

## Celostna prometna strategija Občine Piran

**Stališča podjetja Lineal d. o. o. na podane pobude, predloge in kritike z zaključne javne razprave, ki se je odvila v sredo, 7. junija 2017 v Gledališču Tartini v Piranu.**

V sklopu zaključne faze izdelave celostne prometne strategije se je izvedla še poslednja načrtovana javna razprava z občankami in občani Občine Piran. Kot uvod v zaključno javno razpravo je bila podana deset minutna predstavitev Celostne prometne strategije Občine Piran, v okviru katere je bil predstavljen celotni krogotok izdelave strategije v preteklem dvanajst mesečnem obdobju ter podroben nabor vseh ukrepov, ki predstavljajo osrednji element celostne prometne strategije. Po predstavitvi je sledila razprava z vsemi prisotnimi udeleženci.

Tako izdelovalec Celostne prometne strategije Občine Piran, podjetje Lineal d. o. o. Maribor, kakor tudi naročnik izdelave strategije, Občina Piran, so podajali obrazložitve na podana vprašanja s strani udeležencev javne razprave.

STALIŠČA PODJETJA LINEAL D. O. O. MARIBOR NA PODANE PREDLOGE, POBUDE, KRITIKE IN VPRAŠANJA, KI SO SE DOTIKALE VSEBINE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE:

**Ureditev skupnega prometnega prostora v Piranu ni smiselna, saj je že sedaj z vertikalno prometno signalizacijo označeno območje mirujočega prometa. Poleg tega bi ureditev skupnega prometnega prostora vplivala na zmanjšanje pretočnosti prometnega toka in na podaljšanje potovalnih časov, kar bi obstoječe vozne rede brezplačnih prevozov z avtobusi popolnoma porušilo, saj bi se z ureditvijo skupnega prometnega prostora hitrost vozil naj izenačila s hitrostjo pešcev (5 km/h). Skupni prometni prostor izenači šibkejše prometne udeležence in motorizirane prometne udeležence, kar predstavlja veliko nevarnost za otroke, ki bi se na tej površini igrali z žogo.**

- **STALIŠČE LINEALA:** Skupni prometni prostor v Piranu bo prometna površina in ne igrišče za igranje otrok z žogo, kot je bilo omenjeno na razpravi. Poleg tega neposredna bližina morja pod nobenim pogojem tega ne more dovoljevati (verjamemo, da ni starša, ki bi to dovolil), saj med igranjem lahko otrok pade v vodo, kar lahko vodi do katastrofalnih posledic. Uporaba skupnega prometnega prostora temelji na enakopravnosti, svobodi in spoštovanju, vodi k višji kakovosti življenja v urbanem okolju, večji varnosti in izboljšanju prometne kulture vseh udeležencev v prometu. Res pa je, ko se bo hitrost vseh osebnih vozil, vključno z avtobusi, izenačila s hitrostjo pešca, bo prišlo do podaljšanja potovalnega časa, kar bo potrebno upoštevati predvsem pri oblikovanju novih vozniških redov brezplačnih prevozov z avtobusi na relaciji Fornace-T.T. Na optimizacijo vozniških redov brezplačnih prevozov z avtobusi bo vplivala tudi izgradnja GH pri nekdanji bencinski črpalki z do 250 PM-ji, ki bo zagotovo povod za prestavitev obstoječe zapornice pred začetek skupnega prometnega prostora. Sorazmerno tem ureditvam, se bo pričela postopna optimizacija parkirnega režima in dostave v mestu Piran. Vsi ukrepi so že sedaj zajeti v CPS. Poleg tega ima skupni prometni prostor funkcijo omejevanja dostopa z vozili v samo mesto, saj bo zaradi nizkih hitrosti marsikdo svoje vozilo raje pustil zunaj. Torej ukrep, ki bo na dolgi rok v številnih pogledih vplival na potovalne navade tako

prebivalcev kot obiskovalcev ter omogočal ureditev javnih prostorov po meri in potrebah ljudi.

**Ukrep uvedbe »Skupnega prometnega prostora med »Policijo« in »Tri papige« ni ustrezno omenjen, zato predlagamo spremembo navedbe ukrepa.**

- STALIŠČE LINEALA: Soglašamo s podanim predlogom in ga bomo v celostni prometni strategiji ustrezno preimenovali v ukrep: »V Piranu med carinskim pomolom in parkiriščem ob hotelu Piran ureditev skupnega prometnega prostora«.

**Pojmovanje brezplačne avtobusne povezave »Fornače – Piran T. T.« ni ustrezno in povečuje občutek zmedenosti med obiskovalci, saj obiskovalci menijo da Fornache niso del Pirana, kar vodi do percepcije, da se mesto Piran nahaja popolnoma nekje drugje.**

- STALIŠČE LINEALA: Mi tega problema v času izdelave celostne prometne strategije nismo zaznali, vendar v kolikor res prihaja do nerazumevanja s strani obiskovalcev je naš predlog, da se sedanja avtobusna povezava »Fornače – Piran T.T« in »Piran T.T. – Fornache« preimenuje v »Piran – Tartinijev Trg – Piran« ali neko drugo ustrezno navedbo. Fornache so res del Pirana, zato je dobro razmisliti o novem imenu avtobusne povezave (morda parkirišče namesto Fornache). Drugačno pojmovanje avtobusne povezave ne zahteva preoblikovanja ukrepov znotraj akcijskega načrta celostne prometne strategije.

**V kolikor bo prišlo do izgradnje vseh načrtovanih garažnih hiš na obrobju mesta Piran, ali se bo obstoječe zunanje parkirišče Fornache preuredilo, kjer se bodo obstoječa parkirna mesta namenila za ureditev površin namenjenih gostinskim dejavnostim, športno-rekreacijskim vsebinam in ureditvi plaže?**

- STALIŠČE LINEALA: Glede na to, da se CPS pripravlja za naslednje pet letno obdobje, v katerega smo vključili še nekatere dolgoročne (strateške) ukrepe, gledano z vidika mirujočega prometa, seveda v tej strategiji ne moremo govoriti o preoblikovanju zunanjega parkirišča Fornache v območja za pešce in kolesarje (druženje, plaža, gostinske dejavnosti in športno-rekreacijske vsebine). To bo možno šele takrat, ko mesto Piran dobi vsa načrtovana parkirišča na obrobju mesta, ki bodo na dolgi rok nadomestili parkirna mesta, ki so danes na zunanjem parkirišču Fornache. Ko se bo leta 2022 izdelovala prva prenova strategije, bo možno šele takrat analitično preučiti možnost preureditve zunanjega parkirišča v območje za pešce in kolesarje. Seveda pa morejo biti ob tem izpolnjeni določeni pogoji.

**Obiskovalci in tuji državljani se zapeljejo do vstopa v mesto Piran, kjer se zaradi vhodne zapornice morajo obračati z vožnjo nazaj in pri tem ogrožajo sebe in ostale udeležence v prometu. Zakaj ni ustrezne prometne signalizacije, ki bi obiskovalce že pred uvozom v GH Fornache opozarjala na aktualen prometni režim v mestu Piran?**

- STALIŠČE LINEALA: Na območju uvoza v garažno hišo Fornache že danes obstaja ustrezna horizontalna in vertikalna prometna signalizacija, ki vse obiskovalce opozarja na aktualen prometni in parkirni režim v občini. Dejstvo je, da pogled na morje in urejeno okolico deluje »žal« med uporabniki velikokrat neustrezno in ob teh pogledih spregledajo prometno signalizacijo, ki je po našem mnenju ustrezna. Z namenom nadgradnje prometno-informacijskega sistema na tem območju, imamo v strateškem stebru »Trajnostno načrtovanje ukrepa« predviden dodatni

ukrep in sicer postavitev prometno informacijskega LED zaslona na višini do 15 m (odvisno od izbora lokacije, saj je konfiguracija terena na območju garažne hiše Fornace hribovita), ki bo na interaktiven način podajal informacije o parkirnem in prometne režimu v mestu Piran.

**V Celostni prometni strategiji Občine Piran pogrešamo obravnavo potenciala razvoja pomorskega prometa. Zakaj ni to zajeto, glede na dejstvo, da ima Občina Piran dostop na odprto morje?**

- **STALIŠČE LINEALA:** Glede pomorskega prometa so bili s strani udeležencev javne razprave podani predlogi uvedbe pomorske linije znotraj priobalnega pasu občine z možnostjo navezave na sosednje občine (izpostavljena je bila Izola). Glede na dejstvo, da so že v preteklosti bile vzpostavljene pomorske povezave (Big Blue), so bile le te ukinjene zaradi premajhnega povpraševanja. Dejstvo je, da za dnevne migracije prevoz z barkami ni učinkovit in funkcionalen, saj bi potencialni prevozi z barkami na primer na relaciji Piran – Izola trajali dlje časa kot s konkurenčnim avtobusnim prevozom, ki je v Občini Piran dobro zaseden (10 odstotkov prebivalcev ga dnevno uporablja za prevoze v službo in šolo). Poleg tega bi v primeru vzpostavitve tovrstne pomorske povezave šlo za izredno visoke investicijske stroške v nabavo opreme in izgradnjo vmesnih pristanišč oz. pomolov. V kolikor bi bila zadeva zanimiva, bi se zagotovo našel izvajalec teh storitev že v preteklosti, tudi za namene izvajanja turističnih prevozov. Iz tega razloga je naše stališče, da pomorski promet ostaja velik potencial za prihodnji razvoj občine na področju prometa, da so pa danes v občini večje težave na področju cestnega prometa, kateremu je potrebno v danem trenutku posvetiti največjo pozornost. Ne glede na to pa je o pomorskem prometu smotrno razmišljati v naslednjih letih (predvsem v turistične namene), ko se bo jedro Pirana dokončno razbremenilo od motoriziranega prometa in bo kakovost javnega in bivalnega prostora temu primerno višja in še dodatno atraktivna tudi za obiskovalce.

**Zakaj ni med ukrepi peš povezave od Osnovne šole Sečovlje do glavne ceste?**

- **STALIŠČE LINEALA:** Glede OŠ v Sečovljah, smo že v okviru ogleda stanja lansko leto na terenu dobili vpogled, da so se že takrat izvajala gradbena dela (ureditev obračališča, avtobusno postajališče in del odseka peš povezave), zato tej lokaciji nismo posvečali več pozornosti. Glede na veliko potrebo osnovne šole po izgradnji peš povezave do vznožja naselja Sečovlje oziroma do glavne ceste drugega reda G2-111 smo ukrep izgradnje peš povezave vključili v strategijo, v strateški steber »Izkoriščen potencial hoje«.

## STALIŠČA PODJETJA LINEAL D. O. O. MARIBOR NA OSTALE PRIPOMBE:

**Delavnice za občane so bile vedno organizirane v dopoldanskem času, ko je večina ljudi v službah. Glede na število prebivalcev v občini, bi zagotovo bilo potrebno organizirati delavnice v popoldanskem času, katerih bi se lahko udeležilo večje število ljudi. Želimo, da se ta kritika posreduje ljudem, ki oblikujejo Evropske kohezijske programe.**

- **STALIŠČE LINEALA:** Po projektni nalogi so bile načrtovane in so se izvajale delavnice s t. i. »lokalnimi deležniki«. Delavnice z lokalnimi deležniki so bile vedno mišljene in organizirane v ožji t. i. projektni skupini, katero je skupaj sestavljalo 47 članov. Gre za člane različnih nevladnih organizacij in podjetij iz Občine Piran. Na vseh dosedanjih delavnicah so bili prisotni predsedniki in predstavniki krajevnih skupnosti, predstavniki policije, podjetij, hotelov, osnovnih šol, vrtcev, turističnih združenj, Mercatorja, komunalnega podjetja in številni drugi posamezniki. S to isto skupino je bilo organiziranih 5 ogledov stanj na terenu (dva ogleda v Piranu in po eno v Luciji, Portorožu in v zalednih naseljih). Zato kritika, da delavnice niso bile ustrezno izvedene v popoldanskem času ne držijo, saj namen delavnice ni »poslušanje« 200 prisotnih udeležencev, ampak konstruktivno delo z veliko manjšo skupino ljudi.

Da je delo z občani skozi vse procese izdelave strategije bilo zares na visokem nivoju priča tudi podatek, da smo preko odprtega e-poštnega predala [predlagam@piran.si](mailto:predlagam@piran.si) prejeli čez 300 različnih pobud glede bodoče ureditve prometa tako v Piranu kot v ostalih predelih občine. Organizirana je bila tudi prireditvev na prostem, v okviru Evropskega tedna mobilnosti, kjer smo prav tako imeli stojnico ter zbirali predloge občanov ter se z njimi pogovarjali o konkretnih prometnih problemih. Tako, da je oglaševanje in promoviranje izdelave strategije zagotovo obrodilo sadove, kar je nenazadnje nam bilo v veliko pomoč pri razumevanju današnjih potreb prebivalstva glede bodočih prometnih ureditev.

Z namenom vključitve čim večjega števila prebivalcev iz Občine Piran, je bilo skupaj organiziranih 5 javnih razprav, ki so se vedno izvedle v ustreznem popoldanskem času, ko je večina že doma iz službe.

Torej vsak, ki je na kakršen koli način želel izpostaviti svoje želje in pričakovanja je imel na razpolago številne dogodke.

## **Vprašanja in predlogi povezani z dvigom naravnega prirasta, izpisom otrok iz glasbene šole in logistike intervencijskih vozil.**

- **STALIŠČE LINEALA:**
  - Vprašanje povezano z dvigom naravnega prirasta ni predmet celostne prometne strategije. Bodoče načrtovane prometne ureditve bodo v občini nedvomno prispevale k dvigu kvalitete življenja v občini, samo čas pa bo pokazal, ali je promet res tisto področje, ki bo odločilno prispevalo k dvigu naravnega prirasta.
  - Glede izpisa otrok iz glasbene šole predlagamo vzpostavitev poostrelega nadzora s strani Policijske uprave Koper in Policijske postaje Piran na širšem območju glasbene šole predvsem v zimskem popoldanskem času (med 16.30 in 22.00 uro). Preventivno-varnostni ukrep je nujen, saj se otroci in njihovi starši, ki jih v Piran pripeljejo iz drugih krajev in občin ne počutijo dovolj varnih. Zaradi občutka ogroženosti se glasbena šola sooča z izpisi otrok. Opozarjamo, da to ni predmet celostne prometne strategije, saj ima občina danes vzpostavljen abonmajski

sistem za družine, ki imajo otroka, ki obiskuje glasbeno šolo, in ob nakupu abonmaja za 5€ / mesec imajo omogočen pol urni dostop do Tartinijevega trga oziroma do Punte.

- Pri ureditvi logistike intervencijskih in reševalnih vozil gre za specifično zahtevo, kateri ni možno pristopiti na način, kot se izdelujejo načrti vodenja motornih tovornih vozil skozi občine. Vsa reševalna in ostala intervencijska vozila so opremljena s signalno-zvočno opremo, s katero opozarjajo ostale udeležence v cestnem prometu, da so na nujni vožnji. V tem primeru morajo ostali vozniki odstopiti intervencijskim vozilom prednost, na način, da ob tem ne ogrožajo sebe in drugih udeležencev v cestnem prometu.

Pripravil Zlatko Mesarić, dipl. inž. prom.  
LINEAL d. o. o. Maribor