa so pridobili omejeno število novih ležišč. Posledica dograjevanja je v posameznih primerih okrnjena arhitekturna celovitost objektov in večja koncentracija prometnih, infrastrukturnih in drugih obremenitev prostora, ki se ne rešujejo vzporedno s posodabljanjem objektov.



MEŠANJE PROMETA PEŠCEV IN KOLESARJEV NA POMETNIH POVRŠINAH REZERVIRANIH SAMO ZA PEŠCE.

PORTOROŽ, JULIJ 2016

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR



.....  
OZKA CESTNA POVEZAVA ZNOTRAJ ŽUPANČIČEVE ULICE  
(PRI KNJIŽNICI) V PIRANU NE OMOGOČA VEČJE  
PRETOČNOSTI MOTORIZIRANEGA PROMETA, ZARADI  
ČESAR PRIHAJA DO NEVARNIH SREČEVANJ S PEŠCI IN  
KOLESARJI.

PIRAN, MAJ 2017



# OD KLJUČNIH UGOTOVITEV DO OBLIKOVANJA IZZIVA OBČINE

Na podlagi izvedenih ogledov stanj na terenu, delavnic, javnih razprav s prebivalci, skupnih intervjujev in razprav z lokalnimi deležniki, izdelane analize ključnih dokumentov, postopkov in politik, izdelanih fotografskih posnetkov identificiranih prometnih problemov ter izvedene anketne raziskave o potovalnih navadah prebivalcev, se je izoblikoval seznam ključnih ugotovitev, ki služijo za oblikovanje izziva občine in vizije bodočega razvoja urbane mobilnosti ter nadalje pripravo akcijskega načrta, s katerim se bo zastavljena vizija razvoja prometa v občini pričela postopno uresničevati.

**NAJPOGOSTEJŠI NAČIN POTOVANJA:** VIDIK VARNOSTI, HITROSTI, DOSTOPNOSTI IN CENE, IGRA ODLOČILNO VLOGO PRI ODLOČITVI, KAKO BODO LJUDJE POTOVALI. VEČINA VSEH POTOVANJ V OBČINI JE OPRAVLJENIH Z OSEBNIM VOZILOM (65 % POTOVANJ), A JE HKRATI TA DELEŽ OPAZNO MANJŠI KOT V OSTALIH SLOVENSКИH OBČINAH (VEČINOMA NA 85 %). UPORABA OSEBNEGA VOZILA PREVLAĐUJE NA DALJŠIH POTOVANJIH V SLUŽBE, ŠOLE, PO NAKUPIH IN NA PROSTOČASNE DEJAVNOSTI.

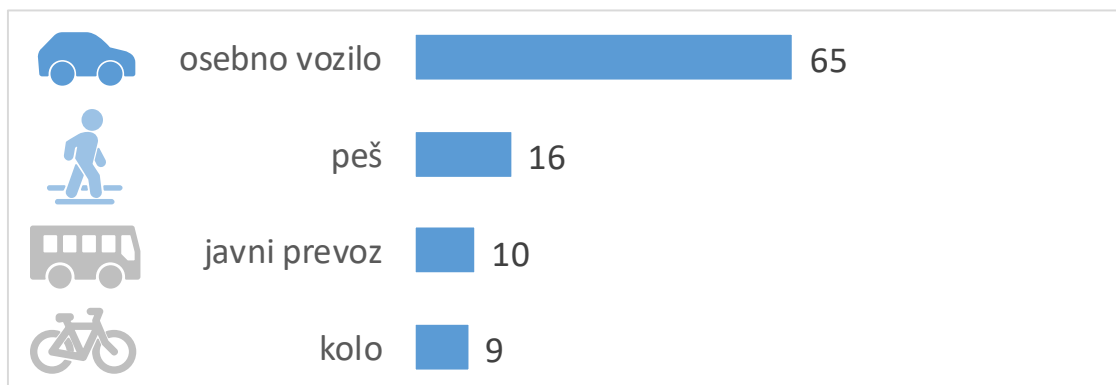
## JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet redno uporablja 10 % občanov. V času turistične sezone je javni potniški promet v Občini Piran relativno učinkovit in atraktiven. V času izven turistične sezone se atraktivnost javnega potniškega prometa zmanjša, kar je seveda posledica upada deleža obiskovalcev. Tako je na primer na relaciji Fornače – Tartinijev trg – Fornače v času turistične sezone 128 parov voženj/dan, v času izven sezone (oktober-april) pa 64 parov voženj/dan. Na danem področju so bile v zadnjem času uvedene tudi določene novosti kot je uvedba nove brezkontaktno enotne mestne kartice s katero je vzpostavljen sodobni elektronski plačilni sistem, ki omogoča lažjo, hitrejšo in bolj fleksibilno rabo javnega

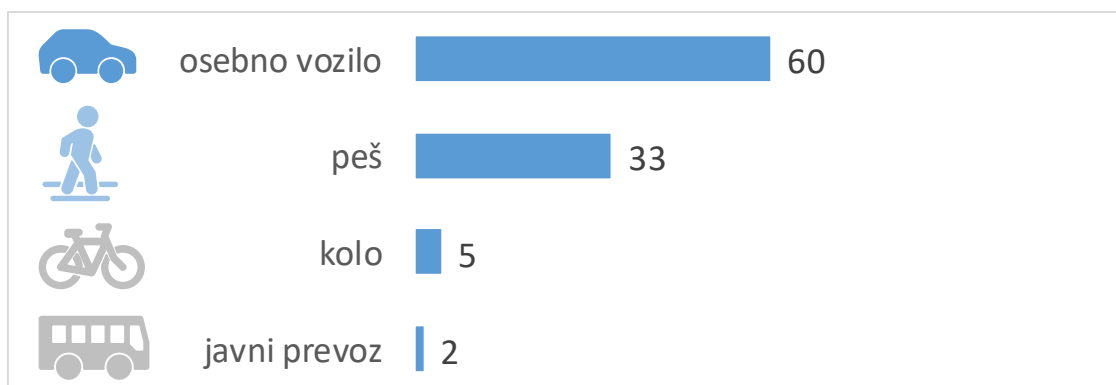
prevoza. Kartica omogoča podroben številčni pregled nad potniki in obremenjenost posameznih odhodov, tako, da prispeva k lažjemu načrtovanju sprememb v shemi prog in voznih redov. Frekvence voženj avtobusov so od linije do linije različne. Največja frekvenca voženj avtobusov je zaznana na povezavi »Piran AP – Beli križ – Lucija AP – Lucija šola – Obrtna cona – Lucija (Vojkova ulica)« kjer se v povprečju prevoz izvaja na vsakih 15 minut in kjer se dnevno med 5.30 in 00.05 uro opravi skupaj 79 voženj v eno smer (čas turistične sezone) oziroma 76 voženj (izven sezone). Na povezavi »Piran AP – Portorož – Strunjan« avtobus vozi v različnih časovnih intervalih (od 20 minut do 2 ur in 45 minut)

## Najpogosteje uporabljena prevozna sredstva med občani Občine Piran

### *Vsakodnevna potovanja v službe in šole (v %)*



### *Vsakodnevna potovanja po nakupih (v %)*



REZULTATI IZVEDENE ANKETNE RAZISKAVE O  
POTOVALNIH NAVADAH PREBIVALCEV OBČINE PIRAN.

VIR: GFK SLOVENIJA, AVGUST 2016

in kjer je med 6.15 uro in 19.30 uro opravljenih skupaj 9 voženj v eno smer. Na povezavi »Piran AP – Sečovlje – Dragonja – Sv. Peter – Padna – Nova vas« avtobus vozi v različnih časovnih intervalih (od 13 minut do 2 ur) in kjer je med 5.21 uro in 19.45 uro opravljenih skupaj 17 voženj v eno smer. Kljub urejenim povezavam in vzpostavljenim linijam pa do nekaterih naselij v zaledju kot so Sv. Peter, Nova vas in Padna, avtobus pripelje zelo redko (do 3 vožnje na smer). Postajališča za javni potniški promet so relativno dobro urejena, a bi jih bilo potrebno ponekod dodatno urediti in modernizirati.

#### KOLESARSKI PROMET

Kolo kot prevozno sredstvo za vsakodnevna potovanja uporablja 9 % občanov. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini je predvsem med seboj nepovezано omrežje kolesarskih povezav. Sedanje omrežje kolesarskih povezav omogoča varno kolesarjenje le na določenih odsekih, nato se kolesarje preusmeri nazaj na vozišče. Taki prehodi in prepletanja med različnimi prometnimi površinami so nepredvidljiva in nevarna, saj se ustvarjajo številne konfliktne točke. Prav tako je dostopnost številnih lokacij za kolesarje neoptimalna, saj primanjkuje tudi »vzporedna« kolesarska infrastruktura v obliki pokritih in varnih kolesarnic. Obstoječi kolesarski podstavki in stojala na javnih

površinah so marsikje neprivlačna, slabše vzdrževana ter zaradi zamaknjenosti od vhodov neopazna s strani obiskovalcev. Manjkajo tudi »servisno-informacijske« točke, ki bi bile opremljene z orodjem za osnovna popravila koles in ročno tlačilko z manometrom in kjer bi se kolesarji imeli možnost ustaviti, spočiti, okrepčati in preveriti ustreznost ter varnost lastnega kolesa.

#### PEŠ PROMET

Hoja je med prebivalci občine relativno dobro prepoznana kot privlačen način potovanja, saj vsakodnevna potovanja opravlja peš 16 % občanov. Ob večini najbolj prometno obremenjenih prometnic so površine za pešce urejene, enako velja tudi za prehode. Na določenih območjih pa so izven glavnih prometnic številne ozke cestne povezave, ki krepijo občutek ogroženosti in dodatno odvrtaajo od hoje, kar je še posebej opazno pri starejših udeležencih v cestnem prometu, kakor tudi med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, ki na poti v vrtec/šolo spremljajo svoje otroke. Ko govorimo o hoji je potrebno upoštevati tudi osebe z omejenimi sposobnostmi, ki se zaradi lastnih želja po izpolnjevanju potreb po aktivni mobilnosti srečujejo z visokimi robniki, manjkajočimi klančinami ob stopnicah in visoko podnimi avtobusi.

## Najpomembnejše vrednote pri bodočem načrtovanju prometa v Občini Piran



NAJPOMEMBNEJŠE VREDNOTE PRI BODOČEM  
NAČRTOVANJU PROMETA V OBČINI PIRAN.

VIR: GFK SLOVENIJA, AVGUST 2016



## MOTORIZIRAN PROMET

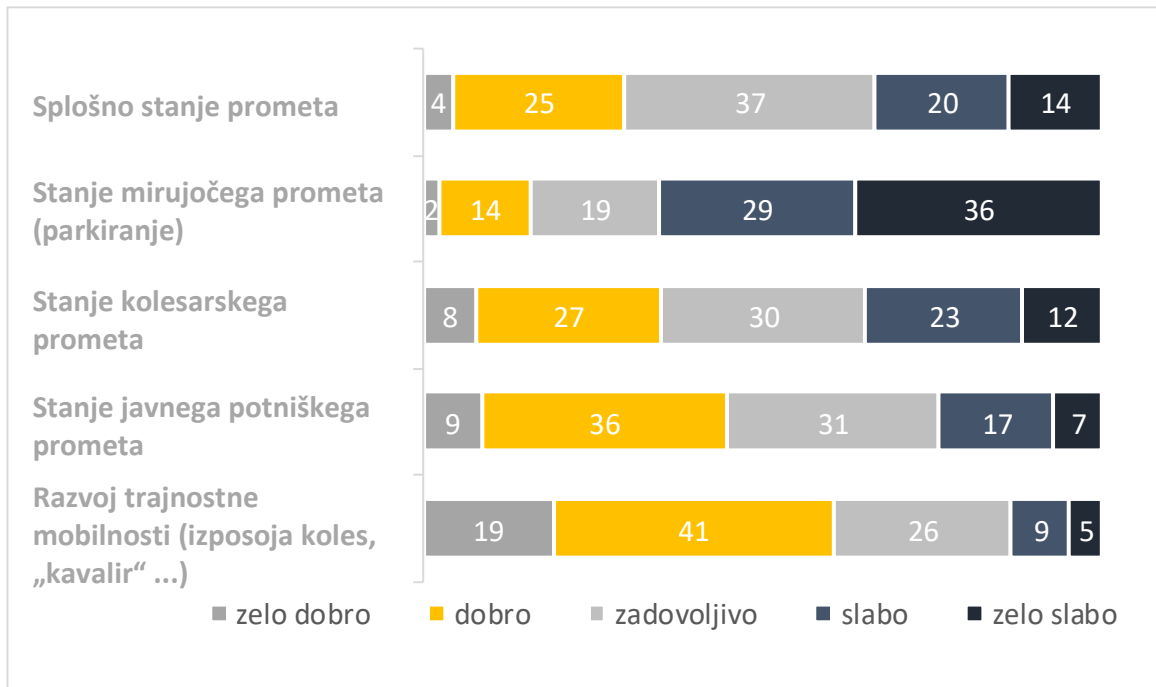
Občina Piran se zaradi svoje lege, tesne povezanosti s sosednjimi obalno-kraškimi občinami ter vpetostjo v pan-evropsko mrežo koridorjev nahaja na stičišču pomembnejših prometnih tokov, po katerih se odvija zelo gost promet. Kljub temu, da skozi Občino Piran ne poteka nobena avtocesta, pa se na cestnih povezavah G1-11, G2-111 in R3-628 odvija močan zasebni motorni promet, saj se veliko število dnevnikih migrantov iz občine in skozi njo vozi v službe, šole in po vsakodnevnikih opravkih v sosednje obalno-kraške občine (Izola, Koper) in obratno. Prav tako se po teh cestnih povezavah odvijajo mednarodni prometni tokovi, ki so posledica razvitega turizma v celotnem severnem Sredozemlju. Posledica povečanega tranzitnega prometa (turistična sezona, vikendi) skozi občino se kaže v daljših zastojih, saj ponekod geometrija križišč ne omogoča zadostne pretočnosti.

## MIRUJOČI PROMET



V mestu Piran lahko parkirajo stanovalci mestnega jedra Piran, ki so za svoje vozilo pridobili ustrezni abonma in imetniki rezerviranih parkirnih mest. Za ostale obiskovalce, je po veljavnem odloku rezerviranih sedem parkirišč, ki jih lahko koristijo. Z namenom omejevanja vstopa obiskovalcev z osebnimi vozili v mesto Piran je občina oblikovala višjo parkirno tarifo (5 €/1 h). Na zunanjem parkirišču Fornače lahko osebna vozila parkirajo imetniki abonmajev in sicer občani s stalnim prebivališčem na območju ožjega dela

mesta Piran, najemniki stanovanj v ožjem delu mesta Piran, invalidi (občani ožjega dela mesta Piran), občani s stalnim prebivališčem, lastniki garaž in parkirnih mest na območju parkirišča Fornače (za zapornico) in zaposleni v mestu Piran. Garažna hiša Arze ima kapaciteto 216 parkirnih mest. V njej lahko parkirajo vsi imetniki ustreznih abonmajev, kakor tudi naključni obiskovalci. Garažna hiša Fornače ima kapaciteto 844 parkirnih mest. Namenjena je parkiranju naključnih obiskovalcev ter imetnikom abonmajev (stalni prebivalci) ob doplačilu 25 €, kar izhaja iz dogovora med lastnikom garažne hiše in Občino Piran. V Fiesi se parkirna zaračunava v času od 1. 6. do 31. 8. v letu. Parkirna se plačuje na parkirnih avtomatih, na podlagi veljavnega cenika. V preostalem obdobju je parkiranje v Fiesi brezplačno. Upravičenci po odloku lahko pridobijo tudi ustrezni abonma. V Portorožu je parkiranje urejeno s tako imenovanimi modrimi conami. Na vmesnem pasu med obema cestiščema ter na posamičnih manjših parkiriščih so postavljeni parkirni avtomati za plačilo parkirnine. Parkirna se plačuje po veljavnem ceniku. Upravičenci po odloku lahko pridobijo ustrezen abonma. Parkiranje v Luciji se plačuje v coni, kjer so parkirišča označena z modro bravo. Parkirna se plačuje po veljavnem ceniku. Na območju Zdravstvenega doma Lucija, je parkirišče za kratkotrajno parkiranje (največ 1 ura). Poleg navedenih sta v občini plačljiva še parkirišče »Stjuža« v Strunjanu in parkirišče »Škvera« na Seči, kjer se parkirna plačuje celo leto.

## Zadovoljstvo občanov s stanjem prometa v občini (v %)



## Urejenost posameznih prometnih področij v občini (v %)

 <b>Dobro</b>	<b>Področje</b>	<b>Slabo</b>	
75 %	prometna signalizacija	25 %	
71 %	javni potniški promet in taksi služba	29 %	
63 %	rekreativne poti	37 %	
62 %	splošna prometna varnost	38 %	
62 %	varne šolske poti	38 %	
62 %	površine za pešce	38 %	
61 %	obveščanje prebivalstva	39 %	
61 %	varovanje zdravja	39 %	
57 %	javne površine	43 %	
56 %	varovanje okolja	44 %	
54 %	dostavni tovorni promet	46 %	
52 %	kolesarske poti	48 %	
50 %	tovorni promet	50 %	
46 %	ceste	54 %	
25 %	parkirne površine	75 %	

VSESPLOŠNO ZADOVOLJSTVO OBČANOV S STANJEM PROMETA IN UREJENOSTJO POSAMEZNIH PROMETNIH PODROČIJ V OBČINI.

VIR: GFK SLOVENIJA, AVGUST 2016

## Območja mirujočega prometa v Občini Piran<sup>1</sup>

- Območja mirujočega prometa in skupno število parkirnih mest v Piranu (vključno za motorna kolesa)

PIRAN:

Modra cona Piran	513
Zelena cona Piran	210
GH Arze	216
Odprto parkirišče Fornace	510
GH Fornace	844
<b>SKUPAJ</b>	<b>2293</b>



Zasedenost GH Fornace 2015 (844 PM)

vir: JP Okolje

Mesec	Vhodi (povprečje/dan)		Razmerje vsi vhodi/kapaciteta
	Abonenti	Zunanji	
jan	33	133	0,20
feb	32	127	0,19
mar	41	210	0,30
apr	54	354	0,48
maj	62	398	0,55
jun	92	452	0,64
jul	124	573	0,83
avg	134	756	1,05
sep	96	441	0,64
okt	62	253	0,37
nov	42	160	0,24
dec	37	166	0,24

največ na dan	164	1074
	12.08.2015	21.08.2015

Zasedenost GH Arze 2016 (216 PM)

vir: JP Okolje

Mesec	vhodi (povprečje/dan)		Razmerje vsi vhodi/kapaciteta
	Abonenti	Zunanji	
jan	56	23	0,37
feb	57	26	0,38
mar	64	48	0,52
apr	61	49	0,51
maj	67	61	0,59
jun	75	70	0,67
jul	78	115	0,89
avg	81	141	1,03
sep	76	89	0,76
okt	61	81	0,66
nov	56	28	0,39
dec	56	33	0,41

največ na dan	114	340
	9.09.2016	30.10.2016

<sup>1</sup> Območja mirujočega prometa v Občini Piran: <http://okoljepiran.si/dejavnosti/sektor-turisticne-infrastrukture-2/promet/>. Vir fotografij: LINEAL d. o. o. Maribor.

## ➤ Pregled vhodov in izhodov v mesto Piran v letu 2016 ter število izdanih dovolilnic

vir: JP Okolje **Vhodi in izhodi v Piran (modra cona) in zunanje parkirišče Fornače 2016\*** (skupaj 1023 PM)

Mesec	Vhodi (povprečje/dan)			Izhodi (povprečje/dan)			koliko je več vhodov od izhodov
	Abonenti	Zunanji	SKUPAJ	Abonenti	Zunanji	SKUPAJ	
jan	1218	496	1714	1233	450	1683	31
feb	1270	493	1763	1283	416	1699	64
mar	1423	623	2046	1447	552	1999	47
apr	1456	604	2060	1469	534	2003	57
maj	1500	683	2183	1520	603	2123	60
jun	1532	705	2237	1548	620	2168	69
jul	1451	743	2194	1458	621	2079	115
avg	1401	750	2151	1429	640	2069	82
sep	1445	730	2175	1464	625	2089	86
okt	1334	640	1974	1364	561	1925	49
nov	1256	533	1789	1277	471	1748	41
dec	1250	572	1822	1261	513	1774	48
<b>povprečje</b>	<b>1378</b>	<b>631</b>	<b>2009</b>	<b>1396</b>	<b>551</b>	<b>1947</b>	

največ na dan	1866	945		1806	834	
	1.07.2016	25.03.2016	čas sezone	1.07.2016	25.03.2016	čas sezone
		913			780	
		27.08.2016			27.05.2016	

\* Statistični podatki skupnih vhodov/izhodov. Podatki vhodov/izhodov ločeno za mesto Piran (modra cona) in ločeno za zunanje parkirišče Fornače niso na voljo.

### ABONENTI PO LOKACIJI IN SKUPINAH na dan 18.1.2017

	PIRAN			FORNAČE (6)			GH ARZE			zeleni abonma (8)			S K U P A J		
	aktivni	mirovanje (1)	SKUPAJ	aktivni	mirovanje (1)	SKUPAJ	aktivni	mirovanje (1)	SKUPAJ	aktivni	mirovanje (1)	SKUPAJ	aktivni	mirovanje (1)	SKUPAJ
stalni prebivalci	1168	370	1538	243	188	431	64	38	102	23	38	61	1498	634	2132
pravne osebe "rdeči, začasni" (9)	59	44	103	0									59	44	103
rumeni brezplačni (2)	70		70										70	0	70
beli abonma (3)	50		50										50	0	50
lastna garaža, parkirišče NIB	19		19										46	0	46
zaposleni (7)				424	315	739	78	37	115				502	352	854
najemniki stanovanj				66	41	107	6	2	8				72	43	115
ostali občani (športni obj.)				0			7	9	16				7	9	16
stanovalci Fornač				99	8	107							99	8	107
lastniki nepremičnin							50	43	93				50	43	93
<b>PRAVICA DO PARKIRANJA</b>	<b>1366</b>	<b>414</b>	<b>1780</b>	<b>859</b>	<b>552</b>	<b>1411</b>	<b>205</b>	<b>129</b>	<b>334</b>	<b>23</b>	<b>38</b>	<b>61</b>	<b>2453</b>	<b>1133</b>	<b>3586</b>
intervencije	46		46										46	0	46
ostali občani-30 min (4)	414	427	841						0				414	427	841
dostava	146	27	173	10	3	13							156	30	186
vstop do 10 ur lastniki nepremičnin (5)	504	104	608			0							504	104	608
<b>kratkotrajno parkiranje</b>	<b>1110</b>	<b>558</b>	<b>1668</b>	<b>10</b>	<b>13</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				<b>1120</b>	<b>561</b>	<b>1681</b>
<b>S K U P A J</b>	<b>2476</b>	<b>972</b>	<b>3448</b>	<b>869</b>	<b>552</b>	<b>1424</b>	<b>205</b>	<b>129</b>	<b>334</b>	<b>23</b>	<b>38</b>	<b>61</b>	<b>3573</b>	<b>1694</b>	<b>5267</b>

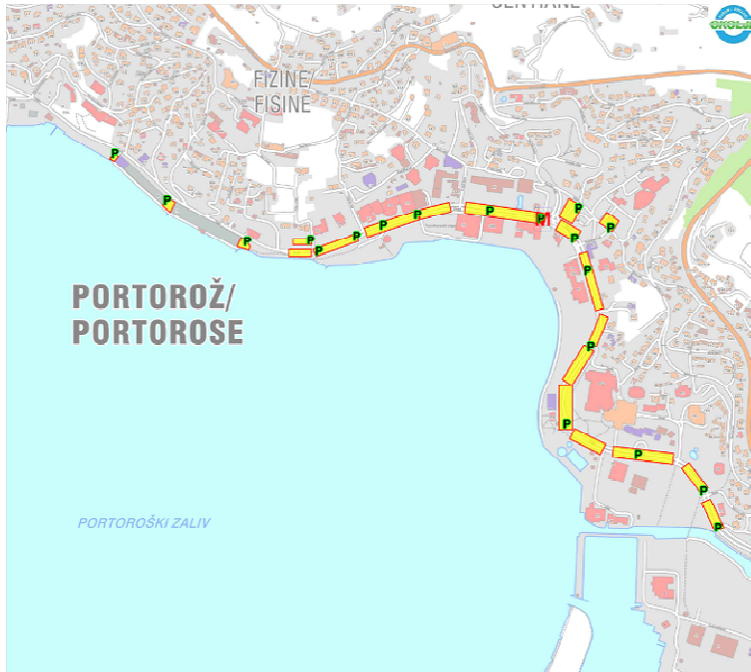
OPOMBE

- (1) Abonma je v mirovanju na željo upravičenca, če ga več kot mesec dni ne uporablja.
- (2) Začasni abonmaji za pravne osebe, ki izvajajo v mestu različna dela (npr. patronažne službe, CSD, gradbena dela za občino...).
- (3) Je brezplačen in omejen na tri ure. Upravičenci so predstavniki medijev in svojci bolnih ali ostarelih, ki na podlagi zdravniškega potrdila dobijo abonma za oskrbo staršev ali svojcev.
- (4) Pravico do tega abonmaja imajo vsi občani občine Piran. Omogoča vsakokratno 30 min brezplačen vstop v mestno jedro. Pravico do tega abonmaja imajo tudi občani drugih občin, če npr. njihovi otroci obiskujejo razne krožke, klube ali druge dejavnosti znotraj mestnega jedra.
- (5) Abonma je namenjen vsem lastnikom nepremičnin, ki nimajo prijavljenega stalnega prebivališča v mestnem jedru ("vikendaši") in sicer za dostavo prtljage, razne opreme ipd.
- (6) Parkiranje stalnih prebivalcev (za 2. ali 3. vozilo v gospodinjstvu). Ta vozila nimajo pravice do abonmaja za vstop v mesto Piran, temveč samo za na parkirišče Fornače.
- (7) Zaposleni v Piranu poleg na Fornačah lahko parkirajo tudi v GH Arze. "Veliko" mirovanja je posledica tega, da delodajalci (npr. Mercator ipd.) zaposlene premikajo iz ene enote v drugo enoto, zato ti zaposleni dajejo abonmaje na mirovanje (ne vedo, kdaj bodo delali ponovno v Piranu). Mirovanje je tudi posledica bistveno povečanega obsega delovne sile v času turistične sezone (turizem, gostinstvo....).
- (8) Se nanaša na zgornje območje Pirana ("severna vrata").
- (9) Časovno omejeni abonmaji (npr. velja 1 mesec).

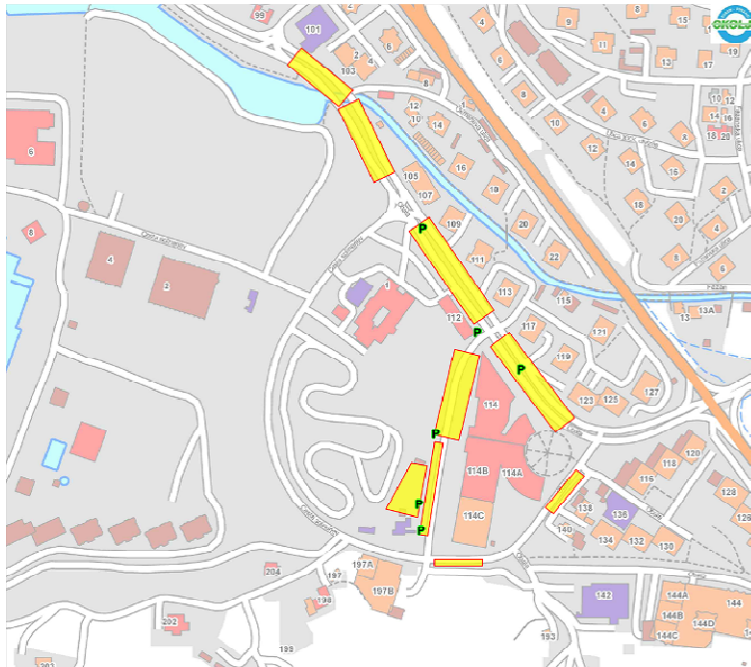


- ➔ Območja mirujočega prometa in skupno število parkirnih mest v Luciji, Portorožu, na Seči in v Strunjanu (vključno za motorna kolesa)

**PORTOROŽ:**



**LUCIJA:**



## SEČA IN STRUNJAN:



NASELJE	Območje znotraj naselja	Brezplačno	Invalidsko	Kratkotrajno	Motorno kolo	Nezarisano	Rezervirano	Taksi	Zarisano	SKUPAJ
<b>FIESA</b>							45		110	<b>155</b>
<b>PORTOROŽ</b>			7	23	87		15	7	460	<b>599</b>
	Hotel Marko								27	27
	Med skladišči		1						26	27
	Mercator		1						6	7
	Novi Kastel								34	34
	Obala 1		4	13	48			7	135	207
	Obala 2		1	10	3				166	216
	Skladišče soli								18	18
	Splošna plovba						15			15
	Stari Kastel								48	48
<b>LUCIJA</b>		50	7	8	9			1	152	<b>227</b>
	Bucko	44	1	1						46
	Lekarna			4						4
	Park Sonce								38	38
	Pošta								28	29
	TPC	6	5	3	9			1	86	110
<b>SEČA</b>						19				<b>19</b>
<b>STRUNJAN</b>		9			18	314			35	<b>376</b>

S TEŽNJO PO IZBOLJŠANJU POGOJEV ZA CELOSTNI RAZVOJ URBANE MOBILNOSTI JE OBČINA PIRAN OBLIKOVALA KLJUČEN IZZIV:  
 »S TRAJNOSTNIM NAČRTOVANJEM PROMETA DO UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE!«

# VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI

Ključni izziv služi za oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa v Občini Piran. V Občini Piran je kljub nekaterim pomanjkljivostim možno danes najti precej uspešne primere dobrih praks, ki ponazarjajo, da je Občina Piran že stopila na pot sodobnega načrtovanja prometa. Med nje se prištevajo vzpostavljena območja umirjenega prometa v strjenih stanovanjskih soseskah z omejitvijo hitrosti na 10 km/h, 30 km/h in 40 km/h, delno izgrajeno omrežje kolesarskih in peš povezav, »knjižnični« sistem izposoje koles »Piranko«, brezplačna možnost koriščenja prevoza z avtobusom na posameznih povezavah, brezplačna uporaba električnih vozil v mestu Piran, brezplačna možnost koriščenja avtobusnih prevozov za šoloobvezne otroke, sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti in podobno.

S CILJEM UMESTITVE OBČINE PIRAN NA ZEMLJEVID SLOVENSКИH IN EVROPSKIH OBČIN, KI SVOJE KRAJE RAZVIJAJO PO MERI PREBIVALCEV IN ZA NJIH VZPOSTAVLJAJO KVALITETNEJŠE POGOJE ZA BIVANJE, BO POTREBNO OBSTOJEČE PRIMERE DOBRIH PRAKS ŠE NADGRADITI TER VZPOREDNO IZVESTI SVEŽENJ NOVIH UKREPOV, KI BODO V PRVI VRSTI DOPRINESLI K PREPOZNAVANJU POTENCIALOV, KI JIH IMA HOJA, KOLESARJENJE IN UPORABA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.

Oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa v Občini Piran, mora upoštevati načela trajnostne mobilnosti ter zadovoljevati potrebe sedanje generacije, brez ogrožanja možnosti izpolnjevanja potreb prihodnjih generacij. Temeljna načela trajnostne mobilnosti, ki jih vizija bodočega razvoja prometa v občini mora zajemati, so:

- ➡ ohranjanje naravnega okolja;
  - ➡ ohranjanje in izboljševanje zdravja in varnosti vseh ljudi;
  - ➡ izpolnjevanje potreb ljudi po premagovanju prostorskih razlik;
  - ➡ zmanjševanje stroškov prevoza;
  - ➡ zagotavljanje uporabe alternativnih načinov potovanja;
  - ➡ zmanjševanje povpraševanja po fosilnih gorivih; in
- ➡ zagotavljanje dolgoročnega vzdrževanja integriranih prometnih sistemov.

Pri oblikovanju vizije bodočega razvoja prometa v občini, je ključnega pomena upoštevanje priporočil Svetovne Zdravstvene Organizacije (SZO) glede krepitve zdravega življenjskega sloga. Tako se hoja in kolesarjenje zaradi pozitivnih učinkov na zdravje človeka lahko obravnavata kot priporočljivi obliki telesne dejavnosti, čedalje večji pomen pa pridobivata tudi kot obliki potovanja. Torej peš ali s kolesom v službo, šolo, po nakupih in v prostočasne dejavnosti lahko prebivalci zadostijo dnevnim potrebam po telesni dejavnosti in prispevajo k ohranjanju okolja.

IZBOLJŠANA KAKOVOST ŽIVLJENJA, URAVNOTEŽENA PROMETNA PONUDBA, UČINKOVITA IN ENAKOPRAVNA DOSTOPNOST, IZBOLJŠANA PROMETNA VARNOST IN RAZVOJ TURISTIČNIH PRODUKTOV, PREDSTAVLJAJO GLAVNE PARAMETRE VIZIJE BODOČEGA RAZVOJA URBANE MOBILNOSTI V OBČINI.

### VIZIJA IZBOLJŠANJA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA V OBČINI

Boljša kakovost življenja je nekaj, k čemur Celostna prometna strategija Občine Piran teži in s ciljem uresničevanja sprememb na bolje, bo udejanjala v praksi sprejete ukrepe. Zavedajoč se širših globalnih sprememb in trendov na državni ravni ter geostrateškega položaja Občine Piran, bo sodobna prometna infrastruktura omogočala razvoj občine tako navznoter kakor tudi navzven, v povezavi z ostalimi sosednjimi občinami in nadalje s celotnim slovenskim prostorom. S sprejetjem celostne prometne strategije bo »pozicioniranje« Občine Piran v slovenskem prostoru postalo še uspešnejše, prav tako se je s tem občina pridružila nacionalni mreži občin, ki na sistematično voden način zagotavljajo in vzpostavljajo pogoje za trajnostni razvoj urbane mobilnosti. V luči dolgoročnih razvojnih sprememb, pomemben izziv predstavlja povečanje zaupanja s strani občanov. Zaradi družbene raznolikosti se bodo dosledno spoštovale družbene vrednote, kot so solidarnost, strpnost,

medsebojno sodelovanje, varnost in mir, pri čemer pa je ključnega pomena, da se vse strani zavedajo svojih obveznosti in dolžnosti.

### VIZIJA RAZVOJA URAVNOTEŽENE PROMETNE PONUDBE

Razvoj uravnotežene prometne ponudbe zajema vzpostavitev celostnega načrtovanja trajnostne mobilnosti in udejanjanje v praksi sprejetih ukrepov, s ciljem, da se prepoznajo potenciali, ki jih imajo hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa na celotno družbeno okolje. Vizija razvoja uravnotežene prometne ponudbe zajema vzpostavitev široke palete prevoznih načinov visoke kakovosti, s katerimi bodo prebivalci potovali hitreje in udobneje, z večjim občutkom varnosti in zadovoljstva, z manj težav, hrupa, vibracij in onesnaženja zraka, ter predvsem ceneje zaradi manjših potreb po pogonskem gorivu in ostalih stroškov, ki izhajajo iz lastništva osebnih vozil. S ciljem privabljanja prebivalcev, obiskovalcev (turistov) in podjetij, bo razvita prometna ponudba uravnotežena.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA NI USMERJENO PROTI UPORABI ZASEBNEGA MOTORIZIRANEGA PREVOZA, KLJUB TEMU PA GA ŽELI Z RAZVOJEM IN VZPOSTAVITVIJO ALTERNATIVNIH PONUDB TRAJNOSTNE MOBILNOSTI OMEJITI.



## VIZIJA ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE

Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse skupine prebivalstva predstavlja glavni pogoj, da bo uravnotežena prometna ponudba med uporabniki (prebivalci in obiskovalci) prepoznana kot ustrezna alternativa zasebnemu motornemu prometu. Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti do površin za rekreacijo, športnih območij, parkov, stanovanjskih sosesk, javnih institucij, podjetij, naravnih in kulturnih znamenitosti pomeni zagotovitev sodobne infrastrukture namenjene otrokom in mladim, starejšim odraslim in ljudem z omejenimi sposobnostmi. S ciljem povečanja privlačnosti in atraktivnosti kolesarskega prometa in izboljšanja dostopnosti s kolesi v Občini Piran je ključnega pomena nadgradnja obstoječega omrežja kolesarskih povezav vzdolž obale, s ciljem, da se med sabo povežejo vsa naselja v občini. V okviru nadgradnje omrežja kolesarskih povezav se bo na posameznih mestih v občini za varno vodenje kolesarjev zamenjala obstoječa vertikalna prometna signalizacija, umestili se bodo označeni in z bičem opremljeni prehodi ter klasični betonski kolesarski podstavki bodo zamenjani s pokritimi kolesarskimi stojali, ki bodo omogočali varnejše parkiranje in zaklepanje koles. Z izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih povezav se bo obstoječe omrežje

kolesarskih povezav povežalo in posledično se bo povečala varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, saj se bo z izgrajenim omrežjem kolesarskih povezav zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu. Urejena in varna parkirišča in objekti za shranjevanje koles imajo velik pozitiven vpliv na uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. S ciljem povečanja deleža kolesarjev med vsemi starostnimi skupinami prebivalstva, se bodo v Občini Piran uredili dodatni objekti in naprave, kjer bo kolesa možno varno parkirati in shranjevati za daljše časovno obdobje (daljše od dveh ur). S ciljem povečanja deleža kolesarjev na poti v osnovne in srednje šole se bodo uredila atraktivna in pokrita kolesarska parkirišča v neposredni bližini vhodov v šole.

S ciljem povečanja deleža pešcev v Občini Piran in izboljšanja dostopnosti peš bo potrebno načrtovati dodatne površine namenjene prometu pešcev. Podobno kot za promet kolesarjev je potrebno obstoječe omrežje peš povezav nadgraditi. V okviru nadgradnje obstoječih peš povezav je na posameznih mestih v občini potrebno umestiti dodatne označene in z bičem opremljene prehode čez cesto in v območjih mirujočega prometa, kjer se razvijajo velike hitrosti in kjer zaradi prostorske stiske ni možna ureditev peš povezave, izvesti nujne tehnične ukrepe za dodatno umirjanje prometa.





VIZUALIZACIJA UREDITVE SKUPNEGA PROMETNEGA  
PROSTORA V PIRANU (UREDITEV GARAŽNE HIŠE NA  
OBMOČJU NEKDANJE BENCINSKE ČRPALKE TER  
ARHITEKTURNA UREDITEV SKUPNEGA PROMETNEGA  
PROSTORA NA OBMOČJU DANTEJEVE ULICE IN  
CANKARJEVEGA NABREŽJA).

VIR: SKICA 5 D. O. O. PORTOROŽ

Prav tako je pred obstoječimi prehodi za pešce potrebno na obeh straneh v širini prehoda zagotoviti čakalne površine za pešce, razširiti polja preglednosti pred prehodi (ukinitev bočnih parkirnih mest tik ob prehodih, odstranitev hortikulture) in za ljudi z omejenimi sposobnostmi znižati robnike na prehodih ter ob stopnicah pred vhodi v pomembne objekte (občina, zdravstveni dom, lekarna, pošta,...) in do površin za rekreacijo urediti manjkajoče klančine. Z izgradnjo manjkajočih odsekov peš povezav, umestitvijo dodatnih označenih prehodov se bo obstoječe omrežje peš povezav povežalo, posledično se bo povečala varnost pešcev in dostopnost do nekaterih frekventnih lokacij v občini. S ciljem povečanja deleža prihodov predšolskih in šoloobveznih otrok v vrtce in osnovne šole peš je potrebno načrtovati in urediti varne šolske poti, ki bodo med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, mladimi in zaposlenimi v šolah prepoznane kot varne in zanesljive. Javni potniški promet mora še nadgraditi sedanjo podobo učinkovite in atraktivne oblike urbane mobilnosti.

Obstoječe frekvence voženj avtobusov je potrebno načrtovati na krajše časovne intervale (omenjeno velja predvsem za čas izven turistične sezone) ter jih, kjer je to potrebno, načrtovati skozi cel dan (24/7). Predvsem za določene ciljne skupine prebivalstva (starejši občani, ljudje z omejenimi sposobnostmi) ter za določena območja (zaledje občine), je potrebno uvesti storitev »prevoz na poziv«, ki ga kot novost omogoča tudi Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16). Obravnava potencialnega razvoja in

implementacije sistema je potrebna predvsem na tistih območjih Občine Piran, kjer zagotovitev javnega potniškega prometa ali izboljšanje dostopnosti linij javnega potniškega prometa predstavlja prevelik strošek oziroma sta ekonomsko pod pragom rentabilnosti. Poleg drugih možnosti bo izvajanje javnega prevoza mogoče v sklopu izvajanja šolskega prevoza, saj v času čakanja med jutranjim in popoldanskim prevozom prevoznik lahko opravlja tudi del prevozov na klic. Poleg že obstoječih povezav javnega potniškega prometa lahko tovrstna storitev v Občini Piran predstavlja izrazito izboljšanje povezav občinskega središča z ostalimi naselji v zaledju (npr. Strunjan, Sečovlje, Padna, Sveti Peter, Nova vas, Malija,...) in sosednjimi občinami predvsem v času nižjega povpraševanja po storitvah javnega potniškega prometa.

Obstoječa frekventna avtobusna postajališča bo potrebno opremiti z udobnimi sedeži, ustrezno razsvetljava, koši za smeti, veljavnimi voznimi redi ter zemljevidi poteka avtobusnih linij. Zaradi razpršenosti naselij v Občini Piran (Padna, Nova vas, Sv. Peter,...), je s ciljem izboljšanja dostopnosti potrebno načrtovati postavitev dodatnih avtobusnih postajališč oziroma na voznem pasu označiti območja, kjer bo dovoljeno ustavljanje ter pobiranje in odlaganje potnikov. Zaradi goste poselitve v priobalnih naseljih (Piran, Portorož, Lucija, Strunjan) je avtobusna postajališča v teh krajih smiselno opremiti z ustreznimi kolesarnicami, ki bi kolesa varovala pred vremenskimi vplivi in omogočala varno zaklepanje za daljše časovno obdobje.





IDEJNA ZASNOVA UREDITVE SKUPNEGA PROMETNEGA  
PROSTORA PRED HOТЕLOM KEMPINSKI V PORTOROŽU.

VIR: OBČINA PIRAN, IDZ 89-15 PROMENADA V

Celostno načrtovanje prometa v Občini Piran bo posebno pozornost namenilo zasebnemu motoriziranemu prometu, predvsem parkiranju. Nadgraditi je potrebno parkirno politiko, ki bo v občini vzpostavila sistem parkirnih ureditev, ki bo v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja prometa. Pri tem je potrebna ločena obravnava vsakega naselja v občini, saj na primer parkirna tarifa za prebivalce mesta Piran ne more biti v nobenem primeru primerljiva s parkirno tarifo za prebivalce naselja Lucija, saj gre za popolnoma različni mesti, kjer enakovreden pristop ni mogoč. Kjer še niso, je potrebno urediti parkirne tarife, ki bodo odvrčale od dolgotrajnega parkiranja prioriteto pred lekarnami, poštnimi in bančnimi poslovalnicami, knjižnico in podobno. S ciljem izboljšanja dostopnosti za ljudi z omejenimi sposobnostmi bo pred vhodi v pomembne javne ustanove ter stanovanjske objekte potrebno zagotoviti dodatna parkirna mesta za invalide v širini 3,6m (širina, ki omogoča invalidom na vozičkih lažjo mobilnost okrog vozila). S ciljem ureditve varnih šolskih poti v občini bodo na odsekih, kjer prihaja do konfliktov, vzpostavljeni novi prometni režimi z dodatnimi tehničnimi ukrepi umirjanja prometa.

Ko je govora o srednjeročni viziji razvoja prometa v Občini Piran (čez 5 in več let), je potrebno omeniti tudi s strani Republike Slovenije načrtovano izgradnjo hitre ceste Jagodje – Lucija. Uredba o državnem lokacijskem načrtu za hitro cesto na odseku Jagodje – Lucija in priključno cesto za Piran (sprejeta julija 2008), opredeljuje gradnjo odseka štiripasovne hitre ceste od Jagodja (navezava na obstoječo štiripasovnico) do krožišča Lucija v dolžini 4,38 km ter

dvopasovno regionalno cesto proti Piranu v dolžini 1,5 km. Uradno mnenje Občine Piran (sklep na Občinskem svetu iz decembra 2016) je, da je pred izgradnjo hitre ceste Jagodje – Lucija, nujno potrebno izgraditi hitro cesto Koper – Dragonja ter traso ustrezno podaljšati do Sečovelj z namenom, da se hitra cesta ne konča v Luciji. Omenjeno izhaja iz bojazni, da bi hitra cesta skozi Lucijo prevzela vlogo tranzitne povezave s Hrvaško, kar bi izrazilo poslabšalo prometne razmere na širšem območju naselja Lucija.





VIZUALIZACIJA UREDITVE KOLESARSKE POVEZAVE LUCIJA-SEČA (SITUACIJA »VSTOPNE TOČKE« DANES-JUTRI).

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

## VIZIJA IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI

S ciljem prenove obstoječe cestne infrastrukture in izgradnje kolesarskega omrežja ter omrežja peš povezav se bo zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu, saj ne bo prihajalo do nevarnih prepletanj in križanj med različnimi prometnimi površinami. Ko bodo izpolnjeni vsi infrastrukturni pogoji, se bo delež uporabe osebnih vozil zmanjšal, kar bo vodilo v zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom in s težje ter lažje poškodovanimi. Vzporedno temu bo možno pričakovati manjši pomor domačih in divjih živali na cestah, kateremu fenomenu smo priča danes povsod po državi.

## VIZIJA RAZVOJA ATRAKTIVNEGA TURIZMA

Z načrtovano modernizacijo obstoječe prometne infrastrukture, predvsem z izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih in peš povezav, postavitvijo javnih kolesarskih parkirišč in postajališč ter nadgradnjo prometno-informativne signalizacije, se bodo zagotovili pogoji za optimalnejši razvoj kolesarskega in pohodniškega turizma v celotni Občini Piran.

Zato je ključnega pomena, da se izgradnja novih kolesarskih in peš povezav načrtuje v neposredni bližini kulturno zgodovinskih (sakralnih) objektov, ob naravnih znamenitostih, ob gostinsko-turističnih objektih, ob obali, ter da se navežejo na obstoječa kolesarska omrežja in omrežja peš povezav v vseh sosednjih občinah. Na ta način bodo zagotovljene sklenjene kolesarske in peš povezave, ki bodo omogočale vzpostavitev novih kolesarskih in

pohodniških produktov z bogato turistično ponudbo in po katerih bodo možna neprekinjena daljinska potovanja ter povezovanja s sosednjo državo Republiko Hrvaško.





**Kolesarska povezava »Lucija – Seča«**

Dolžina: 1,8 km

Višinska razlika vzpona/spusta: 29,7 m / -27,7 m

Povprečna strmina vzpona/spusta: 2,6 % / -3,6 %



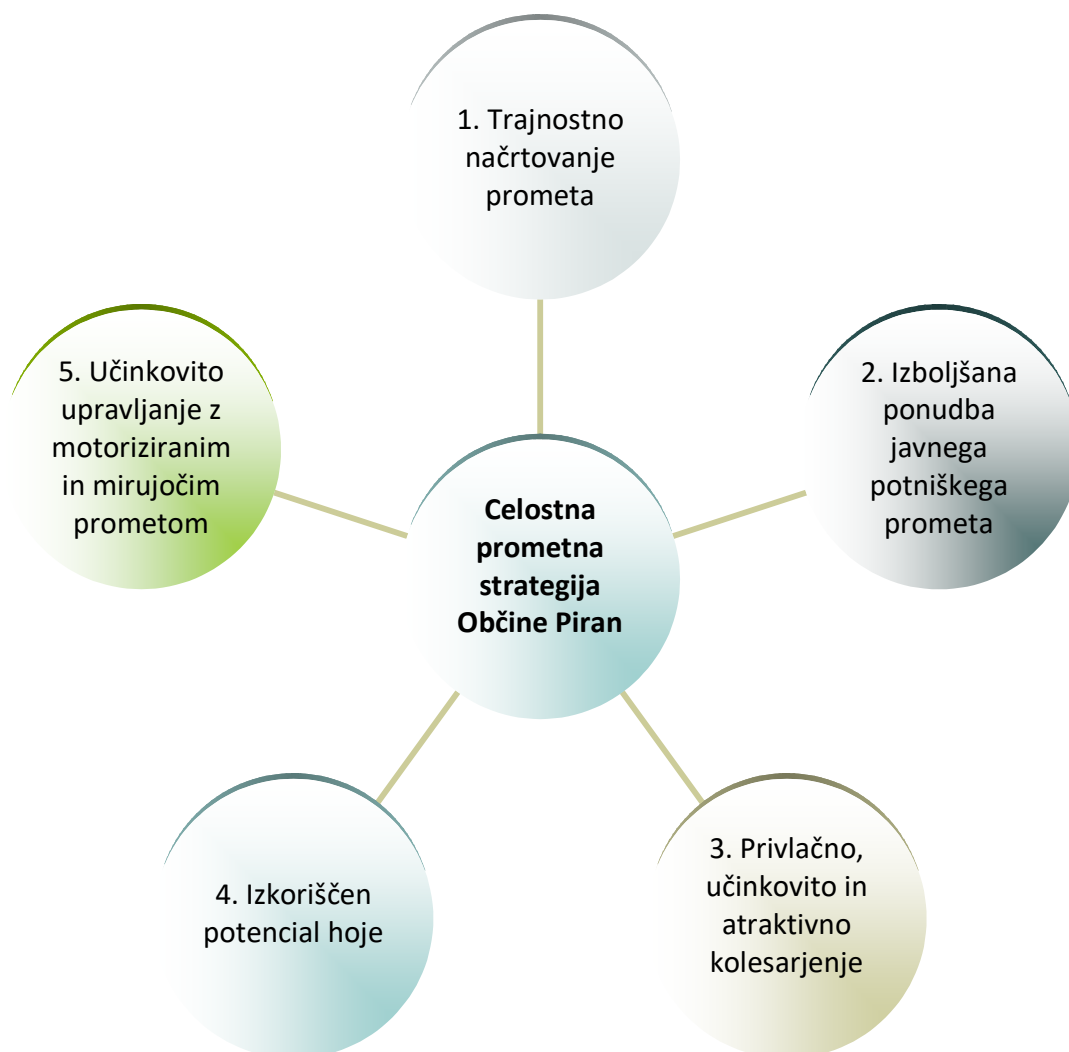
PREDLOG TRAS IZGRADNJE MANJKAJOČIH ODSEKOV  
KOLESARSKIH POVEZAV V OBČINI PIRAN TER PRIKAZ  
VIŠINSKEGA PROFILA NOVO NAČRTOVANE KOLESARSKE  
POVEZAVE »LUCIJA – SEČA«

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

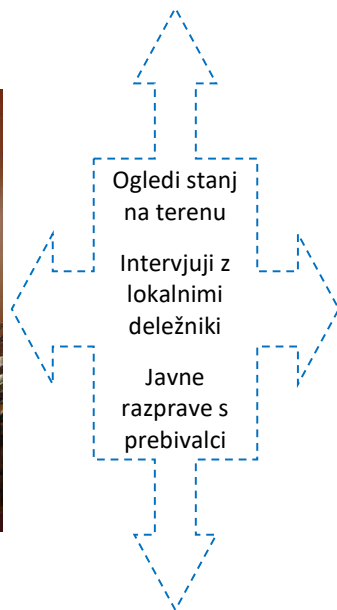
# S STRATEŠKIMI UKREPI DO VIŠJE KAKOVOSTI BIVANJA V OBČINI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PIRAN NA PODLAGI ZAZNANIH POTREB PREBIVALSTVA PO ZAGOTOVITVI UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE PREDVIDEVA NIZ UKREPOV RAZDELJENIH V 5 STRATEŠKIH STEBROV!

Strateški stebri celostne prometne strategije Občine Piran:







PREKO OGLEDV STANJ NA TERENU, JAVNIH RAZPRAV S PREBIVALCI, INTERVJUJEV Z LOKALNIMI DELEŽNIKI DO OBLIKOVANJA NABORA STRATEŠKIH UKREPOV.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

## 1. STRATEŠKI STEBER

# TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Občina Piran kot večina slovenskih občin nima izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa, kjer bi se enakovredno obravnavale potrebe prebivalcev in ki bi učinkovito odgovarjala na njihovo povečano povpraševanje po zadovoljevanju vsakodnevnih potreb po urbani mobilnosti. Zato je ključnega pomena, da bodoče trajnostno načrtovanje prometa temelji na ustrezni integraciji strateške rabe zemljišč in prometnega načrtovanja, na vključevanju vprašanj aktivnega načina življenja v preučevanje in načrtovanje rabe zemljišč ter na določitvi prioritetenih področij ukrepanja, kjer se v ospredje postavijo financiranje javnega potniškega prometa ter izgradnja infrastrukture za pešce in kolesarje.

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja trajnostnega načrtovanja prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

### CILJI:

- Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Piran ter njena revizija in prenova na dve oziroma pet let (v skladu z navodili Ministrstva za infrastrukturo). V okviru prenove se izvede anketna raziskava o potovalnih navadah prebivalcev.
- Sprejetje uravnoteženega občinskega proračuna, ki bo enakomerno porazdelil finančna sredstva med vse zvrsti prometa ter vzpostavitev proračunske

postavke za trajnostno mobilnost (za izvedbo t. i. »mehkih« ukrepov).

- Vsakoletno pilotno testiranje novih inovativnih idej in ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti.
- Spremljanje nacionalnih in mednarodnih razpisov s področja trajnostne mobilnosti s ciljem pridobivanja nepovratnih finančnih spodbud za implementacijo načrtovanih ukrepov.
- Aktivno vključevanje občine v evropske projektne konzorcije s ciljem izmenjevanja izkušenj in primerov dobrih praks s področja trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti.
- Krepitev občinske redarske službe s ciljem prispevanja k učinkovitejšemu upravljanju motoriziranega prometa znotraj mesta Piran.
- Optimizacija prometa in dostave znotraj mesta Piran.
- Izvajanje promocijskih, komunikacijskih in ozaveščevalnih aktivnosti.

Na podlagi definiranih ciljev so bili izbrani ukrepi, s katerimi je Občina Piran načrtovala smer prihodnjega strateškega načrtovanja prometa, ki bo dopolnjen z ustreznimi načeli vključevanja javnosti, sodelovanja in vrednotenja, tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v občini za sedanje in prihodnje generacije.

UKREPI

### **Sodobno načrtovanje prometa v Občini Piran**

Obstoječe načrtovalske prakse občine bodo nadgrajene s sodobnimi metodami in postopki ter z aktivnim vključevanjem javnosti. Strateško načrtovanje prometa bo tako temeljilo na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh oblik prometnih sistemov ter njihovo prepletanje in povezovanje s celotnim družbenim okoljem. Torej sodobno razmišljanje, ki se odmika od dosedanje prakse, ki temelji na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža v smeri celostnega načrtovanja prometa s poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa.

### **Povezovanje v evropske projektne konzorcije in črpanje nepovratnih sredstev**

Pretekle izkušnje občine iz evropskih projektov bodo uporabljene pri črpanju nepovratnih evropskih sredstev namenjenih trajnostni mobilnosti ter pri nadaljnjih povezovanjih v različne evropske projektne konzorcije s ciljem izmenjave izkušenj in primerov dobrih praks.

### **Izdelava načrtov trajnostne mobilnosti**

Za vse osnovne šole in podružnične osnovne šole v občini bodo izdelani načrti trajnostne mobilnosti, s katerimi se bo skušala

izboljšati dostopnost in prometna varnost otrok, njihovih staršev in zaposlenih v šolah. Poseben poudarek bo namenjen nadgradnji varnih šolskih poteh, katere se bodo v bližnji in daljni okolici največjih osnovnih šol v občini (Piran, Lucija, Portorož in Strunjan) označile s poenoteno horizontalno prometno signalizacijo.

### **Postavitev prometno-informacijskega LED zaslona pred vstopom v mesto Piran**

Pred vstopom v mesto Piran bo postavljen elektronski informativni zaslon s ciljem podajanja potrebnih informacij obiskovalcem o prometnem in parkirnem režimu v mestu Piran.

Vzporedno s postavitvijo LED zaslona se bo uvedel model permanentnega ozaveščanja in obveščanja obiskovalcev in turistov s strani Turističnega združenja Portorož, ki bo prevzelo vlogo prometnega »vodiča« in obiskovalce na učinkovit način že pred njihovim prihodom na dopust informiralo o prometno-parkirnem režimu v občini.

### **Krepitev občinske redarske službe**

Krepitev občinske redarske službe predstavlja pomemben korak v smeri učinkovitega upravljanja z mirujočim prometom v občini. V okviru krepitve redarske službe se bo izvedla zaposlitev dodatnega osebja zaradi »nevzdržnih« prometnih razmer na Piranskem polotoku v času turistične sezone.

AKCIJSKI NAČRT PODAJA PODROBEN OPIS UKREPOV ZA POSAMEZNI STRATEŠKI STEBER, KI SO BILI DEFINIRANI NA PODLAGI OBLIKOVANE VIZIJE RAZVOJA PROMETA V PRIHODNOSTI IN DEFINIRANIH CILJEV. POLEG SEZNAMA UKREPOV ZAJEMA AKCIJSKI NAČRT ŠE STROŠEK IZVEDBE POSAMEZNEGA UKREPA, ZAHTEVNOST IZVEDBE, RAZDELITEV ODGOVORNOSTI TER ČASOVNI PLAN IZVEDBE.

**AKCIJSKI NACRT: PREHOD NA TRAJNOSTNO NACRTOVANJE PROMETA**

Operativni (kratkoročni) ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa <sup>2</sup>			Načrt	Izvedba
1. Priprava uravnoteženega proračuna za dolgoročno izvajanje aktivnosti s področja trajnostne mobilnosti	brez	/	srednja	OP, OS	2018 >	2019 >
2. Aktivno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti	7.500 € letno	državni in EU razpisi	nizka	OP, ZI	2017 >	2017 >
3. Aktivno vključevanje v EU projekte na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti	do 10 % vrednosti projekta	/	srednja	OP, ZI	2017 >	2017 >
4. Revizija in prenova celostne prometne strategije na 2 oziroma 5 let	do 25.000 € revizija; do 65.000 € prenova	javni razpisi: MZI, MOP	srednja	OP, ZI	/	2019 (revizija); 2022 (prenova)
5. Izdelava načrtov trajnostne mobilnosti za vse osnovne šole in podružnice v občini	41.160 €	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	srednja	OP, OŠ, ZI	2017-2018	2018-2019
6. Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za Gimnazijo Piran	35.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	srednja	OP, OŠ, ZI	2017-2018	2018-2019
7. Krepitev občinske redarske službe	15.260 € letno	/	nizka	OP, OS	/	2018
8. Postavitev prometno-informacijskega LED zaslona pred vstopom v Piran ter uvedba modela informiranja turistov s strani Turističnega združenja Portorož	6.000 €	/	srednja	OP, JKP, TZP, ZI	2018	2019
9. Optimizacija parkirnega režima in dostave v mestu Piran	rezultat študije	/	visoka	OP, JKP, ZI	2018 >	2019 >

Legenda: OP – Občina Piran; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu OŠ – osnovna šola; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; JPP – javni potniški promet; DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; TZP – Turistično združenje Portorož; JKP – javno komunalno podjetje OKOLJE d. o. o., ZI – zunanji izvajalec.

**Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:**

- Cena zajema izvedbo novinarske konference, oglaševanje preko lokalnih medijev, izdelavo promocijskih letakov in nakup gradiv za izvedbo kampanj za šole in vrtnice. Načrtovane aktivnosti (od 2017 dalje) v Občini Piran je smiselno prijaviti na vse-evropski natečaj za najbolj izvedene dogodke v sklopu tedna mobilnosti – <http://mobilityweek.eu/emw-award/>, in se na ta način vsako leto potegovati za laskava priznanja in denarne nagrade (možnosti sofinanciranja aktivnosti).
- Cena zajema spremljanje aktualnih razpisov, svetovanje občini glede izbire odprtih razpisov, povezovanje občine v projektne konzorcije in priprava celotne projektne dokumentacije. Cena velja v primeru, če gre za zunanjo organizacijo.
- Končna cena revizije in prenove celostne prometne strategije je odvisna od izbrane metodologije dela in nabora aktivnosti.
- in 6. Cena zajema pripravo načrta mobilnosti, izbor aktivnosti za institucijo s 300 zaposlenimi/učenci in izdelavo talnih obeležb (10.000 € je ocena za pripravo načrta, 25.000 € za izvedbo mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti in 6.160 € za označitev varnih šolskih poti za 4 največje osnovne šole). Odlok o Programu porabe sredstev sklada za podnebne spremembe v letu 2017 in 2018. Smernice za pripravo načrtov mobilnosti so v pripravi s strani Ministrstva za infrastrukturo in bodo dosegljive v letu 2018. V ceno izdelave talnih obeležb (3 beli srčki = 1 m<sup>2</sup> oziroma 23.1 €/m<sup>2</sup>) je upoštevan material, mehanizacija in potrebno delo. Cena ne zajema stroškov letnega vzdrževanja talnih obeležb.
- Cena zajema eno zaposlitev za polni delovni čas z izhodiščno plačo 892,13 € bruto na mesec za 19. plačilni razred (sistematizacija delovnih mest v javni upravi za občinske redarje III predvideva umestitev v plačni razred od 19. do 24.). Skupni strošek delodajalca znaša 1.205,76 € na mesec z vključenimi 16,1 % prispevki ter ostalimi stroški povezanimi s prehrano in prevozom na delovno mesto. Od 17. do 40. plačnega razreda se upošteva še izplačilo regresa v znesku 790,73 € bruto na leto.
- Cena zajema nabavo elektronskega LED zaslona dimenzij 3x2 m (4.000 €) ter izvedbo montaže s potrebno mehanizacijo na višini višji do 15 metrov (2.000 €). V primeru izbire večje dimenzije LED zaslona, se cena v povprečju poveča za okrog 500 €/m<sup>2</sup>.
- Izdelava študije optimizacije prometa in dostave znotraj mesta Piran (pogoj ureditev dodatnih parkirišč na obrobju mesta).

<sup>2</sup> Možnosti sofinanciranja operacij do 85 % vrednosti ukrepa (javni razpisi MZI, MOP, EKO SKLAD in ostali državni in EU razpisi).





STRATEŠKO NAČRTOVANJE PROMETA V OBČINI PIRAN BO DOPOLNJENO Z USTREZNIMI NAČELI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI IN VZAJEMNEGA SODELOVANJA Z NJO.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

## 2. STRATEŠKI STEBER

# IZBOLJŠANA PONUDBA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP)

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja javnega potniškega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

### CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole z javnim potniškim prometom z 10 % na 15 % do leta 2022.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih z javnim potniškim prometom z 2 % na 4 % do leta 2022.
- Posodobitev voznega parka avtobusov z novimi avtobusi na stisnjen zemeljski plin (CNG) do leta 2022.
- Povečanje kapacitet in raznolikosti voznega parka vozil Maestro Javnega komunalnega podjetja Okolje d. o. o. z dodatnimi električnimi vozili zaprtega tipa do leta 2022.
- Prenova obstoječih in izgradnja novih avtobusnih postajališč do leta 2022.
- Optimizacija obstoječih frekvenc voženj avtobusov znotraj mesta Piran ter povečanje frekvenc voženj med priobalnimi naselji in naselji v zaledju občine do leta 2022.
- Preučitev in uvedba storitve »prevoz na poziv« do leta 2022.
- Ureditev občinskega parkirišča za turistične avtobuse do leta 2022.

### UKREPI

#### ***Preučitev in uvedba sistema »prevoz na poziv«***

Javni potniški promet v Občini Piran ima podobo učinkovite in atraktivne oblike urbane mobilnosti že danes. Kljub temu, pa se bo ta podoba v občini še dodatno okrepila, saj se bodo obstoječe frekvence voženj avtobusov na posameznih obstoječih linijah načrtovale na krajše časovne intervale ter za določene ciljne skupine prebivalstva (starejši občani, ljudje z omejenimi sposobnostmi) ter za določena območja občine (naselja v zaledju) bo uveden sistem »prevoza na poziv«. Gre za sistem, ki ga kot novost omogoča tudi Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16). Obravnava potencialnega razvoja in implementacije sistema »prevoza na poziv« je potrebna predvsem na tistih območjih občine, kjer zagotovitev javnega potniškega prometa ali izboljšanje dostopnosti linij javnega potniškega prometa predstavlja prevelik strošek oziroma sta ekonomsko pod pragom rentabilnosti.

### ***Prenova »vzporedne« infrastrukture za javni potniški promet***

Obstoječa (najbolj frekventna) avtobusna postajališča bodo prenovljena ter opremljena s pokritimi čakalnicami, udobnimi sedeži, ustrezno razsvetljava, koši za smeti, veljavnimi voznimi redi ter zemljevidi poteka avtobusnih povezav. Zaradi razpršenosti naselij v Občini Piran (Malija, Padna, Nova vas, Sv. Peter,...), bodo s ciljem izboljšanja dostopnosti postavljena dodatna avtobusna postajališča oziroma se na voznem pasu označijo območja, kjer je dovoljeno ustavljanje, pobiranje in odlaganje potnikov. Poseben poudarek bo namenjen tudi nadgradnji in prenovi avtobusnih parkirnih boksov na glavni avtobusni postaji v Piranu s ciljem optimizacije izvajanja prevoza potnikov in prevoza obiskovalcev.

### ***Povečanje frekvenc in obratovalnega časa prevozov na relaciji »parkirišče Fornače – Tartinijev trg« in »Piran – Fornače – pokopališče«***

S ciljem optimizacije brezplačnega prevoza z avtobusi med zunanjim parkiriščem Fornače in Tartinijevim trgom v Piranu se bodo obstoječi vozni redi nadgradili v smeri podaljšanja obratovalnega časa (pozimi do 24. ure, poleti do 02. ure) ter frekvence voženj avtobusov se bodo načrtovale na krajše časovno obdobje. Vozni redi avtobusov se bodo ne glede na letni čas in obdobje trajanja turistične sezone načrtovali in uskladili še z državnimi prazniki v sosednjih evropskih državah. V času državnih praznikov v sosednjih evropskih državah se bo v Piranu podaljšal obratovalni čas brezplačnih prevozov z avtobusi, saj je zaradi dela prostih dni v teh državah zaznana večja obiskanost mesta Piran.

V okviru optimizacije voženj avtobusov na povezavi Piran – pokopališče se bodo obstoječe frekvence voženj povečale za vsaj še dve dodatni vožnji čez dan ter podaljšal se bo čas postanka iz sedanjih 15 minut na 30 minut. Vse z namenom, da se ljudem omogoči, da pravočasno opravijo vsa načrtovana opravila na pokopališču. Optimizacija brezplačnih prevozov z avtobusi znotraj mesta Piran bo predvsem v času turistične sezone zahtevala uvedbo dodatnega avtobusa ter prilagoditev voznega reda novi razširjeni prometni ponudbi.

### ***Uvedba avtobusov na stisnjen zemeljski plin (CNG) in povečanje kapacitet in raznolikosti električnih vozil Maestro***

V skrbi za prijetno, varno in udobno vožnjo potnikov in varovanje okolja se bo obstoječi vozni park avtobusov podjetja ARRIVA d. o. o. posodobil z novim avtobusom na stisnjen zemeljski plin, ki bo namenjen prevozom v medkrajevnem prometu, primarno na povezavi Piran – Lucija – Piran. Prav tako bo posodobljen vozni park vozil komunalnega podjetja OKOLJE d. o. o. z dvema dodatnima električnima dostavnima voziloma zaprtega tipa (primerna za prevoz potnikov tudi v zimskem času).

### ***Ureditev parkirišča za turistične avtobuse***

Na nivoju občine se bo v obrtni coni Lucija uredilo varovano in plačljivo parkirišče s 27 parkirnimi mesti za turistične avtobuse z možnostjo parkiranja za daljše časovno obdobje.

## AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA JPP

Operativni (kratkoročni) ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			Načrt	Izvedba
1. Na avtobusni povezavi »Lucija – Piran – Lucija« uvedba avtobusa na stisnjen zemeljski plin (CNG)	231.000 €	javni razpisi: MOP, EKO SKLAD	srednja	OP, JPP	2020	2021
2. Pilotna uvedba sistema »Prevoz na poziv«	rezultat študije	ponudnik JPP	visoka	OP, JPP, ZI	2020	2021 >
3. Izgradnja vsaj štirih novih avtobusnih postajališč do leta 2022	61.600 €	javni razpisi: MZI, MOP	nizka	OP, JPP, DRSI, ZI	2018	2019- 2022
4. Prenova vsaj dveh avtobusnih postajališč na leto	14.000 € letno	javni razpisi: MZI, MOP	nizka	OP, JPP, ZI, DRSI	2018	2019 – 2022
5. Prenova talnih BUS označb za parkirna mesta na avtobusni postaji Piran	5.700 €	/	srednja	OP, JPP, ZI	2018	2018
6. Povečanje frekvenc in obratovalnega časa brezplačnih prevozov na območju mesta Piran	100.000 € letno	/	nizka	OP, JKP, ZI	2019	2020 >
7. Povečanje kapacitet in raznolikosti voznega parka električnih vozil Maestro (2 vozili)	80.000 € (nakup vozil) 25.000 € (letni stroški)	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	nizka	OP, JKP	2017	2018
8. Ureditev občinskega varovanega in plačljivega parkirišča za turistične avtobuse v obrtni coni Lucija	350.000 €	javni razpisi: MZI, MOP	nizka	OP, JPP, ZI	2020	2021- 2022

Legenda: OP – Občina Piran; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu OŠ – osnovna šola; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; JPP – javni potniški promet; DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; JKP – javno komunalno podjetje OKOLJE d. o. o., ZI – zunanji izvajalec.

### Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:

- V oblikovanje cene je bil vključen Irisbus Iveco citelis CNG, enojni, nizkopodni mestni avtobus dolžine 12 m, širine 2.55 m in višine 3,3 m (število sedežev: 26, število stojišč: 79, skupno število potniških mest: 105).
- Potrebna študija uvedbe sistema, pilotni projekt.
- Cena (parkirni boks BUS: 9.000 €/kom; čakalnica in oprema BUS postajališča: 1.900 €/kom; pločnik: 4.500 €/kom) ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov, izvedbe javne razsvetljave in morebitnih potrebnih dodatnih hodnikov za pešce za navezavo do novega BUS postajališča.
- Cena (čakalnica in oprema BUS postajališča: 1.900 €/kom; ureditev novega temelja čakališča in opreme postajališča: 600 €/kom; pločnik: 4.500 €/kom) je okvirna in je odvisna od vsebine opreme in oblikovalskih rešitev.
- Cena zajema samo ločeno označitev avtobusnih parkirnih mest za javni potniški promet in posebej za turistične prevoze.
- Ocenjen strošek zajema samo obratovalne in vzdrževalne stroške ter zaposlitev dodatnih kadrov.
- V oblikovanje skupne cene (40.000 € na vozilo) sta bila vključena dva električna enojna nizkopodna mestna avtobusa Golia dolžine 3,9 m in širine 1,3 m s skupnim številom potniških mest 5 + 1. Upoštevajo se še letni stroški (vzdrževanje, zaposlitev,...)
- Prejeta projektna dokumentacija naročnika, ki zajema površino 6.600 m<sup>2</sup>. Vključena so gradbena dela brez odvodnjavanja.





KAPACITETA IN RAZNOLIKOST VOZNEGA PARKA VOZIL JAVNEGA KOMUNALNEGA PODJETJA OKOLJE D. O. O. BO OBOGATENA S KAKOVOSTNIMI ELEKTRIČNIMI VOZILI ZA PREVOZ POTNIKOV IN ZA NAMENE IZVEDBE DOSTAVE.

VIR: OBČINA PIRAN

### 3. STRATEŠKI STEBER

## PRIVLAČNO, UČINKOVITO IN ATRAKTIVNO KOLESARJENJE

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja kolesarskega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

#### CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole s kolesom z 9 % na 15 % do leta 2022.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih s kolesom s 5 % na 10 % do leta 2022.
- Dvig uporabe kolesa v rekreativne namene s 27 % na 30 % do leta 2022.
- Obstoječe omrežje kolesarskih povezav med sabo povezati prioriteto med priobalnimi naselji Piran – Portorož – Lucija – Seča do leta 2022 ter razširitev omrežja kolesarskih povezav v zaledje občine (Dragonja, Sveti Peter, Malija) do leta 2030.
- Postavitev pokritih kolesarnic na najbolj frekventnih in obiskanih mestih v občini do leta 2022.
- Knjižnični sistem izposoje koles »Piranko« razširiti z dodatnimi postajami na širše območje občine do leta 2022.

#### UKREPI

##### ***Obstoječe omrežje kolesarskih povezav med sabo povezati***

S ciljem povečanja privlačnosti in atraktivnosti kolesarskega prometa ter s ciljem zagotavljanja učinkovite dostopnosti s kolesi v celotni občini je ključnega pomena izgradnja manjkajočih odsekov kolesarskih povezav prioriteto vzdolž obale (Piran – Portorož – Lucija – Seča), kjer dnevno potekajo v obe smeri glavni migracijski prometni tokovi. Povezano omrežje kolesarskih povezav bo omogočalo daljinska potovanja z zanemarljivim številom konfliktnih točk. Posledično se bo izboljšala prometna varnost kolesarjev zaradi zmanjšanega števila prehodov in prepletanj med različnimi prometnimi površinami.

##### ***Izgradnja »vzporedne« infrastrukture za promet kolesarjev***

Ureditev in postavitvev pokritih kolesarnic predstavlja pomemben korak pri zagotavljanju ključnih pogojev za učinkovito in enakopravno dostopnost. V ta namen se bodo uredili objekti in naprave, kjer bo kolesa možno varno parkirati in shranjevati za daljše časovno obdobje (daljši od dveh ur). Gre za delno pokrita parkirišča (vsaj 50 % parkirnih mest mora biti pokritih) z vgrajenimi varnostnimi mehanizmi v kolesarskih stojalih, urejeno razsvetljava in kamerami, preko katerih se vrši video nadzor. Lokacije za dolgotrajno parkiranje

bodo ločene od motoriziranega prometa ter maksimalno oddaljena 250 m od ciljne destinacije kolesarja. Vzporedno se bodo uredile tudi »servisno-informacijske« točke, ki bodo opremljene z orodjem za osnovna popravila koles, ročno tlačilko z manometrom in s turistično-informativnimi panoji za kolesarje.

#### ***Nadgradnja obstoječega sistema izposoje koles »Piranko«***

Sistem izposoje koles »Piranko«, ki je nastal v okviru pilotskega projekta »*Adria.MOVE IT*«, se bo v Občini Piran nadgradil in postal za uporabnike še bolj atraktiven, uporaben in dostopen. Današnji vozni park obsega skupaj 100 koles brez prestav, ki so na izposajo dostopni v Turistično informacijskih centrih v Portorožu in Piranu. V začetku je bil sistem namenjen le domačinom, kasneje pa je občina z željo po boljši izkoriščenosti sistema razširila uporabnost tudi na obiskovalce in turiste. Kljub dobri prepoznavnosti in uporabnosti sistema v

Piranu in v Portorožu, pa sam sistem ne dosega ostalih naselij v občini, zato se bo nadgradnja sistema izvedla v obliki njegove razširitve na širše območje občine z dodatnimi postajami.

#### ***Preučitev možnosti vzpostavitve avtomatiziranega sistema izposoje koles »Bike sharing«***

Želja po vzpostavitvi medobčinskega avtomatiziranega sistema izposoje koles v slovenski Istri odpira številne razprave na regijskem nivoju, kjer v nekaterih istrskih občinah (MO Koper, Občina Ankaran in Občina Izola) prevladuje resna želja po vzpostavitvi skupnega avtomatiziranega sistema izposoje koles s katerim se želi doseči nov razvojni preboj na področju kolesarskega prometa v slovenski Istri. V ta namen bo preučena možnost vzpostavitve sistema na območju Občine Piran, v okviru katere se bo ocenila smiselnost vzpostavitve sistema in sama rentabilnost.

## AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA KOLESARJENJE

Operativni (kratkoročni) ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			Načrt	Izvedba
1. Izgradnja kolesarske povezave Lucija – Seča	188.100 €	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	visoka	OP, DRSI, ZI	2018	2019-2020
2. Ureditev kolesarske povezave skozi naselje Lucija	87.500 €	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	srednja	OP, ZI	2021	2022
3. Izgradnja kolesarske povezave pri Domu vodnih športov pred Fakulteto za turistične študije v Portorožu	117.332 €	projekt v teku	srednja	OP, ZI	2017	2018
4. Razširitev knjižničnega sistema javne izposoje koles »Piranko« na širše območje občine (vsaj 1 dodatna kolesarnica letno)	30.000 € letno	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD, ostali državni in EU razpisi	srednja	OP, DRSI, ZI	2018	2019-2022
5. Postavitev pokritih kolesarnic opremljenih z video nadzornim sistemom (vsaj 1 kolesarnica letno)	20.000 € letno	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD, ostali državni in EU razpisi	nizka	OP, ZI	2018	2019-2022
Strateški (dolgoročni) ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			Načrt	Izvedba
6. Ureditev manjkajočih odsekov kolesarske povezave skozi naselje Portorož	212.500 €	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD, ostali državni in EU razpisi	visoka	OP, ZI	2022 >	> 2030

Legenda: OP – Občina Piran; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu OŠ – osnovna šola; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; JPP – javni potniški promet; DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; JKP – javno komunalno podjetje OKOLJE d. o. o., ZI – zunanji izvajalec.

### Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:

1. Cena ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi, podhodi...). Natančno razdaljo bo dala izdelava projektne dokumentacije.
2. in 6. Cena (dvosmerna kolesarska steza oz. pot: 125 €/m) ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi,...). V kolikor bo prišlo do izgradnje kolesarskih povezav na območju današnjih bočnih parkirnih mest ob Obalni cesti v Portorožu in Luciji je predhodno potrebno za obe naselji zagotoviti zadostno število javnih parkirnih mest na drugi ustrezni lokaciji, bodisi v obliki načrtovanih garažnih hiš ali v obliki odprtih javnih parkirnišč.
3. Ocenjen strošek je bil povzet po izdelani projektni dokumentaciji.
4. V ceno je zajeta 1 pokrita kolesarnica, 8 navadnih koles in ocenjen strošek vzdrževanja sistema na leto. Končna cena posamezne kolesarnice z voznim parkom koles je odvisna od oblikovalskih rešitev, izbora vrste koles ter izbire in vgradnje video nadzornega sistema.
5. Cena kolesarnice je okvirna in je odvisna od števila parkirnih mest za kolesa, oblikovalskih rešitev ter izbire in vgradnje video nadzornega sistema. Cena prav tako ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov, izvedbe javne razsvetljave, izgradnje navezovalnih kolesarskih povezav. Postavitev ene kolesarnice na leto je načrtovana na javnih frekventnih mestih v občini na oddaljenosti največ 250 m od ciljne destinacije potovanja kolesarjev.





KNJIŽNIČNI SISTEM IZPOSOJE KOLES »PIRANKO« VELJA ZA PRIMER DOBRE PRAKSE, ZA KATEREGA SE BO IZVEDLA NADGRADNJA V OBLIKI NJEGOVE RAZŠIRITVE Z DODATNIMI POSTAJAMI NA ŠIRŠE OBMOČJE OBČINE.

VIR: OBČINA PIRAN

## 4. STRATEŠKI STEBER

# IZKORIŠČEN POTENCIAL HOJE

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja peš prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

### CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole peš s 16 % na 20 % do leta 2022.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih peš s 33 % na 38 % do leta 2022.
- Obstoječe omrežje peš povezav med sabo povezati znotraj priobalnih naselij do leta 2022.
- Nadgradnja prometnih površin rezerviranih za pešce ter ureditev po meri ljudi z omejenimi sposobnostmi do leta 2022.
- Umeščanje novih prehodov za pešce na prometnih in kritičnih cestnih povezavah/odsekih do leta 2022.
- Ureditev obstoječih prehodov za pešcev s ciljem izboljšanja prometne varnosti pešcev do leta 2022.
- Ureditev skupnih prometnih prostorov v Piranu in Portorožu do leta 2022.

### UKREP

#### ***Ureditev površin namenjenih prometu pešcev***

S ciljem povečanja deleža pešcev v Občini Piran in izboljšanja dostopnosti peš bo izvedena nadgradnja obstoječih površin ter izgrajene bodo dodatne površine namenjene prometu pešcev. Na najbolj frekventnih cestnih povezavah se bodo obstoječi prehodi za pešce opremili z bičem ter polja preglednosti pred prehodi se bodo dodatno razširila (ukinitev bočnih parkirnih mest tik ob prehodih, ureditev hortikulture). Na posameznih mestih v občini bodo s ciljem zagotavljanja večje prometne varnosti umeščeni dodatni prehodi čez cesto ter na obeh straneh ceste v širini prehoda bodo zgrajene čakalne površine za pešce. Ob tem se bodo upoštevale tudi osebe z omejenimi sposobnostmi ter za izpolnjevanje njihovih potreb po aktivni mobilnosti bodo obstoječe peš površine prilagojene njihovim gibalnim zmožnostim (ureditev klančin in držal ob stopniščih, zniževanje robnikov na prehodih). V povezavi z daljinsko potjo »Lungomare« se bo izvedla nadgradnja občinskega omrežja peš povezav, ki se bo v povprečju povečalo za okrog 500 m na leto. V povezavi z daljinsko potjo »Lungomare« se bo uredil manjkajoči odsek peš povezave do Osnovne šole v Sečovljah, ki bo prispevala k izboljšanju prometne varnosti otrok na njihovi poti do šole.

***Skupni prometni prostor v Piranu in v Portorožu***

Preureditev obstoječih prometnih površin v skupne prometne prostore se bo izvedla v mestu Piran in v Portorožu. Posebna lastnost skupnega prometnega prostora predstavlja arhitekturno urejen prostor z minimalno prometno signalizacijo. Gre za skupni prostor, ki ga bodo enakovredno uporabljali vsi udeleženci v cestnem prometu in kjer hitrost osebnih vozil ne bo presegala hitrosti pešca.

***Promocija hoje skozi ozaveščevalne aktivnosti***

Prednosti in koristi hoje na zdravje človeka in ohranjanje okolja bodo predstavljale rdečo nit pri organizaciji in izvedbi ozaveščevalnih in izobraževalnih aktivnostih. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za hojo se bodo izvajale skupaj s promocijo kolesarskega prometa na že vzpostavljenih občinskih dogodkih in prireditvah (občinski praznik, Evropski teden mobilnosti,...).

## AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO

Operativni (kratkoročni) ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			načrt	izvedba
1. Rekonstrukcija kritičnih območij za pešce in odstranjanje ovir za osebe z omejenimi sposobnostmi (vsaj 4 lokacije/leto)	14.500 € letno	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	srednja	OP, DRSI, ZI	2018	2019-2022
2. Umeščanje novih prehodov za pešce na prometnih in kritičnih cestnih povezavah/odsekih (dva prehoda na leto)	do 46.000 € letno	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	nizka	OP, DRSI, ZI	2018	2019-2022
3. Ureditev obstoječih prehodov za pešce (dva prehoda na leto)	do 45.900 € letno	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	nizka	OP, DRSI, ZI	2017	2018-2022
4. Nadgradnja obstoječega omrežja peš povezav v občini (v povezavi z daljinsko potjo »Lungomare«), v okviru katere se uredi tudi peš povezava do OŠ v Sečovljah (vsaj 2 km je skupna dolžina novo načrtovanih peš povezav do leta 2022)	340.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	visoka	OP, ZI	2018	2019-2022
5. V Piranu med carinskim pomolom in parkiriščem ob hotelu Piran ureditev »Skupnega prometnega prostora«	410.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD, ostali državni in EU razpisi	srednja	OP, ZI	2020	2021-2022
6. Od KS Portorož do hotela Slovenija, na priobalni cesti pred hotelom Kempinski ureditev »Skupnega prometnega prostora«	3.500.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD, ostali državni in EU razpisi	srednja	OP, ZI	2020	2021-2022

Legenda: OP – Občina Piran; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu OŠ – osnovna šola; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; JPP – javni potniški promet; DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; JKP – javno komunalno podjetje OKOLJE d. o. o., ZI – zunanji izvajalec.

### Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:

- V ceno so zajeti stroški vgradnje taktilnih oznak v obstoječo voziščno konstrukcijo, izvedba klančin na prehodih za pešce, obnova asfalta v območju klančin in taktilnih oznak, kontrastne ovire in ostale manjše prilagoditve. V oceno ni zajeta obnova dotrajanega asfalta na celotnih hodnikih/prehodih za pešce, namestitve zvočno tipnih naprav na semaforje, gradbeno obrtniška dela ter izdelava projektne dokumentacije
- Cena velja za prehod z bičem (3.000 €) preko dvosmerne ceste, širine 6 m z ureditvijo hodnika za pešce v širini 2 m v območju novega prehoda za pešce ter postavitev ulične razsvetljave (2.500 € na svetilo) na območju prehoda (skupaj 8 svetil v primeru, ko gre za lokacijo, kjer še ni ulične razsvetljave) in ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izvedbe priključnega voda do biča.
- Cena velja za ureditev dviga prehoda preko dvosmerne ceste (1.450 €) z dodanim bičem (1.500 €), širine 6 m ter postavitev ulične razsvetljave (2.500 € na svetilo) na območju prehoda (skupaj 8 svetil v primeru, ko gre za lokacijo, kjer še ni ulične razsvetljave) in ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije in predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov. Pri izvedbi biča ni upoštevan morebiten potreben priključni vod do biča.
- Cena ureditve pločnika oziroma hodnika ob cesti širine 1,7 m (170 €/m) ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi, podhodi...).
- Cena (105 €/m<sup>2</sup>) ne zajemati investicijskih stroškov v zvezi s komunalnimi vodi, mikro gradbeno-obrtniška dela (izgradnja detajlov navezave na bližnje objekte npr. stopnice, vhodi,...), odkupe parcel ter izdelavo projektne dokumentacije.
- Cena izhaja iz že izdelane projektne dokumentacije in ocene naročnika.





---

Z UREDITVIJO SKUPNIH PROMETNIH PROSTOROV V PIRANU IN PORTOROŽU  
DO ZMANJŠANJA ŠTEVILA KONFLIKTOV MED PEŠCI, KOLESARJI IN  
MOTORIZIRANIMI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

## 5. STRATEŠKI STEBER

# UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MIRUJOČIM PROMETOM

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja mirujočega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

### CILJI

- Zmanjšanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole z osebnim vozilom s 65 % na 50 % do leta 2022.
- Zmanjšanje deleža opravljenih potovanj po nakupih z osebnim vozilom s 60 % na 48 % do leta 2022.
- Izboljšanje prometnega režima na območju Osnovne šole Cirila Kosmača Piran.
- Izgradnja zadostnega števila javnih parkirnih mest na obrobju mesta Piran s ciljem optimizacije parkirnega režima in dostave znotraj mesta Piran do leta 2022.
- Ureditev parkirišča v Luciji po sistemu »P+R« do leta 2022. S ciljem racionalne izrabe prostora v Luciji se bo parkirišče za osebna vozila in avto domove uredilo skupaj s parkiriščem za turistične avtobuse.
- Vzpostavitev nove parkirne politike za naselje Lucija ( uvedba parkirnih dovolilnic, določitev območij za dolgotrajna in kratkotrajna parkiranja) do leta 2022.
- Ureditev parkirišča v Strunjanu po sistemu »P+R« do leta 2022.

- Izgradnja manjših parkirišč in garažnih hiš v Luciji in Portorožu.
- Vzpostavitev mobilne aplikacije za javni potniški promet in mirujoči promet, ki bo podajala informacije v realnem času.

### UKREPI

#### ***Izboljšanje prometnega režima na območju Osnovne šole Cirila Kosmača Piran***

Območje Osnovne šole Cirila Kosmača Piran bo urejeno celostno, saj trenutni prometni režim omejuje pretočnost prometnih tokov. Izdelana bo Idejna zasnova (IDZ), ki bo zajemala razširitev obstoječe cestne povezave, ureditev dodatnih parkirnih mest in obračališča ter razširitev obstoječih površin namenjenih prometu pešcev (varne šolske poti).

#### ***Umirjanje motoriziranega prometa vzdolž obale***

Umirjanje prometa znotraj priobalnih naselij, ki imajo tradicionalno največjo gostoto prometnih tokov, se bo izvedlo s preureditvijo posameznih ulic v območja umirjenega prometa ter v že prejšnjem strateškem stebru omenjene skupne prometne prostore. S preureditvijo ulic in cest se bo tranzitni promet motornih vozil preusmeril na zbirne ceste, kar bo posledično vplivalo na izboljšanje prometne varnosti in privlačnosti priobalnih krajev za hojo in kolesarjenje.

### ***Ureditev parkirišč po sistemu »P+R« (pripelji in presedi sistem)***

Občina Piran je turistično najbolj razvita slovenska občina in eno izmed pomembnejših središč kongresnega, zdraviliškega, igralniškega in navtičnega turizma v severnem Sredozemlju zato se občina vsako leto sooča z velikim številom turistov in dnevnih obiskovalcev, kar je še najbolj opazno v času turistične sezone. Posledica velikega števila obiskovalcev in turistov se kaže v pomanjkanju števila razpoložljivih parkirnih kapacitet v priobalnem pasu občine. Iz tega razloga se pojavlja velika potreba po ureditvi dodatnih parkirišč v Piranu, Portorožu, Luciji in delno tudi v Strunjanu. Vendar, ker izgradnja novih parkirnih mest posledično pomeni večje število osebnih vozil, se bodo nova parkirišča zgradila po sistemu »P+R« (parkiraj in presedi sistem) na izbranih lokacijah na obrobjih omenjenih priobalnih krajev s ciljem, da se prometno razbremenijo vsa središča večjih in množično bolj obiskanih krajev. Na ta način bodo turisti in obiskovalci imeli možnost svoja vozila parkirati za daljše časovno obdobje na urejenem in zavarovanem kraju ter imeli na voljo urejen prevoz z javnim potniškim prometom od parkirišča do središča posameznega kraja in obratno.

### ***Ureditev mirujočega prometa v vplivnem območju naselja Lucija***

Za namene učinkovitega upravljanja z mirujočim prometom v naselju Lucija bo vzpostavljena nova parkirna politika. Določene bodo lokacije javnih parkirnih mest, kjer bodo ob uporabi parkirne dovolilnice oziroma proti plačilu možna dolgotrajna parkiranja osebnih vozil stanovalcev oziroma obiskovalcev ter lokacije javnih parkirnih mest za

kratkotrajna parkiranja (proti plačilu in/ali ob uporabi parkirne ure do 30 min, do 2 h) namenjenih širšemu krogu uporabnikov.

### ***Izgradnja garažnih hiš na obrobju mesta Piran ter v naseljih Portorož in Lucija***

S ciljem optimizacije parkirne politike v Piranu, Portorožu in Luciji se bodo zgradile nove garažne hiše z zadostnim številom javnih parkirnih mest. Gre za operativne (kratkoročne) in dolgoročne strateške ukrepe, s katerimi se bo na učinkovit način pristopilo k reševanju problematike premajhnega števila javnih parkirnih mest. Prav tako dograjevanje namestitvenih zmogljivosti hotelskih kompleksov vzporedno oziroma istočasno ne rešuje problematike parkiranja in povečane gostote prometnih tokov vzdolž obale v času turistične sezone, zaradi česar je arhitekturna celovitost objektov okrnjena, prometno okolje pa preobremenjeno. Čeprav se bo z izgradnjo garažnih hiš na območju priobalnih krajev krepila uporaba osebnih vozil in ki bo spodbujala vožnje »do vrat« hotelskih kompleksov, pa se bo po drugi strani ponudila možnost dolgoročnega prestrukturiranja glavnih prometnic vzdolž obale s ciljem ureditve sodobne infrastrukture za pešce, kolesarje in javni potniški promet.

Podrobnejša SWOT analiza optimizacije parkiranja v mestnem jedru Pirana in izgradnje nadomestnih javnih parkirišč ob ukinitvi parkiranja na Obalni cesti v Portorožu in Luciji je podana v prilogi celostne prometne strategije in je bila podlaga za preučitev vseh možnosti umestitve garažnih hiš in javnih parkirišč iz česar so bili oblikovani kratkoročni operativni in dolgoročni strateški ukrepi.



**AKCIJSKI NAČRT: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MIRUJOČIM PROMETOM**

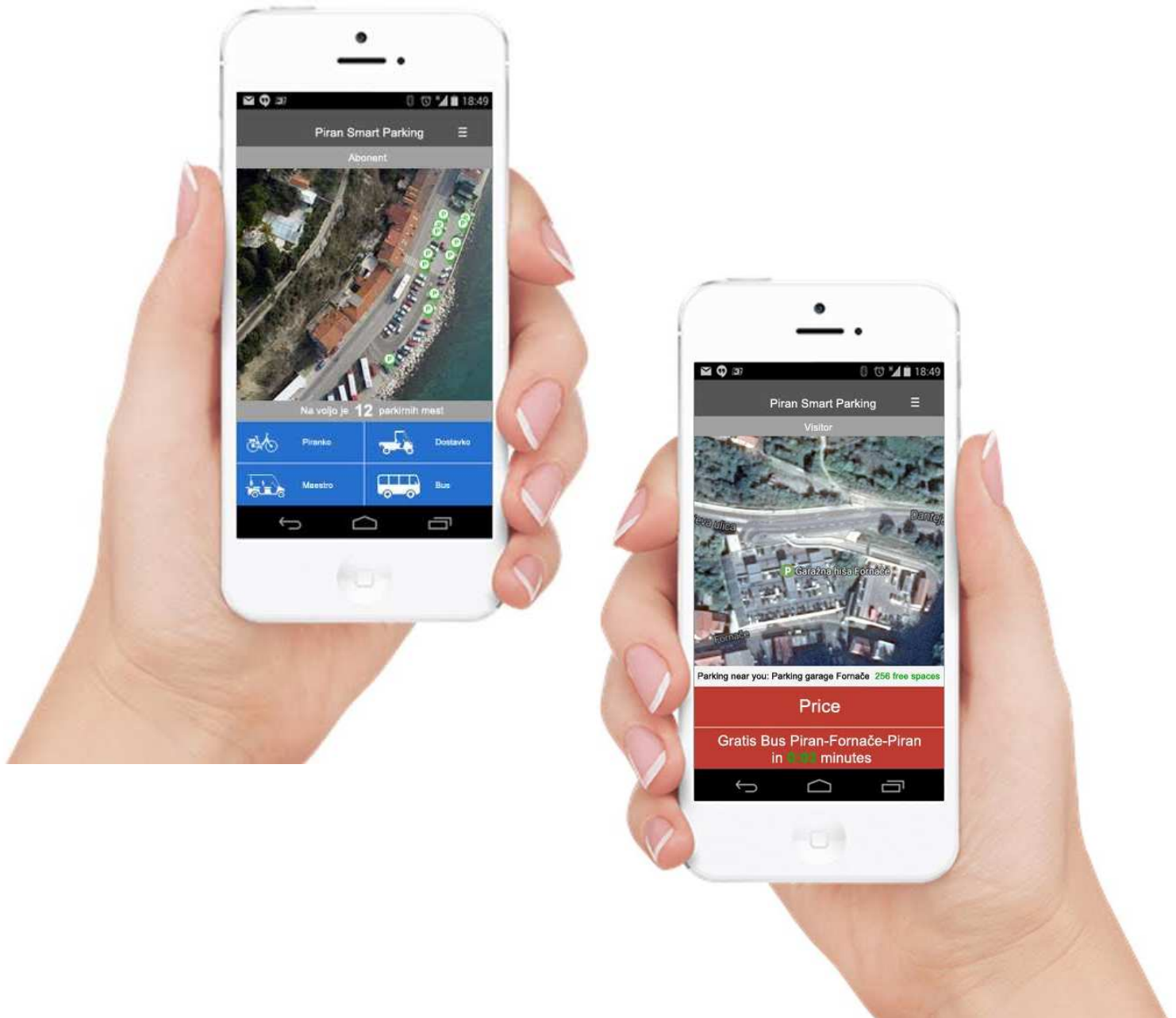
Operativni (kratkoročni) ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			načrt	izvedba
1. (Delni) odkup GH Fornače s strani Občine Piran (za parkiranje zaposlenih in prebivalcev)	skladno s ceno objekta	/	nizka	OP, OS	/	2018-2022
2. Dograditev garažne hiše Fornače (dodatnih 250 javnih PM) na zazidljivem območju pri čistilni napravi	3.750.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ostali državni in EU razpisi, investitor	visoka	OP, ZI	2020	2021-2022
3. Izgradnja garažne hiše pri nekdanji bencinski črpalki v Piranu (do 250 javnih PM)	rezultat študije	ostali državni in EU razpisi, investitor	visoka	OP, ZI	> 2022	2022
4. Celostna ureditev prometnega območja pri OŠ Cirila Kosmača	potrebno izdelati IDZ	javni razpisi: MZI, MOP, EKO SKLAD	visoka	OP, JKP, ZI	2017	2018-2020
5. Razširitev obstoječega parkirišča pri Zdravstvenem domu Lucija z dodatnimi 130 javnimi PM (v sklopu OPPN Park Sonce)	360.000 €	ostali državni in EU razpisi, investitor	srednja	OP, JKP, ZI	2021	2022
6. Ureditev mirujočega prometa v vplivnem območju naselja Lucija»	rezultat študije	/	srednja	OP, JKP, ZI	2017-2018	2018-2019
7. Mobilna aplikacija za javni potniški promet in mirujoči promet, ki bo podajala informacije v realnem času	10.000 €	javni razpisi: MZI, MOP	srednja	OP, ZI	2020	2021
Strateški (dolgoročni) ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			Načrt	Izvedba
8. Umestitev »turističnega« parkirišča v obrtni coni Lucija z 200 javnimi PM za osebna vozila in avtomove po sistemu »P+R« z dodatno ureditvijo enega para avtobusnih postajališč	559.800 €	javni razpisi: MZI, MOP, ostali državni in EU razpisi	srednja	OP, JKP, ZI	2022	> 2030
9. Umestitev parkirišča v Strunjanu s 100 javnimi PM za osebna vozila po sistemu »P+R« z dodatno ureditvijo enega para avtobusnih postajališč	295.300 €	javni razpisi: MZI, MOP, ostali državni in EU razpisi	srednja	OP, JKP, ZI	2022	> 2030
10. Izgradnja garažne hiše pod stadionom v Piranu (do 500 javnih PM)	rezultat študije	ostali državni in EU razpisi, investitor	visoka	OP, ZI	2022 >	> 2030
11. Izgradnja garažne hiše z 220 javnimi PM v Portorožu (v sklopu OPPN Kaštel)	rezultat študije	ostali državni in EU razpisi, investitor	visoka	OP, ZI	2022 >	> 2030

Legenda: OP – Občina Piran; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu OŠ – osnovna šola; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; JPP – javni potniški promet; DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; JKP – javno komunalno podjetje OKOLJE d. o. o., ZI – zunanji izvajalec.



**Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:**

1. Odkupna cena 1 PM v garažni hiši Fornace se pridobi na podlagi izvedene cenitve objekta.
  2. Ocena stroškov dograditve garažne hiše: 15.000 €/PM x 250 PM = 3.750.000 €.
  3. Potrebna podrobnejša prostorska in projektna dokumentacija umestitve garažne hiše. V povprečju znaša strošek izgradnje garažne hiše med 15.000 € in 30.000 € na parkirno mesto (odvisno od prostorskih omejitev, konfiguracije terena, dostopnosti, tipa garažne hiše, možnih vertikalnih in horizontalnih povezav med garažno hišo in izbranim frekventnim območjem,...).
  4. Zaradi prostorskih omejitev in višinsko raznolikega terena, se ocena cene investicije (in projektna rešitev) lahko definira šele v sklopu izdelave Idejne zasnove (IDZ), ki bo zajemala razširitev obstoječe cestne povezave, ureditev dodatnih parkirnih mest ter obračališča. V primeru, da se v okviru celostne ureditve prometnega območja pri osnovni šoli uredijo tudi površine namenjene prometu pešcev in kolesarjev, je možno pridobiti sofinanciranje dela ukrepa iz javnih razpisov MZI, MOP in/ali EKO SKLAD-a.
  5. Kapaciteta 130 PM izhaja iz vsebine OPPN Park Sonce (1 PM je neto dimenzije 11,5 m<sup>2</sup> (5 x 2.3 m) oziroma 23 m<sup>2</sup> bruto (upoštevajoč manipulativne površine) kjer bruto cena parkirnega mesta z upoštevanjem manipulativnih površin znaša 115 €/m<sup>2</sup>). Ocenjen strošek ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi,...).
  6. Bodočo ureditev parkiranja v naselju Lucija, je potrebno najprej na makro, nato pa na mikro nivoju podrobno analizirati in podati rešitve. Potrebna izdelava študije, ki bo zajemala:
    - Določitev javnih parkirnih površin za dolgotrajno parkiranje, namenjenih izključno parkiranju vozil stanovalcev s stalnim bivališčem, na definiranih conah znotraj Lucije. Parkiranje na teh površinah bo mogoče le s parkirno dovolilnico, ki jo izda pristojni organ osebam s stalnim prebivališčem.
    - Določitev javnih parkirnih površin za dolgotrajno parkiranje, namenjenih širšemu krogu uporabnikov (le obiskovalci, ali obiskovalci + stanovalci s stalnim bivališčem v Luciji). Parkiranje na teh površinah bo mogoče proti plačilu oz. le s parkirno dovolilnico, ki jo izda pristojni organ osebam s stalnim prebivališčem.
    - Določitev javnih plačljivih parkirnih površin, namenjenih širšemu krogu uporabnikov, kjer bo parkiranje časovno omejeno (npr. do 30 min; do 2h).
- V okviru izdelave študije potrebno razmišljati o skladni prometni ureditvi večjih zasebnih površin za parkiranje (parkirišča pred bloki) - predvsem v smislu kontrole dostopa.
7. Končna cena (osnovno programiranje 39 €/h; zahtevno programiranje 69 €/h; vzdrževanje odprto kodnega CMS 99 €/mesec) je odvisna od izbire projektne dokumentacije ter določitve roka vzdrževanja sistema (5 let). V ceno niso zajeta gradbena dela.
  8. Cena zajema ureditev parkirišča za 200 vozil ter ureditev dveh avtobusnih postajališč potrebnih za P+R sistem (1 PM je neto dimenzije 11,5 m<sup>2</sup> (5 x 2.3 m) oziroma 23 m<sup>2</sup> bruto (upoštevajoč manipulativne površine) kjer bruto cena parkirnega mesta z upoštevanjem manipulativnih površin znaša 115 €/m<sup>2</sup>). Ocenjen strošek ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi,...).
  9. Cena zajema ureditev parkirišča za 100 vozil ter ureditev dveh avtobusnih postajališč potrebnih za P+R sistem (1 PM je neto dimenzije 11,5 m<sup>2</sup> (5 x 2.3 m) oziroma 23 m<sup>2</sup> bruto (upoštevajoč manipulativne površine) kjer bruto cena parkirnega mesta z upoštevanjem manipulativnih površin znaša 115 €/m<sup>2</sup>). Ocenjen strošek ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi,...).
  10. in 11. Potrebna podrobnejša prostorska in projektna dokumentacija umestitve posamezne garažne hiše. V povprečju znaša strošek izgradnje garažne hiše med 15.000 € in 30.000 € na parkirno mesto (odvisno od prostorskih omejitev, konfiguracije terena, dostopnosti, tipa garažne hiše, možnih vertikalnih in horizontalnih povezav med garažno hišo in izbranim frekventnim območjem,...).



VIZUALIZACIJA VZPOSTAVITVE MOBILNE APLIKACIJE ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET IN MIRUJOČI PROMET, KI BO IMETNIKOM DOVOLILNIC IN OSTALIM OBISKOVALCEM V REALNEM ČASU POSREDOVALA PODATKE O ZASEDENOSTI JAVNIH PARKIRNIH MEST V CELOTNI OBČINI IN JIM PRIBLIŽALA ALTERNATIVNE PONUDBE URBANE MOBILNOSTI V OBČINI S PODATKI O NAJBLIŽJIH AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČIH IN VOZNM REDU LOKALNIH AVTOBUSOV, O MOŽNOSTIH PRIKLIKA ELEKTRIČNIH VOZIL MAESTRO IN DOSTAVKO TER O MOŽNOSTIH IZPOSOJE KOLES.

VIR: EMIGMA D. O. O. KOPER

# PRILOGE

## Seznam prilog:





1. SWOT analiza optimizacije parkiranja v mestnem jedru Pirana
2. SWOT analiza izgradnje nadomestnih javnih parkirišč v primeru ukinitve parkiranja na Obalni cesti v Portorožu
3. SWOT analiza izgradnje nadomestnih javnih parkirišč v primeru ukinitve parkiranja na Obalni cesti v Luciji

Priloga 1: SWOT analiza optimizacije parkiranja v mestnem jedru Pirana

CILJ: ZAGOTOVITI 500 DODATNIH PARKIRIŠČ ---> OPTIMIZACIJA PARKIRANJA V MESTNEM JEDRU PIRANA					
Opis ukrepa	SWOT analiza				ocena stroška
	<i>prednosti</i>	<i>slabosti</i>	<i>priložnosti</i>	<i>nevarnosti</i>	
<b>Odkup GH Fornache (operativni ukrep)</b> 	<p>Garažna hiša je že zgrajena. Relativna bližina mestu Piran. Sistem dovolilnic že deluje.</p>	<p>Upoštevajoč potrebe obiskovalcev v času sezone, ni mogoče doseči dodatne kapacitete 500 PM. V primeru odkupa večjega števila PM potrebno novo P+R parkirišče za obiskovalce.</p>	<p>Večja izkoriščenost GH skozi celotno leto, ne le v turistični sezoni.</p>	<p>Možna družbena nesprejemljivost dela prebivalstva.</p>	<p>predmet dogovora med občino in lastnikom GH</p>
<b>Dograditev GH Fornache -zazidljivo območje pri čistilni napravi (operativni ukrep)</b> 	<p>Zazidljivo območje in relativna bližina mestu Piran. Okvirna kapaciteta cca. 250 PM.</p>	<p>Visoka investicija. Ni še izdelane prostorske in projektne dokumentacije za objektivnejše odločanje.</p>	<p>Možna popolna preselitev parkiranih vozil iz zunanjega parkirišča Fornache (v kombinaciji realizacije ukrepa 1 zgoraj).</p>	<p>Nedefinirana finančna konstrukcija. Omejen prostor za gradnjo. Možna družbena nesprejemljivost dela prebivalstva.</p>	<p>15.000 €/PM</p>
<b>Poglobitev parkirišča Fornache: -1 nivo in zgoraj zelene površine (strateški ukrep)</b> 	<p>Prostorsko zelo dobra rešitev (parkirana vozila so skrita), priobalni prostor se nameni bolj atraktivni dejavnosti.</p>	<p>Ne rešuje problematiko potrebnih dodatnih parkirišč, "le" skriva obstoječa parkirišča. Ni še izdelane prostorske in projektne dokumentacije za objektivnejše odločanje. Leto izgradnje ni definirano.</p>	<p>Možna kompatibilnost s končno rešitvijo (Park Fornache).</p>	<p>Možna nekompatibilnost s končno rešitvijo (Park Fornache), če ni predhodno izdelanega podrobne projektne dokumentacije.</p>	<p>20.000 €/PM</p>
<b>Ureditev območja Fornach s podzemno garažo (park, plaža, marina...) - strateški ukrep.</b> 	<p>Dolgoročna atraktivnega rešitev priobalnega prostora. Že izdelan Idejni projekt.</p>	<p>Nedefinirana finančna konstrukcija, neznan investitor in leto izgradnje. Ni še podrobnejše prostorske in projektne dokumentacije.</p>	<p>Novo garažno hišo financira investitor komercialnih dejavnosti.</p>	<p>Mogoče premajhna kapaciteta podzemne GH: nove dejavnosti (npr. hotel) bodo potrebovale lastna parkirišča + 1000 PM za prebivalce Pirana.</p>	<p>20.000 €/PM</p>
<b>Izgradnja GH Stadion - strateški ukrep.</b> 	<p>Sorazmerna bližina mestnega jedra, zagotovitev potrebnega števila dodatnih parkirišč, možnost prenove športne infrastrukture.</p>	<p>visinska razlika - potrebno načrtovati skupaj z vertikalno povezavo do območja Tartinijevega trga. Nedefinirana finančna konstrukcija, investitor in leto izgradnje. Ni še podrobnejše prostorske in projektne dokumentacije.</p>	<p>Namembnost objekta mogoče kombinirati tudi s komercialnimi vsebinami. Trajna rešitev, neodvisna od izvedb na območju Fornach.</p>	<p>Potrebna razširitev ozkih prometnih profilov pri dostopu. Velika finančna in logistična zahtevnost.</p>	<p>20.000 €/PM</p>
<b>Izgradnja GH " pri bivšem Petrolu" - strateški ukrep.</b> 	<p>Bližina mestnega jedra, verjetno velika naklonjenost prebivalcev.</p>	<p>Nedefinirana finančna konstrukcija, neznan investitor in leto izgradnje. Ni še podrobnejše prostorske in projektne dokumentacije. Za zadostno kapaciteto potrebna avtomatska GH.</p>	<p>Namembnost objekta mogoče kombinirati tudi s komercialnimi vsebinami.</p>	<p>Potencialno težavni pogoji gradnje (omejen prostor).</p>	<p>30.000€/PM</p>



Priloga 2: SWOT analiza izgradnje nadomestnih javnih parkirišč v primeru ukinitve parkiranja na Obalni cesti v Portorožu

<b>PORTOROŽ - CILJ: Izgradnja nadomestnih javnih parkirišč ob ukinitvi parkiranja na Priobalni cesti (430 PM)</b>					
<b>Opis ukrepa</b>	<b>SWOT analiza</b>				<b>ocena stroška</b>
	<i>prednosti</i>	<i>slabosti</i>	<i>priložnosti</i>	<i>nevarnosti</i>	
<b>Izgradnja garažne hiše v sklopu OPPN Kaštel</b> (večina PM pod nivo terena). 	Lokacija v centru Portoroža. Odlična navezava na obstoječe cestno omrežje. Parkirišča so "skrita". Načrtovano je cca. javnih 220 PM (natančno št. se opredeli v PGD projektu).	Nedefinirana finančna konstrukcija in leto izgradnje. Ni še izdelane podrobnejše projektne dokumentacije.	Mogoče zmanjšanje prometa na Obalni cesti z ureditvijo skupnega prometnega prostora in ukinitvijo oz. zmanjšanjem št. parkirišč ob cesti.	V obstoječem času ni mogoče povsem objektivno upoštevati dan ukrep kot izvedljiv.	<b>20.000 €/PM</b>
<b>Izgradnja garažne hiše v sklopu OPPN Valeta</b> (objekt vgrajen v teren). 	Predvideno cca. 500 PM, od tega je najmanj 300 javnih PM. Prometna navezava omogoča, da se vozila "prestrežejo" že pred centrom Portoroža.	Nedefinirana finančna konstrukcija, neznan investitor in leto izgradnje. Ni še izdelane podrobnejše projektne dokumentacije.	Namembnost objekta mogoče kombinirati tudi s komercialnimi vsebinami.	V obstoječem času ni mogoče povsem objektivno upoštevati dan ukrep kot izvedljiv.	<b>15.000-20.000 €/PM</b>
<b>Garažna hiša Riviera</b> 	Sprejet izvedbeni akt, predvideva se 240 PM. Dobra lokacija v centru Portoroža.	Nedefinirana finančna konstrukcija in leto izgradnje. Ni še izdelane podrobnejše projektne dokumentacije. Ni še definirano, ali bodo parkirišča javna, ali le za potrebe hotelskih gostov.	Namembnost objekta mogoče kombinirati tudi s komercialnimi vsebinami.	Ker še ni znano leto izgradnje, v obstoječem času ni mogoče objektivno upoštevati dan ukrep kot izvedljiv.	<b>15.000-20.000 €/PM</b>
<b>Garažna hiša Palace</b> 	Sprejet izvedbeni akt, predvideva se med 400-750 PM (odvisno od števila etaž), od tega se naj bi bilo 200 javnih PM. Dobra lokacija v centru Portoroža.	Nedefinirana finančna konstrukcija in leto izgradnje. Ni še izdelane podrobnejše projektne dokumentacije. Ni še dokončno definirano, ali bodo parkirišča javna.	Namembnost objekta mogoče kombinirati tudi s komercialnimi vsebinami.	Ker še ni znano leto izgradnje, v obstoječem času ni mogoče objektivno upoštevati dan ukrep kot izvedljiv.	<b>15.000-20.000 €/PM</b>

Priloga 3: SWOT analiza izgradnje nadomestnih javnih parkirišč v primeru ukinitve parkiranja na Obalni cesti v Luciji

<b>LUCIJA - CILJ: Izgradnja nadomestnih javnih parkirišč ob ukinitvi parkiranja na Priobalni cesti (cca. 150 PM) in ureditev parkirišča za avtobuse</b>					
Opis ukrepa	SWOT analiza				ocena stroška
	<i>prednosti</i>	<i>slabosti</i>	<i>priložnosti</i>	<i>nevarnosti</i>	
<b>Izgradnja parkirišč v sklopu OPPN Park Sonce.</b> 	Dobra lokacija v neposredni bližini Zdravstvenega doma Lucija (+120 PM).	Nedefinirana finančna konstrukcija, neznan investitor, leto izgradnje in postopek odkupa zemljišč. Ni še izdelane podrobnejše projektne dokumentacije.	Omogoča zmanjšanje PM na Obalni cesti (površine se nameni kolesarjem/peščem).	V primeru neustreznega parkirnega režima, se lahko parkirišče, glede na lokacijo, uporablja za dolgotrajno parkiranje.	<b>1.500 €/PM</b>
<b>Izgradnja parkirišč v sklopu OPPN Termalna riviera.</b> 	Lokacija v bližini marine, dodatnih 200 PM.	Neznano leto izgradnje. Ni še izdelane podrobnejše projektne dokumentacije.	Omogoča zmanjšanje PM na Obalni cesti (površine se nameni kolesarjem/peščem).	Ni še definirano, koliko parkirišč bo javnega značaja.	<b>1.500 €/PM</b>
<b>Parkirišče za turistične avtobuse "obrotna cona Lucija" (pri načrtovanem priključku HC)</b> 	Možna tudi fazna graditev ("varianta A" 27 PM in nato "varianta B" 47 PM). Dobra oz. za voznike avtobusov vidna lokacija.	Neznano leto izgradnje. Ni še izdelane podrobnejše projektne dokumentacije.	Sistemska ureditev parkiranja turističnih avtobusov, s čimer se odpravi sedanje neregulirano stanje.	Parkiranje mora biti tudi odrejeno v občinskem odloku, sicer lahko pride do neuporabe (oz. nezadostne uporabe) parkirišča.	<b>5.000 €/PM</b>

## Viri

### METODOLOGIJA IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

1. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ministrstvo za infrastrukturo. Ljubljana. 2012.

[http://www.trainostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM\\_Brosura\\_FINAL\\_Civitas.pdf](http://www.trainostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf)

### TRAJNOSTNA MOBILNOST

2. Definicija trajnostne mobilnosti in njena temeljna načela:

[http://www.carbonsmart.com/files/definition\\_of\\_sustainable\\_mobility\\_2007mr15.pdf](http://www.carbonsmart.com/files/definition_of_sustainable_mobility_2007mr15.pdf)

3. Evropski teden mobilnosti:

<http://mobilityweek.eu/emw-award/>

### JAVNI POTNIŠKI PROMET

4. Vozni redi brezplačnih prevozov v mestu Piran:

<http://okoljepiran.si/dejavnosti/sektor-turisticne-infrastrukture-2/promet/vozni-red/>

5. Vozni redi skupine ARRIVA Slovenija na območju Občine Piran:

<http://193.95.251.195:35544/VozniRedi2/>

### KOLESARSKI PROMET

6. Knjižnični sistem izposoje koles Piranko:

<http://www.piranko.si/>

### PEŠ PROMET

7. Piranske pešpoti:

[http://www.portoroz.si/si/files/default/Medijsko%20sredi%C5%A1%C4%8De/Piranske-pespoti-SL-IT-press.pdf%20\(1\).pdf](http://www.portoroz.si/si/files/default/Medijsko%20sredi%C5%A1%C4%8De/Piranske-pespoti-SL-IT-press.pdf%20(1).pdf)

8. Aplikacija ukrepov ROSEE na področju infrastrukture cest v okolici vrtcev in šol v pilotni Občini Piran. WP4 Infrastruktura. AMZS. December. 2015.

[https://www.amzs.si/uploads/AMZS-SI/doc/Aplikacija\\_ukrepov\\_ROSEE.pdf](https://www.amzs.si/uploads/AMZS-SI/doc/Aplikacija_ukrepov_ROSEE.pdf)

### MIRUJOČI PROMET

9. Območja mirujočega prometa v Občini Piran:

<http://okoljepiran.si/dejavnosti/sektor-turisticne-infrastrukture-2/promet/>

### PRIDOBLEJENA GRADIVA S STRANI OBČINE PIRAN

10. IDP ureditev Fornač.

11. OPPN Cerkev v Portorožu.

12. OPPN kolesarske poti v občini.

13. OPPN Park Sonce Lucija.

14. OPPN Termalna riviera.

15. IDZ 89-15 promenada Portorož.

### ANKETNA RAZISKAVA O POTOVALNIH NAVADAH OBČANOV

16. CPS Piran. Poročilo raziskave. Gfk Slovenija. Ljubljana. Avgust. 2016.

### OSTALI UPORABLJENI PODATKI PRIDOBLEJENI S STRANI JAVNEGA KOMUNALNEGA

#### PODJETJA OKOLJE D. O. O. PIRAN

17. Skupno število parkirnih mest v Občini Piran.

18. Zasedenost garažnih hiš v Piranu.

19. Število vhodov in izhodov v mesto Piran.

20. Število izdanih dovolilnic za parkiranje v mestu Piran.

### FOTOGRAFIJE IN VIZUALIZACIJE

Naslovna fotografija: Ubald Trnkoczy

Občina Piran: Rok Humar

Lineal d. o. o. Maribor: Zlatko Mesarič, Matej Dobovšek, Klara Mihalič

Vizualizacija ureditve skupnega prometnega prostora v Piranu z ureditvijo garažne hiše na območju nekdanje bencinske črpalke: SKICA 5 d. o. o. Portorož

Vizualizacija vzpostavitve mobilne aplikacije za javni potniški promet in mirujoči promet: Emigma d. o. o. Koper

Celostna prometna strategija Občine Piran je nastala v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020. Za njeno izdelavo so bila iz naslova področja ukrepov trajnostne mobilnosti s strani Republike Slovenije in Evropske unije, iz kohezijskega sklada, dodeljena nepovratna sredstva v višini 85 % od celotne vrednosti operacije.

