



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira  
Evropska unija



OBČINA PIRAN  
COMUNE DI PIRANO

Številka: 371-0025/2023  
Datum: 25. 1. 2024

PROJEKTNA NALOGA:

**Izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Piran**

## SPLOŠNO

### Uvod in opis problema:

Občina Piran je junija 2017 sprejela strateški dokument z naslovom Celostna prometna strategija Občine Piran.

### Predmet projektne naloge:

Predmet naloge je izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Piran (OCPS), ki obravnava celostno prometno načrtovanje v občini kot samostojni steber in ločeno kot obvezne stebre obravnava hojo, kolesarjenje, javni prevoz in osebni motorni promet.

Kot dodatni stebri (dodatna poglavja) se obravnava tudi načrt upravljanja mestne logistike, optimizacija parkirne politike oz. optimizacija parkiranja s sprejemom ustreznih ukrepov, ki bodo omejili dolgotrajno parkiranje v mestnih središčih, krajinskih in naravnih parkih in identificirali alternativne oblike parkiranja, e-mobilnost in določitev novih skupnih prometnih prostorov.

Izdelava občinske celostne prometne strategije je bila prijavljena na razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JN OCPS), ki ga je Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo objavilo dne 17. 11. 2023 na svoji spletni strani.

Projektna naloga za izdelavo Občinske celostne prometne strategije za občino Piran je skladna z razpisom Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, minimalnimi standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE December 2023) in izhaja iz Smernic za pripravo Celostne prometne strategije.

S sprejetjem Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: OCPS) si prizadevamo k zvišanju kvalitete življenja celotnega prebivalstva, čistejšemu okolju in izboljšanju varnosti vseh udeležencev v prometu, s spodbujanjem trajnostne mobilnosti in uvedbo pristopa, ki je okolju bolj prijazen, socialno vključujoč in vsesplošno vzdržen.

To dosežemo z zagotovitvijo dolgoročnega načrta razvoja prometa na trajnosten in okolju prijazen način, z izboljšanjem dostopnosti in spodbujanjem uporabe javnega potniškega prometa (v nadaljevanju: JPP) po celotni občini, z izboljšanjem pogojev za hojo in spodbujanjem kolesarjenja, z ureditvijo in optimizacijo dostave in mestne logistike v starem mestnem jedru Pirana in drugih središčih mest, z ureditvijo območij dolgotrajnega in kratkotrajnega parkiranja ter uvedbo parkiranja po sistem P + R.

Ključnega pomena je tudi zagotavljanje varnosti za najbolj ranljive udeležence v cestnem prometu, predvsem starejših, otrok in gibalno oviranih oseb, uvajanje sodobnih tehnologij upravljanja mobilnosti, zelene mestne logistike in politik, ki strmiijo k pametni, trajnostni in klimatsko nevtralni obliki mobilnosti.

Občina mora zagotoviti, da so tekom postopka priprave OCPS, kjer je to relevantno, tako v strateškem kot izvedbenem delu strategije, upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi:

- ki smiselno zagotavljajo spoštovanje temeljnih pravic ter skladnost z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah in Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov,
- ki smiselno upoštevajo in spodbujajo enakost moških in žensk, vključevanje načela enakosti spolov ter vključevane vidika enakosti spolov,
- ki smiselno preprečujejo diskriminacijo na podlagi spola, rase ali narodnosti, vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti. Med celotno pripravo in izvajanjem OCPS se zlasti upošteva dostopnost za invalide.

## IZHODIŠČA ZA IZDELAVO/IZVEDBO

Izhodišče in temeljne usmeritve za izdelavo aktualnega strateškega dokumenta podajo naslednji zakonski in podzakonski akti ter druge specifične usmeritve:

- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN, Uradni list RS št. 130/2022),

- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Pravilnik OCPS, Uradni list RS št. 76/2023),
- Pravilnik o načinu usposabljanja in imenovanja usposobljenih oseb ter vodenje evidence usposobljenih oseb za izdelavo celostnih prometnih strategij in mobilnostnih načrtov (Uradni list RS, št. 79/23),
- Minimalni standardi za pripravo OCPS (posodobljeno decembra 2023), dostopno na SPTM,
- Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, 2023, dostopno na SPTM,
- Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije – priloge (posodobljene 2023), dostopno na SPTM,
- Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij, dostopno na SPTM,
- Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, dostopno na SPTM,
- Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, dostopno na SPTM,
- Nacionalne smernice za pripravo Načrta upravljanja mestne logistike, dostopno na SPTM,
- Nacionalne smernice za pripravo Načrta upravljanja mestne logistike – priloge, dostopno na SPTM,
- Nacionalne smernice za izboljšanje lokalne parkirne politike, dostopno na SPTM,
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Ministrstvo za infrastrukturo.

Ponudnik je dolžan pri izdelavi OCPS upoštevati zahteve iz tega javnega razpisa za sofinanciranje s poudarkom na vsebinah v poglavju 7.

## OBMOČJE OBDELAVE

Območje obdelave predstavlja območje celotne občine Piran. Pripravljačec mora upoštevati migracijske tokove in prometne vplive širšega območja obdelave, torej vpliv prometa iz sosednjih občin (Izola, Koper, Ankaran) na regionalnem in državnem nivoju.

## OSNOVNI PODATKI O OBČINI

### Lega

Občina Piran leži na skrajno jugozahodnem delu Slovenije in na kopnem meji z državo Hrvaško in na morju s Hrvaško in Italijo. Je del Obalno-kraške statistične regije. Pretežni del občine sodi v priobalni pas, razen grebena z zaselki Nova vas, Padna in Sv. Peter. Po površini meri 44,6 km<sup>2</sup>, kar jo med slovenskimi občinami uvršča na 141. mesto.

### Prebivalstvo

Sredi leta 2021 je imela občina približno 18.440 prebivalcev (približno 9.100 moških in 9.340 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 23. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živelo povprečno 424 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (104 prebivalci na km<sup>2</sup>). (vir SURS)

Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -2,9 (v Sloveniji -2,0). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 3,5. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil pozitiven, znašal je 0,6 (v Sloveniji -0,9). Povprečna starost občanov je bila 46,5 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (43,8 let). (vir SURS).

Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 64 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je manj od slovenskega povprečja (67 %). (vir SURS)



## OCENA STANJA PROMETA V OBČINI

Občina Piran se na področju prometa sooča s problemi, ki so natančno opisani in analizirani v Celostni prometni strategiji iz leta 2017.

»Trend naraščanja osebnega motornega prometa, zmanjšanje varnosti pešcev in onesnaževanje okolja v obdobju povečanja števila obiskovalcev. V obdobju turistične sezone izjemno višanje prometnih zastojev na območju mestnega jedra Pirana, letovišča Portorož, Strunjana, Lucije, in na prometnih povezavah do mejnih prehodov s Hrvaško (MP Sečovlje in MP Dragonja). 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 parkirišč 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. 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.«

## RAZLOGI ZA IZDELAVO OCPS

Namen občinske celostne prometne strategije Občine Piran je zagotovitev dolgoročnega načrta razvoja prometa na trajnosten (spodbujanje trajnostne mobilnosti) in okolju prijazen način z vključitvijo potreb vseh občanov ter lokalnih deležnikov (obrnitkov, trgovcev, turističnih delavcev, hotelirjev in gostincev, šol in izobraževalnih ustanov) in obiskovalcev.

Potrebna je posodobitev obstoječe strategije z namenom vzpostavitve bolj trajnostnega prometa (spodbujanje trajnostne mobilnosti) in optimizacije prometnih tokov, parkirišč, parkirne politike, mestne logistike in javnega prevoza.

V obdobju turistične sezone se pretočnost območja zniža in se poveča delež prometnih nesreč. Potrebna je prilagoditev prostora uporabniku, da postane uporaba trajnostnih oblik mobilnosti prijetnejša in način uporabe javnega prevoza načrtan na ta način, da se potreba po uporabi zasebnih motornih vozil zmanjša.

Razlog za izdelavo OCPS občine Piran izhaja iz potreb po:

- Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa,
- Urediti območja dolgotrajnega parkiranja izven središč krajev Piran, Portorož, Krajinski park Strunjan, in Krajinski park Sečoveljske soline z vzpostavitvijo dodatnega sistema P+R in omogočiti uporabo drugih trajnostnih oblik mobilnosti,
- Zagotavljanje varnosti ranljivim udeležencem v cestnem prometu z ukrepi, ki bodo namenjeni umirjanju in omejevanju motornega prometa na območjih, kjer so prisotni otroci, starejši in osebe z oviranostmi, tudi z določitvijo novih t. i. skupnih prometnih prostorov,
- Povezanost kolesarske infrastrukture, strateško umeščanje e-polnilnic in polnilnih postaj za e-kolesa,
- Postavitev servisno-informacijskih točk za kolesarje, vzpostavitev razvejane mreže avtomatičnega sistema za izposajo koles in e-koles, uvedba sistema dostavnih e-koles in vozičkov,
- Uvajanje sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti, uvajanje zelene mestne logistike in alternativnih sistemov prevoza ljudi in tovora, izboljšanje sistema zadnjega kilometra pri dostavi blaga,
- Optimizacija parkiranja in omejitev dolgotrajnega parkiranja v središčih zgojitve prometa z uvedbo solidarnostnega parkiranja (bližje doma naj parkirajo tisti, ki to resnično potrebuje).
- Boljša povezanost urbanih območij z zaledjem,
- Zagotovitev možnosti za kandidiranje v okviru nadaljnjih razpisov, ki bodo namenjeni izvedbi ukrepov v okviru pripravljenih OCPS.

#### **METODOLOGIJA PRIPRAVE IN VSEBINA OCPS**

OCPS mora biti izdelana skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22), ob upoštevanju Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja, preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju in z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinske celostne prometne strategije. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, april 2023 (prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo). V procesu njene priprave je za upoštevanje minimalnih standardov potrebno izvesti aktivnosti navedene v Minimalnih standardih za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, MOPE December 2023.

OCPS je sestavljen iz:

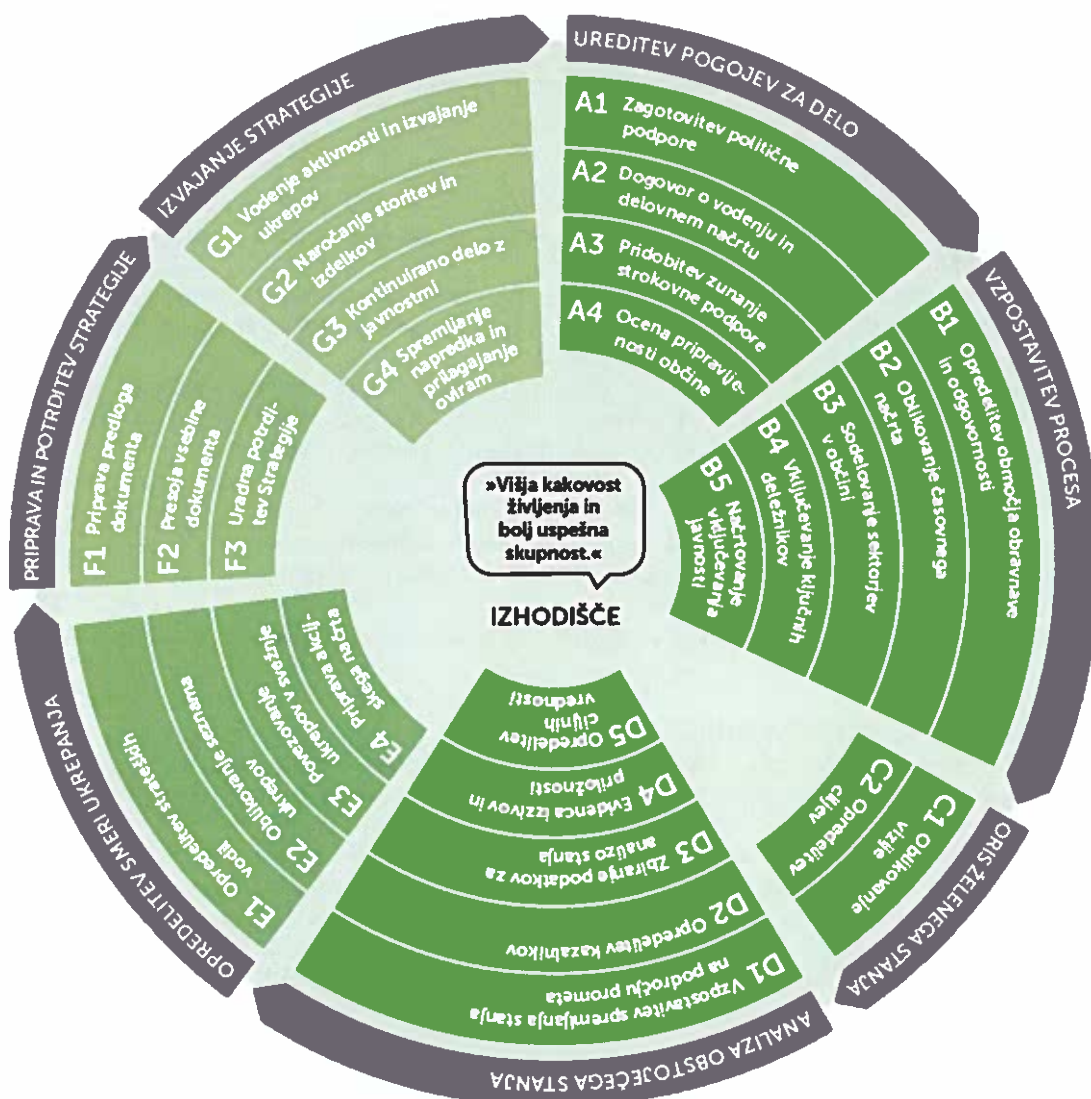
- Krovni steber: Celostno prometno načrtovanje v občini, ki vključuje obravnavo načrta upravljanja mestne logistike,
- Ločeni steberi: Hoja, kolesarjenje, javni prevoz in osebni motorni promet,
- Dodatno obravnavani steberi: načrt upravljanja mestne logistike, mobilnostni načrt, zasnova območij prijaznega prometa, optimizacija in načrt izvajanja parkirne politike oz./in optimizacija parkiranja s sprejemom ustreznih ukrepov, ki bodo omejili dolgotrajno parkiranje v mestnih središčih, krajinskih in naravnih parkih in našli alternativne oblike parkiranja, e-mobilnost in določitev novih skupnih prometnih prostorov.

OCPS vsebuje strateški in izvedbeni del:

Strateški del: vizija, cilji, ciljne vrednosti, analiza stanja, izzivi, priložnosti, prioritete, strateška vodila, ukrepi

Izvedbeni del: Akcijski načrt z izbranimi ukrepi opremljenimi z informacijo, časovnim načrtom in rokom izvedbe, ovrednotenimi stroški, odgovornostjo za izvedbo in viri financiranja. Načrt spremljanja in vrednotenja izvajanja OCPS.





## SKLOP A: UREDITEV POGOJEV ZA DELO

Na začetku mora izdelovalec CPS imenovati projektno skupino, sestavljeno iz strokovnega kadra kot zahtevano v razpisu. Pri izdelavi oziroma pri vrednotenju in prenovi CPS morajo sodelovati najmanj strokovnjaki, ki jih je izvajalec navedel v ponudbi.

V fazi postavitve temeljev izdelovalec CPS ustanovi delovno skupino (projektni svet) za izdelavo CPS, v kateri bodo poleg projektne skupine imenovani predstavniki občin in predstavniki zainteresirane javnosti iz občin (npr. predstavniki policije, vzgojno-izobraževalnih ustanov, domov za ostarele, taksi služb, gospodarstva, zdravstvenih ustanov ipd).

Prvi korak priprave Celostne prometne strategije (CPS) predstavlja vzpostavitev formalnega okvirja v okviru katerega izdelovalec CPS imenuje projektni svet ter določi njihove vloge in odgovornosti. Izdelovalec CPS usklajuje delovanje projektnega sveta.

Potrebne aktivnosti:

- Imenovanje koordinatorskega procesa in člani ožje delovne skupine
- Usklajevanje načina vodenja procesa s člani ožje delovne skupine
- Priprava delovnega načrta, v katerem bodo predvideni vsi potrebni mejniki priprave vsebin in potrditev odločitev
- Ocena tveganja in načrt rešitve za morebitne nepredvidljive situacije
- Osnutek načinov spremljanja uresničevanja delovnega načrta in možnosti prilagoditev spremembam
- Opredelitev obsega in vrednosti del zunanje strokovne podpore
- Priprava formalnosti in izbira zunanje strokovne podpore
- Predstavimo oceno izkušenj in učinkov prejšnje Strategije

- Rezultatov predstavitev vodstvu občine in odpravimo pomanjkljivosti
- Zaključne ugotovitve vključimo v Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti

V fazi ureditve pogojev za delo se bo javnost vključila na naslednji način:

- Medijsko sporočilo o začetku priprave OCPS

A1: Zagotovitev politične podpore

A2: Dogovor o vodenju in delovnem načrtu

A3: Pridobitev zunanje strokovne podpore

A4: Ocena pripravljenosti občine

## **SKLOP B: VZPOSTAVITEV PROCESA**

- V območje obravnave poleg občinskega območja se vključi tudi funkcionalno regijo in bližnja zaposlitvena središča, vzpostavi se sodelovanje s sosednjimi občinami (komunikacija glede stičišč občinskih mej)
- Preveritev potreb načrtovanja na regionalni ravni
- Uskladitev s časovnicami drugih politik in strategij in določitev časovnice za pripravo strategije
- Predstavitev namena in ciljev OCPS celotni občinski upravi
- Sestanek med prostorskimi načrtovalci in načrtovalci iz drugih sektorjev
- V aktivnosti ožje in širše delovne skupine se vključi predstavnike pomembnih področij
- Organizacija delavnice s prostorskimi načrtovalci glede vpliva prostorskega načrtovanja na promet
- Celostna prometna strategija se uskladi z vsemi relevantnimi sektorskimi strategijami
- Izdelava načrta srečanj širše delovne skupine v procesu priprave OCPS in določitev poznejših rednih letnih srečanj, namenjenih reviziji izvedenega OCPS
- Priprava sinteznega gradiva Načrt vključevanja javnosti - komunikacijski načrt z orodji in časovnim razporedom vseh aktivnosti vključevanja javnosti na različnih ravneh, ki se bo izvajale tekom priprave OCPS
- Poročilo o aktivnostih vključevanja javnosti

B1: Opredelitev območja obravnave in odgovornosti

B2: Oblikovanje časovnega načrta

B3: Sodelovanje sektorjev v občini

B4: Vključevanje ključnih deležnikov

B5: Načrtovanje vključevanja javnosti

## **SKLOP C: ORIS ŽELENEGA STANJA**

- Delavnica o oblikovanju vizije in ciljev s fizično prisotnostjo udeležencev
- Javni razpravi s fizično prisotnostjo udeležencev za predstavitev predloga vizije in ciljev in priprava osnutka
- Javna razstava o pripravi OCPS ter o izdelani viziji in ciljih
- Sintezno poročilo o zbiranju komentarjev na osnutek vizije in ciljev ter mnenj glede prioritizacije ciljev med splošno javnostjo in ključnimi deležniki
- Predstavitev končnih vizije in ciljev vodstvu občine in javnosti

V fazi orisa želenega stanja se bo javnost vključila na naslednji način:

- Izvedba javnih razprav s fizično prisotnostjo udeležencev za predstavitev predloga vizije in ciljev (v različnih delih občine); ena od javnih razprav je lahko izvedena v digitalni obliki
- Javna razstava o pripravi OCPS ter o izdelani viziji in ciljih
- Predstavitev končnih vizije in ciljev v medijskem sporočilu javnosti

C1: Oblikovanje vizije

C2: Opredelitev ciljev

## **SKLOP D: ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA**

- Priprava širšega izbora kazalnikov, ki se jih lahko spremlja v okviru OCPS, uskladitev s cilji in določitev manjšega izbora preprosto merljivih kazalnikov, vključitev obveznih kazalnikov, ki jih je predpisalo ministrstvo, pristojno za celostno prometno načrtovanje
- Opredelitev odgovornosti sodelavcev in finančnih virov za redno spremljanje kazalnikov
- Načrt rednega spremljanja kazalnikov na področju prometa v občini, opredelitev potrebnih sredstev, oseb in služb, odgovornih za zbiranje podatkov. Opredelitev procesa upravljanja podatkov

- Priprava sinteznega poročila o stanju prometnega sistema v občini
- V sodelovanju s ključnimi deležniki Opredelitev prednostnih izzivov in priložnosti, obravnavanih v Strategiji
- Priprava sinteznega gradiva Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti – z vključeno vsebino opredeljene vizije, ciljev s ciljnim vrednostmi in prioriteta ter organizacija po stebrih Strategije

V fazi analize obstoječega stanja se bo javnost vključila na naslednji način:

- Anketa za splošno javnost
- Intervjuji s ključnimi deležniki
- Javne razprave z udeleženci na različnih lokacijah na območju občine
- Izvedba meritev izhodiščnega stanja za obvezne kazalnike pri osnovnošolcih in večjih zaposlovalcih

D1: Vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa

D2: Opredelitev kazalnikov

D3: Zbiranje podatkov za analizo stanja

D4: Evidenca izzivov in priložnosti

D5: Opredelitev ciljnih vrednosti

## **SKLOP E: OPREDELITEV SMERI UKREPANJA**

- Oblikovanje strateških vodil za opredelitev razvojnih ambicij stebrov, uskladitev s širšo delovno skupino in priprava sinteznega gradiva Pregled strateških vodil.
- Priprava širšega izbora možnih ukrepov v navezavi na analizo stanja, strateška vodila in pregled obstoječih ukrepov vključenih v sorodne strategije.
- Oblikovanje možnih scenarijev izvajanja ukrepov in preveritev v okviru širše delovne skupine, opredelitev končnega izbora ukrepov, priprava končnega izbora ukrepov oziroma njihovih svežnjev.
- Sestava podrobnega akcijskega načrta ukrepov za obdobje sedmih let in določitev splošnih usmeritev za daljše časovno obdobje z določitvijo jasno opredeljenih nalog, nosilcev, rokov, virov in možnih tveganj.
- Preveritev vsebine Akcijskega načrta in potrditev v krogu širše delovne skupine in vodstva občine.
- Izdelava do 15 (petnajst) visoko kakovostnih 3D vizualizacij in renderjev objektov prometne infrastrukture.

Za izdelavo pregleda obstoječih načrtov in strategij se uporabi naslednje gradivo izvedenih študij:

- Zasnova prometnega sistema na obalnem območju (november 1996)
- Parkirna študija mesta Piran (januar 1991)
- Prometna študija Občine Piran I. del (december 1992)
- Prometna študija Občine Piran II. del (junij 1995)
- Načrt razvoja mirujočega prometa na območju občine Piran (strateške usmeritve, april 2009)
- Strokovne podlage za pripravo strateškega dokumenta za oblikovanje politike mirujočega in javnega prometa (št. 814-prom, november 2008, izdelal Lineal d.o.o.)
- Odlok o cestnoprometni ureditvi v Občini Piran (Uradni list RS, št. 72/2013, 106/23)
- Načrt trajnostne mobilnosti (november 2012)
- Celostna prometna strategija Občine Piran (junij 2017)

V fazi opredelitev smeri ukrepanja se bo javnost vključila na naslednji način:

- Delavnica o oblikovanju strateških vodil
- Medijsko sporočilo o dosežkih na delavnici o oblikovanju strateških vodil in zbiranje pobud za možne ukrepe
- Delavnica o scenarijih izvajanja ukrepov in o opredelitvi končnega nabora ukrepov
- Delavnica o preveritvi končnega nabora ukrepov in potrditvi akcijskega načrta

E1: Opredelitev strateških vodil

E2: Oblikovanje seznama ukrepov

E3: Povezovanje ukrepov v svežnje

E4: Priprava akcijskega načrta

## **SKLOP F: PRIPRAVA IN POTRDI TEV STRATEGIJE**

- Priprava končnega besedila dokumenta, preveritev ustreznosti in uresničljivosti ter skladnosti z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju in z njim povezanimi pravilniki ter z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije
- Prošnja Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo za dodelitev presojevalca kakovosti



- V primeru potrebnih sprememb, gradivo dopolnimo na podlagi podanih priporočil
- Predstavitve končnega dokumenta občinskim svetnikom, zagotovimo formalno sprejetje Strategije na občinskem svetu in o tem obvestimo javnost
- Posredovanje končnega dokumenta Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo in sklepa občinskega sveta o sprejetju OCPS za uvrstitev Strategije na uradni seznam veljavnih strategij

V fazi opredelitev smeri ukrepanja se bo javnost vključila na naslednji način:

- Medijsko sporočilo javnosti o dokončanju, sprejemu, objavi, ključnih poudarkih in naslednjih korakih OCPS

F1: Priprava predloga dokumenta

F2: Presoja vsebine dokumenta

F3: Uradna potrditev Strategije

Obseg aktivnosti pri izdelavi OCPS je poleg projektne naloge določen v obsegu Minimalnih standardov za izdelavo občinske celostne prometne strategije za občine od 16.000 do 100.000 prebivalcev.

V ponudbo se vključijo tudi naslednje aktivnosti:

- predstavitev dokumenta na občinskem svetu Občine Piran in na seji matičnega delovnega telesa v postopku sprejemanja,
- izdelava do 15 (petnajst) visoko kakovostnih 3D vizualizacij in renderjev objektov prometne infrastrukture,
- morebitni popravki po pregledu kakovosti izdelanega OCPS, ki ga zagotovi Ministrstvo,
- grafično oblikovanje tiskovine OCPS,
- tiskanje 200 izvodov OCPS po sprejetju na občinskem svetu v slovenščini in italijanščini,
- zagotovitev informiranja javnosti – dodatno 1 novinarska konferenca s predstavitvijo OCPS.

## **ZAHTEVE NAROČNIKA**

### **Zahtevane reference ponudnika:**

Ponudnik (izdelovalec OCPS) ima ustrezno znanje in izkušnje z izvajanjem nalog iz področja, ki so predmet javnega naročila. Izdelovalec OCPS mora zagotoviti ustrezen in zadostno število strokovnega kadra – strokovno skupino, ki bo sestavljena iz vodje in strokovnjakov za posamezna področja (s katerimi ima podpisano pogodbo o zaposlitvi ali katerokoli drugo pogodbeno razmerje).

Ponudnik je v obdobju sedem (7) let pred objavo tega javnega naročila uspešno izvedel in zaključil vsaj en (1) referenčni projekt, ki je zajemal izdelavo občinske celostne prometne strategije za občino velikosti najmanj 14.000 prebivalcev, ki je bil potrjen s strani občinskega sveta ali drugega pristojnega občinskega organa, in ima priporočilo o strokovni in kvalitetni izvedbi ter zaključku projekta.

Izdelana OCPS je podvržena presoji kakovosti, ki jo zagotavlja pristojno ministrstvo. Izdelovalec mora zagotoviti ustrezen nivo kakovosti izdelanega dokumenta in ga je dolžan na podlagi pripomb pristojnega ministrstva dopolniti oz. uskladiti.

### **Strokovni kader, ki ga mora zagotavljati ponudnik:**

Ponudnik mora imeti zagotovljeno delovno skupino, ki sodeluje v postopku priprave OCPS, skupaj z odgovornim vodjem aktivnosti in bo zasnovana interdisciplinarno na način, da vsak strokovnjak pokriva vsaj enega od področij, potrebnih za pripravo OCPS: področje prometnega načrtovanja, področje urejanja prostora, področje vključevanja javnosti.

Vsak strokovni kader mora imeti vsaj eno referenco v zadnjih sedmih (7) letih pred objavo tega javnega naročila, da je izvedel vsaj 1 referenčni projekt za področje, ki ga v skupini pokriva.

V skladu z 41. členom ZCPN mora v postopku priprave OCPS sodelovati vsaj ena oseba, vpisana v evidenco usposobljenih oseb za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij, ki jo upravlja in vodi ministrstvo v skladu s Pravilnikom o načinu usposabljanja in imenovanja usposobljenih oseb ter vodenju evidence usposobljenih

oseb za izdelavo celostnih prometnih strategij in mobilnostnih načrtov, dostopno na spletni strani Slovenske platforme za trajnostno mobilnost.

V postopku priprave OCPS mora sodelovati vsaj ena oseba, vpisana v evidenco usposobljenih oseb za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij – vključevanje javnosti v proces priprave OCPS, ki jo upravlja in vodi ministrstvo v skladu s Pravilnikom o načinu usposabljanja in imenovanja usposobljenih oseb ter vodenju evidence usposobljenih oseb za izdelavo celostnih prometnih strategij in mobilnostnih načrtov, dostopno na spletni strani Slovenske platforme za trajnostno mobilnost.

#### **Zahtevane reference za vodjo strokovne skupine:**

- ima vsaj univerzitetno izobrazbo po starih programih oz. bolonjski univerzitetni programi – 1. bolonjska stopnja, s področja prometnega načrtovanja, geografije, arhitekture, gradbeništva, krajinske arhitekture, ekonomije ali geodezije,
- ima vsaj pet (5) let delovne dobe,
- je s ponudnikom v rednem delovnem razmerju ali drugem pogodbenem razmerju za ves čas trajanja del po pogodbi, ki je predmet tega naročila,
- ima izkušnje z vodenjem projektov na področju priprave CPS ali sodelovanja v projektni skupini za izdelavo CPS, kar dokazuje z referenčnim potrdilom, da je v zadnjih sedmih (7) letih šteto od dneva objave tega javnega naročila, ko vodja strokovne skupine vodil izdelavo CPS ali sodeloval v strokovni delovni skupini pri izdelavi CPS za občino velikosti najmanj 14.000 prebivalcev.

#### **Zahteve za reference za člana strokovne skupine:**

- vsak član strokovne skupine mora imeti vsaj univerzitetno izobrazbo po starih programih oz. bolonjski univerzitetni programi – 1. bolonjska stopnja, s področja prometnega načrtovanja, geografije, arhitekture, gradbeništva, krajinske arhitekture, ekonomije ali geodezije, novinarstva ali komunikologije,
- vsak član ima vsaj 3 leta delovne dobe,
- vsak član je s ponudnikom v rednem delovnem razmerju ali drugem pogodbenem razmerju za ves čas trajanja del po pogodbi, ki je predmet tega naročila,
- vsak član je v zadnjih sedmih (7) letih šteto od dneva objave tega javnega naročila izvedel vsaj en (1) referenčni projekt za področje, ki ga v skupini pokriva, kar dokazuje z referenčnim potrdilom za:
  - področje prometnega načrtovanja: izveden vsaj en (1) projekt na temo trajnostnega prometnega načrtovanja, kot na primer analiza in načrtovanje na področju javnega potniškega prometa, načrtovanju pločnikov, kolesarskih stez s pripadajočo prometno signalizacijo na ravno mesta, občine ali širšega območja
  - področje urejanja prostora: sodelovanje v delovni skupini, ki je izdelala vsaj en občinski prostorski akt na ravni mesta, občine ali širšega območja,
  - področje vključevanja javnosti: izdelan vsaj en projekt komuniciranja z javnostmi na temo trajnostne mobilnosti.

Ponudnik lahko pogoj za enega člana strokovne komisije izpolnjuje z nominiranim vodjem strokovne skupine.

Varstvo osebnih podatkov: upravičenec, ki bo za izvedbo operacije prejel podporo iz Kohezijskega sklada, se obveže, da bo vse fizične osebe, ki sodelujejo ali bodo sodelovale na projektu, seznanil o pridobivanju, evidentiranju, obdelavi in hrambi osebnih podatkov za potrebe pridobitve, koriščenja evropskih sredstev ter izvedbe nadzora s strani ministrstva, organa upravljanja, organa za računovodenje, revizijskega organa in drugih organov nadzora porabe sredstev evropske kohezijske politike ter od njih pridobil privolitve (soglasja) za pridobitev, obdelavo in hrambo osebnih podatkov.

## DODATNE ZAHTEVE NAROČNIKA

Organizacija in vodenje 1 javne prireditve na prostem. Občina in izvajalec se glede na oceno učinkov odločita, v kateri fazi bosta prireditve izvedla.

Od najmanj 5 medijskih sporočil, ki jih bo izvajalec pripravil v različnih fazah, je potrebno enega objaviti v času Evropskega tedna mobilnosti. Sporočilo naj se vsebinsko naveže na pobudo Evropskega tedna mobilnosti.

Vse aktivnosti morajo biti dokumentirane na primeren način (liste prisotnosti, zapisniki sestankov, fotografije dogodkov, originali ali kopije gradiv, klipingi...). Iz dokumentacije mora biti razvidno, da so posamezne naloge izvajali tisti člani projektne skupine, katerih reference so bile v ponudbi navedene za posamezna področja.

## OBLIKA DOKUMENTACIJE IN ŠTEVILO IZVODOV

Izdelovalec je dolžan dokumentacijo (osnovni vhodni podatki, rezultati ter celotna naloga) predati naročniku v digitalni obliki – na CD mediju, tekstualni del v .doc formatu, tabele v .xls formatu ter grafični del v .dwg in .pdf formatu ter .jpg (v aktivni obliki).

## ROKI ZA IZVEDBO

Rok za dokončanje del je **enajst (11) mesecev od dneva sklenitve pogodbe**. Izvedbeni rok vključuje čas za izvedbo presoje kakovosti, ki jo izvede presojevalec kakovosti vsebine OCPS dodeljen s strani pristojnega ministrstva in znaša trideset (30) delovnih dni za obe fazi.

Prvič se presoja izvede, ko so opredeljena strateška vodila, in drugič, ko je dokument pripravljen za obravnavo na občinskem svetu. Ministrstvo občini dodeli presojevalca kakovosti vsebine OCPS, ki med pripravo (prva faza) in pred potrditvijo OCPS na občinskem svetu izvede presojo kakovosti vsebine ter izdelava neodvisno strokovno oceno OCPS. Na podlagi pozitivne ocene OCPS ministrstvo izda potrdilo o kakovosti vsebine OCPS.

Ponudnik mora naročniku, v roku desetih (10) dni od dneva sklenitve pogodbe, pripraviti in dostaviti podroben terminski plan, ki mora biti usklajen z naročnikom.

Vzorec terminskega plana

Faza	Aktivnost	Vodja ali član strokovne skupine (ime in priimek)	1. mesec	2. mesec	3. mesec	....
Sklop A						
Sklop B						
Sklop C						
Sklop D						
.....						

## PLAČILNI POGOJI

Plačilo za izdelavo Občinske celostne prometne strategije Občine Piran se izvede v dveh (2) delih:

- za strateški del OCPS, na podlagi pozitivne ocene prve faze presoje kakovosti vsebine OCPS. Prva faza presoje kakovosti se izvede, ko so opredeljena strateška vodila;
- za izvedbeni del OCPS, po pozitivni oceni druge faze presoje kakovosti vsebine OCPS in obravnavi na občinskem svetu in se izvede, ko je dokument potrjen na občinskem svetu.

Na podlagi prejetega e-računa s priloženo specifikacijo izvedenih del, v roku tridesetih (30) dni po prejemu oz. v zakonsko določenem roku.

Pripravil:  
Urad za gospodarstvo in turizem  
Rok Humar, vodja



Župan Občine Piran  
Andrej Korenika

