



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTÀ DI CAPODISTRIA

Projekt: Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Koper

ZAPISNIK

Javna razprava v dveh delih

1. del: Javna razprava o viziji in ciljih OCPS
2. del: Javna razprava o izzivih prometa v naši občini

18. 6. 2024, 17.00–20.00 (Krajevna skupnost Dekani)

**SKLOP C – ORIS ŽELENEGA STANJA in
SKLOP D – ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA**

Izvajalec projekta: PNZ d.o.o. Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana



Projekt izdelave Občinske celostne prometne strategije Mestne Občine Koper bo sofinanciran s strani Ministrstva za okolje, podnebje in energijo v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS).



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



**Sofinancira
Evropska unija**

Javna razprava je s soglasjem Ministrstva za okolje, podnebje in energijo združila dva sklopa: oris zelenega stanja ter analizo obstoječega stanja. Razlog je v težavnosti privabljanja javnosti na večje število dogodkov, kakor so pokazale izkušnje s pripravo prejšnje OCPS.

Namen prvega dela javne razprave je bil prioritizacija ciljev OCPS Mestne občine Koper, v drugem delu pa analiza obstoječega stanja oziroma določitev ključnih izzivov.

PRVI DEL (SKLOP C – ORIS ŽELENEGA STANJA)

1. Predstavniki MO Koper, Tadej Žilič pozdravi udeležence ter predstavi motive in cilje občine pri pripravi OCPS.
2. Predstavnica izvajalca Katja Miklič predstavi namen in cilje priprave OCPS ter ključne korake priprave. Predstavi pomen postavljanja vizije in ciljev v okviru OCPS.
3. Predstavljenih je 5 ciljev, ki so bili izbrani na podlagi predhodne delavnice s širšo delovno skupino. Udeleženci so povabljeni, da z nalepkami označijo tri cilje, ki se jim zdijo najbolj pomembni. Vrstni red prioritizacije je sledeč:
 - **Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti. (24 %)**
 - **Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. (24 %)**
 - **Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost. (22 %)**
 - Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. (18 %)
 - Izboljšana pretočnost tranzitnega prometa. (11 %)

Prvi trije cilji so nato izhodišče za delo po skupinah na področju izzivov, ki je predmet 2. dela javne razprave.

4. Prisotnim se predstavi tudi obstoječo vizijo CPS, ki izhaja iz leta 2017, ter vizijo, ki je bila oblikovana na podlagi predhodne delavnice s širšo delovno skupino. Udeleženci debatirajo, kateri izbrani cilji so premalo ali neenakomerno zastopani v trenutni viziji, kar bo predstavljalo osnovo za preoblikovanje/dopolnitev vizije – mnenje udeležencev je, da se jo prilagodi na naslednji način:
 - Več poudarka naj se nameni rešitvam problematike tranzitnega prometa, ne le javnega prevoza.
 - Vizija naj vključuje ukrepe, kot so: pogostejše linije JPP, posodobitev regionalnih občinskih cest, rekonstrukcija Šmarske ceste, več javnih brezplačnih parkirišč, odmik HC iz urbanega središča idr.

DRUGI DEL (SKLOP D – ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA)

5. Udeleženci se razdelijo v tri skupine za tri mize. Na vsaki mizi je po en od najbolj pomembnih ciljev. Skupina ima 15 minut časa, da skupaj določi izzive na področju doseganja posameznega cilja. Izzivi, ki predstavljajo težave, ovire ali nevarnosti so lahko

splošni ali vezani na lokacijo. Po 15 minutah se skupine zamenjajo in obdelajo izzive drugega cilja in nato proces ponovijo še enkrat.

6. Po koncu dela v skupinah vsaka skupina predstavi izzive za izbrane cilje.
7. V nadaljevanju udeleženci razvrstijo ključne izzive po pomembnosti. Vsi udeleženci dobijo po 5 nalepk in jih nalepijo na tiste izzive, ki se jim zdijo najbolj pomembni za življenje v Mestni občini Koper.

Preglednica: Pregled identificiranih izzivov (v modro obarvanih celicah so izpostavljeni izzivi, ki so za udeležence najpomembnejši)

CILJI	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
IZZIVI	Vinjeta na hitri cesti HC5 (želja po odstranitvi)	Preobremenjenost cest z lokalnim in tranzitnim prometom (Škofije, Bertoki (Sv. Anton-Bertoki-Koper), Dekani - smer športni park, Semedela - Cesta na Markovec 2-10, Ulica Vena Piona, tranzit - Semedela, obvoznica Podpeč, južna obvoznica Škofije, nova cesta Sv. Anton-Bivje ...)	Premajhne frekvence mestnega in primestnega javnega prometa (npr. na 10 min v konicah)
	Tranzitni promet v gosto naseljenih urbanih območjih (ločitev tranzitnega in lokalnega prometa)		
	Nedokončana obalna hitra cesta do Lucije	Pomanjkljiva infrastruktura za pešce in kolesarje v zaselkih in vaseh (Gubljice, Varda, Miši, Hribec, Bivje, Parenzana, Podpeč, Bertoki ...)	Premajhne frekvence javnega prometa na podeželju - vezan je samo na šolski avtobus
	Pomanjkljivo kolesarsko omrežje	Neurejena in nevarna kolesarska pot Parenzana (na območju Bertoki)	Premajhno število avtobusnih linij (želja po ponovni vzpostavitvi starih linij in dodajanje novih, vzpostavitev hitrih avtobusnih linij na glavnih vpadnicah, vzpostavitev krožnega javnega prometa (Škofije-Tinjan-Urbanci-Plavje-Škofije), kopalniški avtobus v dogovoru z Občino Ankaran ...)
	Pomanjkljiv javni prevoz – linije avtobusnih prevozov med Kopro in kraji v zaledju in podeželju	Nevarne fizične ovire na javnih cestah (pokrovi jaškov v Bertokih ...)	
	Slabo omrežje lokalnih cest		
	Pomanjkanje oskrbnih centrov v lokalnih središčih	Premajhna varnost na lokalnih cestah (v času košnje in adaptacij)	Preslaba obveščenost o storitvah javnega prevoza (objava vseh, poletnih in zimskih, prevozov JPP z voznimi redi in linijami na eni spletni strani)

CILJI	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
	Premajhna povezanost podeželja	Pomanjkanje infrastrukture za kolesarje v naseljih (Semedela ...)	Nezanesljiv javni promet (premajhno število odhodov in netočni prihodi vozil)
	Premajhna ozelenitev javnih površin	Neurejeni pločniki (Tribanska cesta, okolica Vinakoper ...)	Nezmožnost umestitve javnega prometa v vaša jedra - potniki niso varni
	Premajhna ozelenitev parkirnih površin (zasaditev dreves in zamenjava asfaltne prevleke, ki preveč segreva ozračje)	Premalo nadzora nad napačnim parkiranjem v središčih vasi	Pomanjkljiva oprema avtobusnih postajališč (vozni redi)
	Neurejene parkirne površine na turističnih delih podeželja	Premalo ukrepov za umirjanje motornega prometa naselij in vasesh (postavitev ovir, povečan nadzor, vzpostavitev cone za pešce v centru vasi Dekani, vzpostavitev enosmerne ceste v Semedeli, cona 30 v središču Škofij ...)	Neenoten plačilni sistem javnega prevoza (želja po univerzalnosti v državi in EU)
	Neurejena lastništva oz. nelegalizirane poti na podeželju (npr. Podpeč)	Premajhno število parkirnih mest (Semedela - vozniki parkirajo svoja vozila kar na cestišču, Šalara - Vangannelska c., pri Hotelu Bio, Podpeč - parkiranje ob cestah ...)	JPP neprilagojen invalidom (v mestu in zaledju)
	Nevzdrževane poti in njihova bližnja okolica na podeželju (npr. Podpeč)	Neurejene ceste (Šmarska cesta - glede na sklenjene pogodbe, stara Šmarska cesta, cesta Škofije-Tinjan ...)	Javni prevoz nima možnosti prevažanja koles
	Premalo električnih polnilnic izven mesta Koper (npr. Prisoje)	Nevarna križišča (krožišče Mercator - neustrezna talna signalizacija in zastoji sredi krožišča, nevaren izvoz na HC (odsek od križišča Inde do Kopra), izvennivosko križanje Serminske vpadnice in lokalne ceste za Sermin ...)	Ugodna cena storitve JPP za upokojece in druge ranljive skupine (želja po brezplačnih prevozih tudi v prihodnje in sofinanciranju e-taksijev)
	Neurejeni vodotoki in kanalizacijski sistemi.		
	Preveč tovornega prometa (morskega in cestnega)	Nevarni prehodi za pešce (semaforizirano križišče Inde - nevaren prehod za pešce in neustrezen časovni interval za pešce, Podpeč - več signalizacije in prehodov ...)	Neobstoječa storitev prevozov na zahtevo (po vzoru ToyotaGo v Kočevju)

CILJI	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
	Omejitev staleža divjadi na podeželju , ne da bi to vodilo v puščanje kmetijstva	Preozke ceste (npr. Tribanska cesta)	Nedokončane in nezvezne kolesarske poti (trenutno se kolesarje preusmerja na lokalne ceste)
	Preobremenjenost s hrupom (postavitev protihrupne ograje v Bertokih za zaščito ljudi in živali ter izgradnja zelenih prehodov za prehod živali)	Pomanjkanje javne razsvetljave (npr. Tribanska cesta)	Neobstoječ ladijski javni prevoz

8. Sledi splošna razprava:

- Udeleženci najprej izpostavijo željo po:
 - o boljši obveščenosti o prihajajočih dogodkih,
 - o vabilih z bolj jasno vsebino in priloženim gradivom,
 - o obnovitvi novice s povezavo do ankete za splošno javnost,
 - o ureditvi posebne podstrani na občinski spletni strani z dostopom do zapisnikov vseh aktivnosti OCPS.
- Udeleženci izpostavijo tudi naslednje izzive:
 - o preslaba storitev avtobusnega potniškega prometa (smer Škofije idr.),
 - o velika zapostavljenost naselja Bertoki, kjer npr. ni urejen niti vodovod,
 - o preslaba promocija storitve prevoza na klic Prostofer. Želja udeležencev je, da bi bila ta storitev namenjen vsem, ne zgolj upokojevcem. MO Koper tudi predlagajo zaposlitev voznikov, saj se trenutno zanaša le na dobro voljo prostovoljcev,
 - o premajhno območje brezplačnih voženj na klic s Kurjerci,
 - o v MO Koper je na podeželju izrazita razpršena gradnja, veliko vasi nima niti pločnikov,
 - o prevelik razkorak med mestom in podeželjem.

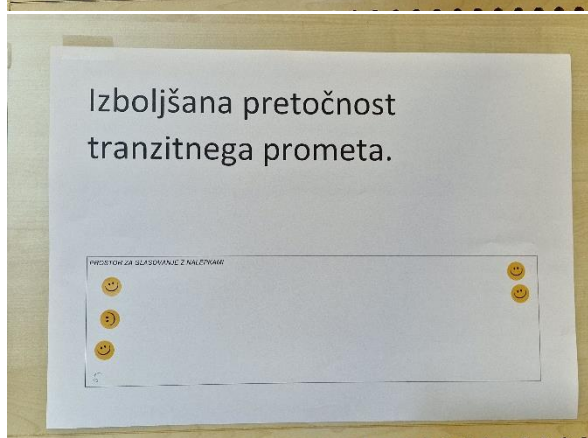
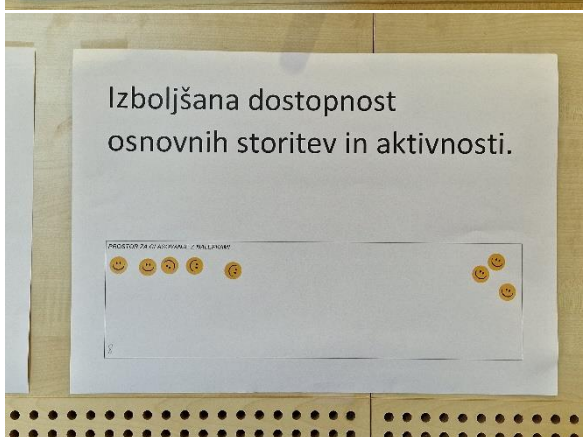
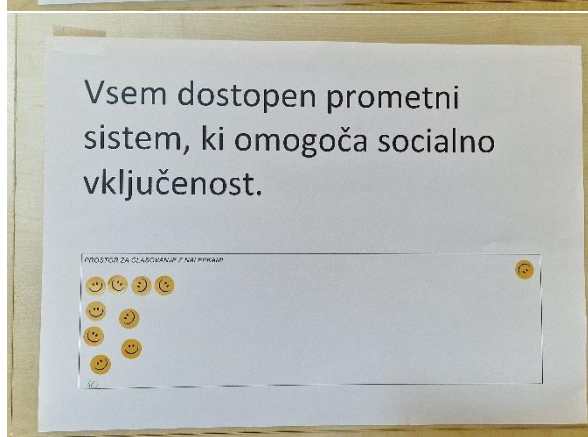
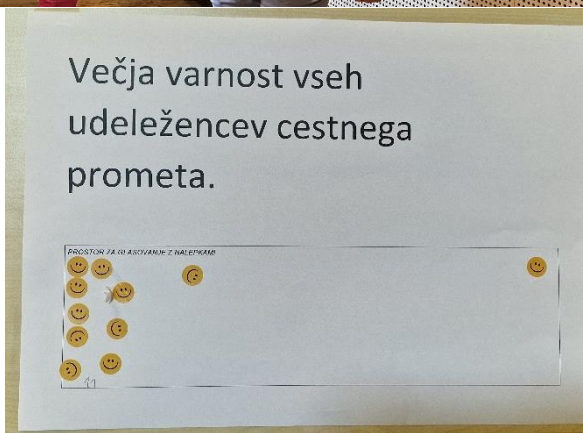
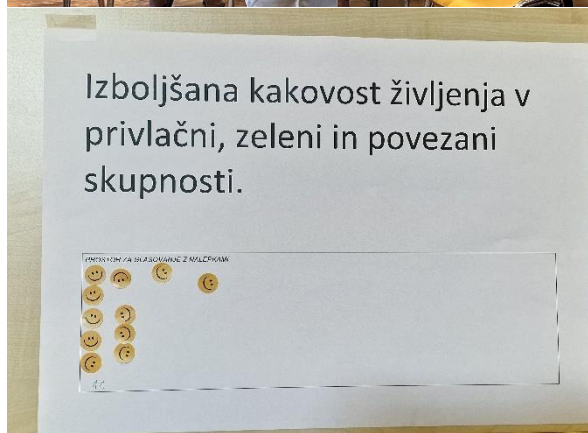
9. Na koncu se prisotnim predstavi naslednje korake z vidika določitve končne vizije in ciljev, med drugim tudi javno razpravo in anketo, kjer bodo svoje mnenje lahko podali tudi občani.

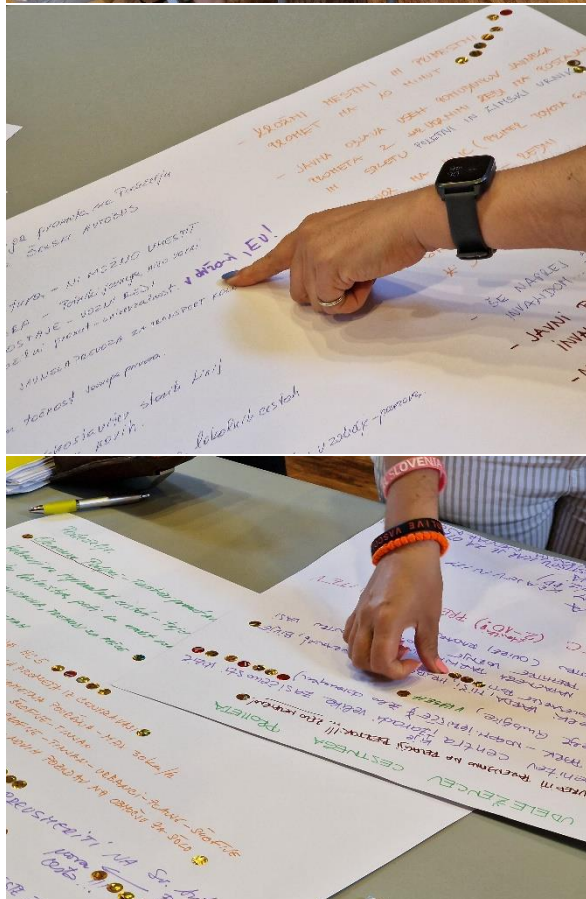
Zapisala: Katja Miklič

Priloge:

- Fotografije
- Predstavitev

Fotografije:





Predstavitev:

Občinska celostna prometna strategija
Mestne občine Koper

SKLOP C: ORIS ŽELENEGA STANJA
SKLOP D: ANALIZA OBSTOČEGA STANJA

Javni razpravi: - o viziji in ciljeh OCPS
- o izzivih prometa v naši občini

Dekani, 18. 6. 2024

Katja Miklič
David Trošt

pnz

Celostna prometna strategija

“Strateški dokument z učinkovitim zaporedjem ukrepov na področju prometa z namenom zadovoljiti potrebe prebivalcev in gospodarstva po mobilnosti in dostopnosti ter s tem izboljšati kakovost bivanja.”

Prometno načrtovanje za prijazna mesta

Celostna prometna strategija

“Strateški dokument z učinkovitim zaporedjem ukrepov na področju prometa z namenom zadovoljiti potrebe prebivalcev in gospodarstva po mobilnosti in dostopnosti ter s tem izboljšati kakovost bivanja.”

Tradicionalno prometno načrtovanje	Celostno prometno načrtovanje
Kaj bomo izgradili?	Kaj želimo doseči?
	Kako bi to najlažje dosegli?
	Res moramo kaj novega izgraditi ali lahko le preuredimo?
	Koga moramo vključiti?
	Kako bomo merili učinke?
	Kaj se lahko naučimo iz tega?

Kaj celostna prometna strategija NI?

- Magična palica za vse težave
- Strategija vezana samo na promet
- Kopiraj-prilepi pristop
- Anti-avtomobilska propaganda

Novelacija obstoječe CPS

- Evalvacija CPS 2017
- (Ne)doseganje ciljev – kazalci
- Dosežki
- Izzivi, priložnosti
- Izvajanje
- Proces, učenje

CELSTNA PROMETNA STRATEGIJA
MESTNE OBČINE KOPER

OCPS – v praksi

Pretočnost in hitrost

Dostopnost in kakovost bivanja

OCPS – v praksi

Osredotočenost na avtomobile

Osredotočenost na človeka

OCPS – v praksi

Netransparentno odločanje

Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti

Proces izdelave

- Sklop C: oris zelenega stanja
- Sklop D: analiza stanja
- Šele potem ukrepi

Proces izdelave – vključevanje javnosti

Vizija in cilji

Vizija in cilji

VIZIJA:

- Kvalitativen opis zaželene prihodnosti občine (v kakšni občini želimo bivati?)
- Dolgoročnost (20 let)

CILJI:

- Podpirajo vizijo
- Konkretno izboljšave, ki jih želimo doseči na izbranih področjih
- Spremenjena metodologija (Smernice)
- Niso vezani zgolj na promet v ožjem smislu

Cilj ≠ ukrep

Primer cilja: Izboljšati aktivnost in zdravje otrok (s spodbujanjem hoje in kolesarjenja v šolo)

Primeri ukrepov: Umirjanje prometa na šolski poti, izgradnja kolesarnice pri šoli, zapora ulice mimo šole v času jutranje konice itd.

Prioritiziranje ciljev

- Izbranih je bilo 5 ciljev
- Vsi udeleženci dobijo po 3 nalepke in jih nalepijo na tiste cilje, ki se jim zdijo najbolj pomembni za življenje v MO Koper



Izzivi

Razdelitev v skupine

- Razdelite se v 3 skupine: vsaka miza = 1 cilj
- Za vsak cilj skupaj določite ključne izzive
- 15 min vsak cilj, po 15 min menjava mize
- Izziv = težava/ovira/nevarnost
- Lahko na splošno, lahko lokacijsko

Primer:

- Cilj: povečanje varnosti
- Izziv: nevarne šolske poti / nevarnost kolesarjenja na odseku X / nepregledno križišče itd.



Prioritiziranje ključnih izzivov

- Vsi udeleženci dobijo po 5 nalepk in jih nalepijo na tiste izzive, ki se jim zdijo najbolj pomembni za življenje v MO Koper
- Poljubna razporeditev



Vizija

Vizija 1

Mestna občina Koper bo svojim občanom zagotovila uravnotežen, učinkovit in sodobno oblikovan prometni sistem, ki zadovoljuje potrebe ljudi, podjetij in okolja.

Z jasnimi strateškimi usmeritvami trajnostne mobilnosti, kjer bo v ospredju zmanjšana uporaba avtomobila ter spodbujanje pešačenja, kolesarjenja in uporaba javnega potniškega prometa, bo Mestna občina Koper postala občina, prijetna za bivanje, ki bo privabljala prebivalce in podjetja, saj jim bo nudila pogoje za njihov trajnostni razvoj. Tako bo Koper s prehodom na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost.

Vizija 2

Mestna občina Koper razvija inovativen, zelen in dostopen javni prevoz, ki uspešno povezuje mestno središče s primestnimi območji in omogoča umik avtomobilov iz mestnega jedra.

Izboljšuje dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti, spodbuja aktivni življenjski slog prebivalcev ter povečuje njihovo varnost in socialno vključenost. Tako vzpostavlja prijetnejše bivalno okolje in pomaga izboljševati zdravje in počutje prebivalcev.

Nadaljnji koraki

- Potrditev vizije in ciljev z vodstvom Občine
- Javna razprava o ukrepih – jeseni
- Razstava – jeseni



- Anketa o prometu





„Najboljši kazalnik kakovosti življenja v mestu
je število otrok na ulicah.“



Vir: Mojca Balant, UIRS

Tim Gill, zagovornik otroške igre
in mobilnosti ter neodvisni
raziskovalec

Jan Gehl, arhitekt in svetovalec
na področju oblikovanja mest,
Gehl Architects