



Občina Ankaran  
Comune di Ancarano



Občina Ankaran  
Comune di Ancarano

Jadranska cesta 66, 6280 Ankaran

## PROJEKTNA NALOGA

za izdelavo Celostne prometne strategije Občine Ankaran

Naš znak: 37105-11/2019

Datum: 30.01.2020

### 1. PREDMET NALOGE

Projektna naloga za izdelavo Celostne prometne strategije Občine Ankaran (v nadaljevanju CPS OA) izhaja iz Smernic za pripravo Celostne prometne strategije, Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Ministrstvo za infrastrukturo, 2012.

S sprejetjem Celostne prometne strategije se bo začel proces celovitega in trajnostnega načrtovanja prometa na območju občine Ankaran, kar bo imelo pozitivne učinke na okolje in zdravje, izboljšala se bo učinkovitost izrabe obstoječih zmogljivosti, izboljšala se bo mobilnost in dostopnost ter kakovost bivanja, kot tudi prometna varnost.

Z novim pristopom k načrtovanju prometa želimo ponuditi kakovostnejše, učinkovitejše in bolj raznolike načine mobilnosti v občini Ankaran, s čimer bo zagotovljena večja dostopnost delovnih mest in storitev za vse občane. Dokument CPS bo sledil temeljnemu cilju mobilnosti na območju občine Ankaran in širše – to je - nadomestiti dosedanji prometni sistem z energetsko učinkovitejšimi, okoljsko manj škodljivimi, prostorsko manj potratnimi in bolj zdravimi oblikami prometa na območju občine in regiji.

Ključni cilj CPS je spremeniti potovalne navade in s tem izboljšati porazdelitev mobilnosti med javnim prevozom, kolesom in peš prometom ter osebnim vozilom.

CPS bo tako strateški dokument za načrtovanje prometa na območju občine Ankaran s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Dokument mora biti strateški dokument, ki bo vključeval inovativne rešitve na področju trajnostne mobilnosti in izhaja iz dejanskih potreb občine.

Osrednji cilj ukrepov, vključenih v akcijski načrt, je predvsem dvig kakovosti življenja, s poudarkom na zmanjševanju uporabe osebnih vozil, spodbujanju uporabe javnega prevoza in nemotoriziranih načinov potovanja, znižanju visoke stopnje emisij in hrupa v prometu ter prometnih zastojev.



Občina Ankaran z zavedanjem, da je na izzive mobilnosti potrebno gledati dolgoročno ter da jih je moč rešiti le s skupnimi močmi in sodelovanjem tudi ostalih občin v regiji, ki so trajnostno mobilnost kot eno izmed prioriternih razvojnih nalog prepoznale že pred leti, ko so skupaj pristopile k pripravi strokovnih podlag za potrebe občinskega prostorskega načrta OPN občine Ankaran in sicer z izdelavo Prometnega načrta, ter drugih ključnih deležnikov. V zadnjih letih so bile številne aktivnosti usmerjene v iskanje rešitev, ki zagotavljajo dostopen, hiter, učinkovit, varen, čist in istočasno ekonomsko sprejemljiv promet, ki je nujno potreben, da občina in z njo regija še naprej razvija svoje potencialne, obenem pa predstavlja tudi pomembno vlogo pri zagotavljanju kakovostnega bivanja ter povezovanja ljudi.

Zagotovitev integrirane mobilnosti z dobro delujočim javnim potniškim prometom ter razvojem kakovostne in varne infrastrukture za pešce in kolesarje je postal skupni cilj, saj ta nudi številne prednosti tako za prebivalce in obiskovalce občine kot podjetja, družbo in okolje. Prostor je vse bolj dragocen, zato mora biti njegova uporaba kar se da preudarna. Številne aktivnosti in skupni projekti, kot na primer uvedba novih avtobusnih povezav s sosednjimi občinami, vzpostavitev vsaj dveh vhodnih P+R središč, medobčinske kolesarske povezave ter drugi trajnostni ukrepi Občine Ankaran (zaprtje središča naselja Ankaran (osrednji trg) in dela državne ceste, Jadranska cesta, za osebni promet, brezplačni prevozi z električnimi ali drugimi sodobnimi oblikami vozil, sistem izposoje koles, uvedba dovolilnic-skladno s strategijo mirujočega prometa, ipd...) morajo tako biti še naprej usmerjene v varovanje naravnih danosti na območju občine Ankaran, povečevanje konkurenčnosti njenega gospodarstva in destinacije kot take ter zagotavljanje vse bolj zdravega in kakovostnejšega okolja.

Priprava strateškega dokumenta CPS OA je tako logičen korak, ki bo povezoval trajnostni razvoj občine in širše regije. V dokumentu bodo definirani konkretni projekti za spodbujanje in omogočanje trajnostne mobilnosti, hkrati pa bo dokument predstavljal tudi eno izmed ključnih strokovnih podlag za regionalno celostno prometno strategijo ter temelj za njihovo financiranje.

## **2. OBMOČJE OBDELAVE CELOTNE PROMETNE STRATEGIJE**

Območje obdelave predstavlja celotno občino Ankaran, ter njeno navezavo v sosednje občine.

### **2.1. OSNOVNI STATISTIČNI PODATKI O OBČINI**

#### Legra

Občina Ankaran obsega naselje Ankaran. Opredeljuje jo obmorska lega ob Jadranskem morju. Leži vzdolž morja, na južnem pobočju Ankaranskega polotoka, imenovanega tudi Miljski polotok, kjer začenja slovenski del istrske obale. Na severu meji na Italijo in Mestno občino Koper, južni del v celoti obdaja morje.

S površino 8 km<sup>2</sup> in 3.206 prebivalci sodi med manjše, vendar med bolj gosto poseljene občine v državi.

Dvanajst kilometrov dolgo obalo sestavljajo klifi in na vzhodu ravnica ob izlivu reke Rižane. Nekateri deli obale so naravna posebnost in zato varovana območja narave, večinoma znotraj Krajinskega parka Debeli rtič. Velik del vzhodne obalne ravnice zaseda pristanišče za mednarodni promet v Kopru.

Območje ima zmerno sredozemsko podnebje in je zaradi prisojne lege zelo dobro osončeno. Z izjemo Debelega rtiča, ki leži v strženu tržaške burje, burji ni izpostavljeno.



Slika 1: Območje Občine Ankaran

### Prebivalstvo

Občina Ankaran je bila ustanovljena leta 2011 z odločbo ustavnega sodišča in je najmlajša občina v Sloveniji. Prve lokalne volitve so se izvedle ob naslednji rednih lokalnih volitvah leta 2014, zaradi česar Statistični urad Republike Slovenije (v nadaljevanju SURS) podatke za občino beleži šele od leta 2015 dalje.

Leta 2015 je imela občina Ankaran 3.219 prebivalcev, od tega 1.634 žensk in 1.585 moških. V občini je bilo v tem letu 1.384 gospodinjstev, povprečna velikost gospodinjstva je bila 2,3 (vir SURS).

Naslednje leto (2016) je število prebivalcev občine naraslo na 3.235 prebivalcev (1.657 žensk in 1.578 moških). Na kvadratnem kilometru površine občine je v letu 2015 živel povprečno 402,4 prebivalcev, medtem ko je naslednje leto to število naraslo na 404,4 (vir SURS). V naslednjih letih beleženja statističnih podatkov se je število prebivalstva, kot tudi gostota poseljenosti, postopoma zmanjševalo, medtem ko je velikost gospodinjstev ostala enaka.

Leta 2017 je občina Ankaran tako imela 3.229 prebivalcev (1.643 žensk in 1.586 moških), leta 2018 3.209 prebivalcev (1.645 žensk in 1.564 moških), ob zadnjem popisu leta 2019 pa 3.206 prebivalcev (1.652 žensk in 1.554 moških).

Na kvadratnem kilometru površine občine je v letu 2017 živel povprečno 403,6 prebivalcev, leta 2018 401,1 prebivalcev, ob zadnjem popisu leta 2019 pa le še 400,8 (vir SURS).

### Delovno aktivno prebivalstvo

Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo v občini sredi leta 2015 1.355 zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), sredi leta 2016 je število zaposlenih oziroma samozaposlenih v občini naraslo na 1.379, sredi leta 2018 pa je v občini bilo 1.383 delovno aktivnih prebivalcev.

Največ delovno aktivnega prebivalstva je v starostni skupini med 35 in 39 let, kar je značilno tudi za Slovenijo kot celoto.



### 3. OCENA STANJA PROMETA V OBČINI

Občina Ankaran se na področju prometa trenutno sooča z naslednjimi problemi:

- motorni promet drastično obremenjuje pretočnost cest in znižuje kvaliteto bivanja v naselju,
- zmogljivost današnjega prometnega sistema ni usklajena s potrebami občine,
- površine za mirujoči promet so posledično poddimenzionirane, hkrati pa prostorsko zasedajo nekatere od najatraktivnejših lokacij v mestu,
- glede na omejeno rabo prostora v središču naselja ni možno neprestano pridobivati dodatnih parkirnih mest ali graditi dodatnih voznih pasov,
- kolesarska infrastruktura skorajda ni in posledično niso možne povezave s kolesarskimi povezavami v sosednjih občinah,
- pešpoti so neurejene, ponekod pa tudi poddimenzionirane,
- javni potniški promet funkcionira le v omejenem obsegu (v občini ni organiziran javni mestni promet, ki bi deloval neposredno na območju občine),
- v občini Ankaran ni avtobusne postaje, so samo postajališča,
- pri blagovnem prometu razen uporabe cestnega tovornega prometa drugih možnosti trenutno ni,
- slabo razvit pomorski potniški promet,
- emisije toplogrednih plinov,
- pomanjkljivo usklajevanje in povezovanje, predvsem z vidika trajnostne mobilnosti, mobilnosti v turizmu (obiskovalci), tranzita, mobilnosti in dostopnosti z vidika opravljanja poslovnih dejavnosti ter povezovanja s sosednjimi občinami.

Iz zgoraj zapisanega izhaja, da so pogoji za promet na območju občine slabi, saj motorni promet izredno obremenjuje pretočnost cest, predvsem pa tudi javni prostor. Iz predstavljene problematike se pričakuje izredno visoke emisije izpušnih plinov. Na območju občine je izpostavljen tudi problem parkirnih mest zaradi omejene rabe prostora v središču naselja. Pogoji za kolesarje so v občini slabi, saj je kolesarska infrastruktura preredka in nepovezana.

Slabo je razvit pomorski potniški promet, pomorskega javnega potniškega prometa in blagovnega transporta pa sploh ni. Prav tako primanjkuje komunalnih privezov.

Javni potniški promet je organiziran le kot medkrajevni javni potniški promet (relacija Ankaran – Koper).

Sedanjo negativno razvojno smer v občini, kjer narašča raba osebnega avtomobila, je treba obrniti v oblikovanje celovitega sistema v korist rabe vseh prometnih sredstev. Le tako je mogoče rešiti glavne prometne pojave in iz tega izvirajoče druge težave, ki se že danes kažejo na ključnih križiščih vzdolž poteza državne ceste R2-406/1407 Škofije-Lazaret.

Javne ceste znotraj Občine Ankaran so razvrščene med urbanistične tipe cest glede na njihovo vlogo v urbanem prostoru.

Delimo jih na štiri glavne tipe:

- ceste tipa A – arterije,
- ceste tipa B – pomembne ceste,
- ceste tipa C – povezovalne ceste,
- ceste tipa D - dovozne ceste.



Glede na urbanistični tip ceste se prometnicam določa lastnosti na sledečih področjih:

- uporabniki,
- dovoljena hitrost,
- tipski prečni profil,
- parkiranje,
- JPP,
- tovorni promet,
- načini umirjanja prometa, protihrupni ukrepi,
- priključki,
- osvetlitev.

Tipski profili so podani opisno, za vsak tip ceste pa je podan tudi izris možnega profila, kar je podrobno obravnavano v strokovni podlagi Prometni načrt, ki naj ostane izhodišče za pripravo CPS OA.

Dimenzije in elemente predlaganih tipskih prečnih profilov cestišča naj se v CPS OA smiselno prilagodi situaciji v prostoru. Cestni profil se praviloma prilagaja tako, da se na račun širine posameznih pasov ohranjajo vse vrste načrtovanega prometnega omrežja razen parkiranja. V primeru zmanjšanja elementov prečnega profila se najprej v zakonsko sprejemljivem obsegu zmanjša širina vozišča, zatem zelenega pasu, kolesarske steze in nazadnje pločnika. Če to ni mogoče, se na prometnicah najprej izključi zeleni pas (če je predviden med voziščem in kolesarsko stezo) in nato kolesarske steze, ki se nadomeščajo najprej s skupno peš/kolo površino, potem s kolesarskim pasom, nazadnje pa z vodenjem po vozišču, skladno z zakonskimi pogoji.

Omejitve hitrosti so priporočilne, saj se v odvijanju prometa pogosto evidentira prehitre vožnje, najverjetneje iz različnih razlogov. Omejitev je lahko tudi drugačna, praviloma strožja, če tako narekuje konkretna situacija v prostoru. Na regionalnih cestah se vse omejitve hitrosti ter ostale ukrepe in ureditve lahko izvede samo s soglasjem Direkcije RS za infrastrukturo.

Predlagana razvrstitev ne pomeni, da posamezna cesta že danes dosega želen nivo, določen v lastnostih za posamezen tip ceste. Navedene lastnosti predstavljajo zeleno končno stanje na posamezni prometnici. Prav v primerih, ko prometnica še ne dosega želenega nivoja, je urbanistični tip ceste pomembno izhodišče pri odločitvah o urejanju ceste in določitvi ukrepov v okviru priprave CPS OA.



Slika 2: Kategorizacija občinski cest občine Ankaran



Iz zapisanega je spoznati, da je področje prometa na območju OA izkazana s preobremenjenostjo in mestoma dotrajanostjo cest, ulic in javnih poti (ceste so ozke, nekatere potrebne obnove ipd.). Preobremenjen in neurejen mirujoči promet v naselju Ankarano pa povzroča:

- pomanjkanje parkirišč v centru naselja Ankarano, ob stanovanjskih blokkih, pri šoli in pred vrtcem,
- neurejenost parkiranja glede na potovalne navade (zasedenost parkirnih mest z avtomobili, katerih lastniki z drugim avtom potujejo na delo, po nakupih...),
- pomanjkanje in slabo vzdrževanje pločnikov,
- pomanjkanje urejenih kolesarskih poti, neustrezna urejenost obstoječih, slaba povezanost s soslednjimi kraji in signalizacija (povezave s soslednjimi mesti Koper, Milje, Trst),
- pomanjkanje pešpoti, varnih šolskih poti in tematskih poti ter varnih prehodov čez prometnice, še zlati čez državno cesto R2/406,
- obstoječe površine za pešce so neustrezno urejene, slabo izkoriščene, vzdrževane, nepovezane in slabo označene (pot ob Pšati, šolske poti, povezave s soslednjimi naselji, ipd.),
- slaba pokritost in premajhna frekvenca javnega potniškega prometa (avtobusa) ter slabe peš in kolesarske povezave do postajališč javnega potniškega prometa, tudi železniškega, ki se nahaja v soslednji občini – MOK,
- zasedenost nekaterih javnih površin z motornimi vozili (ob stanovanjskih blokkih, individualnih hišah, ...),
- onesnaževanje zraka z izpuhi motornih vozil.

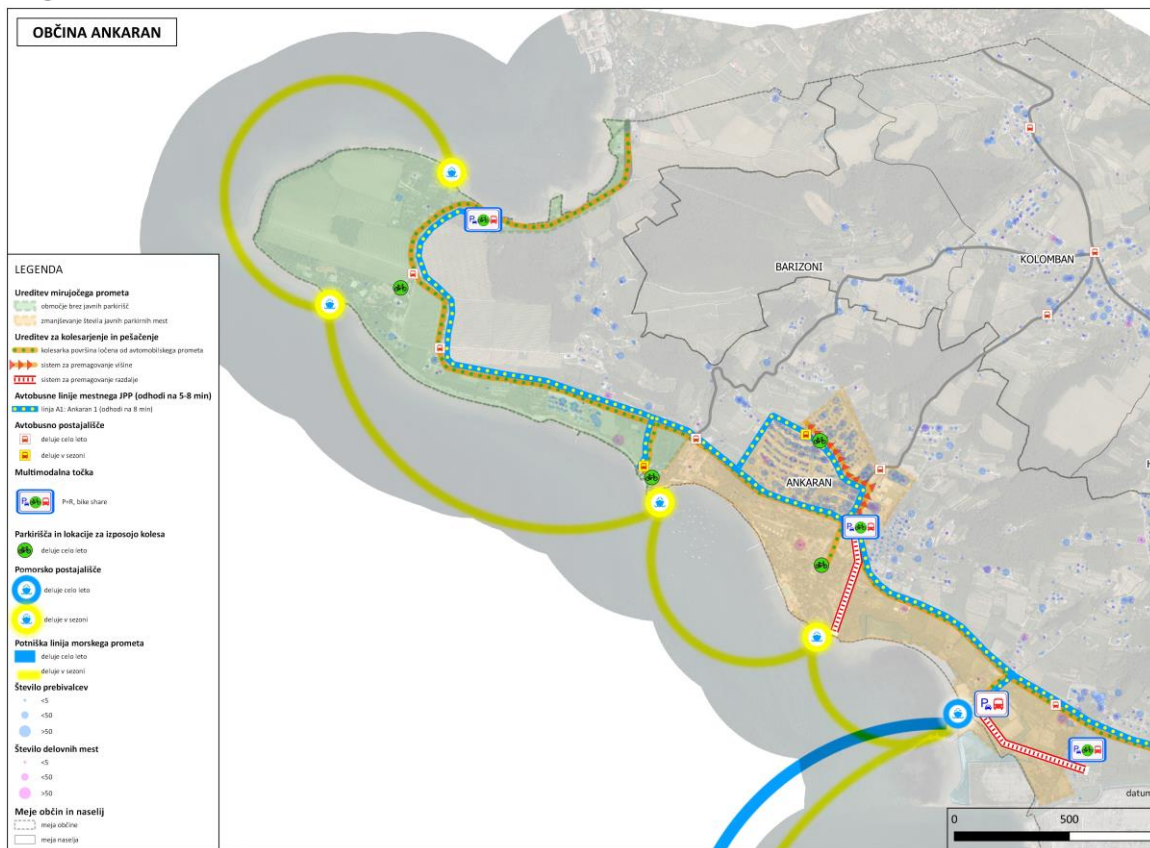
Iz zgoraj povedanega izhaja, da so pogoji za hojo in kolesarjenje v občini potrebni izboljšav. Avtomobilski prevozi prav zaradi neustrezno urejene infrastrukture (slabo urejen javni potniški promet, neustrezno urejene površine za pešce in kolesarje) zato nimajo prave konkurence. Težava pešcev je tudi zasedenost javnih površin z avtomobili in nizka prometna kultura motoriziranih udeležencev v prometu. Prebivalci občine sledijo trendom potovalnih navad v državi in vse večji delež poti opravljajo z osebnim avtom in vse manj hodijo, kolesarijo ali uporabljajo javni potniški promet. Take potovalne navade škodijo zdravju. Ob konicah oz. v času turistične sezone se vrši dodaten pritisk mirujočega prometa na območju celotne občine, kar negativno vpliva na kakovost bivanja prebivalcev, kot tudi na nivo prometne varnosti.

#### **4. RAZLOGI ZA IZDELAVO CELOTNE PROMETNE STRATEGIJE**

Celostna prometna strategija je strateški dokument, ki upošteva in nadgrajuje obstoječe strateške dokumente mesta in regije in nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse, ki so bile osredotočene predvsem na gradnjo cest, mostov in parkirišč...

Gre za nov način razmišljanja in načrtovanja, ki pomeni korak k bolj celostnemu in trajnostnemu načrtovanju prometa v občini. Cilj je izdelava CPS-ja, ki bo usklajen z vsemi deležniki v prostoru ter bo hkrati kvalitetna strokovna podloga za izvedbeno načrtovanje urejanja prometa v občini Ankarano tako tekočega kot mirujočega prometa, načrtovanja prometne infrastrukture v in izven naselja Ankarano predvsem z vidika stalnosti koridorjev ter načrtovanja gospodarske infrastrukture. Pomemben cilj celostne prometne strategije je tudi načrtovanje trajnostne mobilnosti in dolgoročna optimizacija vseh vrst in tipov prometa upošteva okoljski vidik ter energetske učinkovitost.

Ker je vse več aktivnosti usmerjenih v soustvarjanje regijske celostne prometne strategije so se že skozi pilotni projekt nakazale nekatere s Prometnim načrtom usklajene vsebine zaradi katerih se zasleduje podkrepitev ukrepov CPS OA. Izhodišča nakazuje spodnja shema:



Slika3: shema izhodišč za regijski CPS

Razlog za izdelavo Celostne prometne strategije v občini Ankaran izhaja iz potreb po:

- izboljšani kakovosti bivanja (zmanjšanje količine toplogrednih plinov, izboljšana prometna varnost ljudi, kakovostnejši javni prostori),
- doseganju pozitivnih učinkov na okolje in zdravje ljudi (čistejši zrak, zmanjševanje hrupa, blaženje podnebnih sprememb),
- spodbujanju aktivne mobilnosti prebivalcev – hoja, uporaba koles,
- izgradnji in označevanju kolesarskih stez,
- izboljšanju mobilnosti in dostopnosti do posameznih območij in storitev,
- dvigu zavesti udeležencev v prometu za spoštovanje cestno prometnih predpisov,
- aktivnejšemu vklapljanju občanov v celostno urejanje prometa v občini,
- oblikovanju celostne prometne strategije, ki bo usklajena z vsemi deležniki v prostoru,
- oblikovanju rešitev za mirujoči in tekoči promet v občini Ankaran,
- izboljšanju varnosti pešpoti in dostopov do javnih objektov ter javnega prevoza,
- spodbujanju uporabe javnih prevoznih sredstev,
- spodbujanju uporabe alternativnih goriv,
- učinkovitejšemu in realnejšemu načrtovanju proračunskih sredstev za izgradnjo in rekonstrukcijo prometne infrastrukture...



## 5. METODOLOGIJA PRIPRAVE IN VSEBINA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Faznost, sklopi, koraki in obseg posameznih aktivnosti za pripravo CPS in doseg pričakovanih rezultatov so določeni v Seznamu zahtevanih aktivnosti za pripravljavca CPS OA. V nadaljevanju so povzete posamezne faze projekta in pričakovani rezultati.

### FAZA I – ZAGON PROCESA

#### 5.1. POSTAVITEV TEMELJEV PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Pripravo CPS bo vodil izbrani zunanji izvajalec, ki bo moral zagotoviti tudi ustrezno usposobljen strokovni kader. Projektna skupina skupaj z odgovornim vodjem del mora zajemati člane, ponujene v okviru ponudbe, dane v postopku javnega naročila oz. zbiranja ponudb. Vsak strokovnjak mora pokrivati vsaj enega od področij, potrebnih za pripravo CPS in sicer: področje prometnega načrtovanja, področje prostorskega načrtovanja, področje vključevanja javnosti oz. sodelovanja z javnostmi, področja oglaševanja in oblikovanja gradiv, izdelave analize stanja s predlogi ukrepov na področju kolesarjenja v občinah ter izkušnje pri izdelavi analize stanja s predlogi ukrepov na področju pešačenja v občinah, izdelavi analize stanja s predlogi ukrepov na področju kolesarjenja v občinah ter izkušnje pri izdelavi analize stanja s predlogi ukrepov na področju javnega potniškega prometa v občinah.

Pričakovani rezultati:

- Terminski načrt,
- Ustanovljena delovna skupina,
- Izdelan CGP (logo).

#### 5.2. ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE MOŽNIH SCENARIJEV

Analiza mora biti pripravljena na podlagi treh korakov. Najprej je potrebno pripraviti sistematičen pregled obstoječih strokovnih podlag, načrtov in strategij, vezanih na CPS.

Nato je potrebno analizirati stanje na področju prometa, da bi dobili izhodiščno stanje, glede na katero se ocenjuje napredek.

Sledi razvoj scenarijev, s katerimi se preuči in ponazori vplive, ki bi jih sprejete strategije in ukrepi lahko imeli v prihodnosti.

Pričakovani rezultati:

- analiza stanja mobilnosti v občini,
- analiza stanja in celovita strategija mirujočega prometa,
- predlog scenarijev razvoja mobilnosti z upoštevanjem regijske ravni in različnih vzorcev bodočega prostorskega razvoja,
- poročilo o opravljenih aktivnostih,
- priprava gradiva ter seznanitev Občinskega sveta o poteku projekta.





### 5.3. OPREDELITEV PROCESA IN VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Vključevanje javnosti v vseh ključnih korakih in aktivnostih priprave CPS bo skrbelo, da se spoprimemo z zahtevami vseh ključnih deležnikov. Tako bo CPS pridobila na legitimnosti in kakovosti. Vključevanje javnosti nam omogoča razvojno, pa tudi stroškovno učinkovitejši načrt. Za to bomo potrebovali poseben načrt, ki bo predvidel različne tehnike in oblike sodelovanja z oblastmi, zasebnimi podjetji, organizacijami civilne družbe ali vsemi skupaj. Potrebno bo opredeliti območja in odgovornosti in zagotoviti celosten pristop k načrtovanju.

Pričakovani rezultati:

- načrt vključevanja javnosti,
- 2 poročili o vključevanju javnosti,
- dogovor o delovnem načrtu in vodenju,
- izdelana 1 zloženka za občane,
- 1. fazno poročilo: poročilo o postavitvi temeljev, opredelitve procesa ter analize stanja in oblikovanja scenarijev skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov.

Časovni okvir:

- Aktivnosti vključevanja javnosti potekajo vzporedno z vsemi ostalimi aktivnostmi skozi celoten čas priprave CPS.

## **FAZA II - RACIONALNO ZASTAVLJANJE CILJEV**

### 5.4. OPREDELITEV VIZIJE IN PRIORITET TER IZBIRA UKREPOV

V tem koraku je potrebno najprej izdelati splošno vizijo občine, ki naj nagovarja tako mobilnost kot tudi razvoj drugih sektorjev. To posplošeno predstavo je potrebno nato natančneje opredeliti z opisom konkretnih ciljev, ki naj pokažejo, kakšne spremembe želi občina na področju mobilnosti. Nazadnje je potrebno zagotoviti merljivost sprememb z opredelitvijo omejenega števila kazalnikov in njihovih ciljnih vrednosti.

Pričakovani rezultati:

- splošna vizija razvoja občine, usklajena na regijski ravni (občine Koper, Izola, Piran),
- opredeljeni strateški cilji in ciljne vrednosti na področju mobilnosti,
- pripravljen sveženj ukrepov,
- poročilo o opravljenih aktivnostih,
- 2. fazno poročilo: poročilo o orisu želenega stanja, opredelitve prioritet in izbire ukrepov skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov.

## **FAZA III – PRIPRAVA STRATEGIJE**

### 5.5. NAČRTOVANJE IZVAJANJA CPS

CPS bo temeljil na širokem naboru ukrepov, ki vsak zase zahtevajo različne finančne vire ter imajo različen časovni potek. Za zagotavljanje uspešnosti in učinkovitosti, pa tudi izvedljivosti v praksi, je potrebna natančna časovna in finančna opredelitev načrtovanih ukrepov. Oblikovanje akcijsko-proračunskega načrta, kot enega pomembnejših



delov CPS, pomeni razčlenitev vseh aktivnosti, določitev prednostnih nalog in časovnega zaporedja ter njihovih finančnih zahtev. Akcijsko-proračunski načrt je tudi orodje za zagotavljanje preglednosti, ki je nujno potrebna za oceno uspešnosti rezultatov.

Po izdelavi in potrditvi Akcijsko-proračunskega načrta je potrebno zagotoviti odgovornost akterjev ter pravočasno razpoložljivost virov. Korak povezuje vse odgovorne akterje z nalogami in viri, ki so opredeljeni v akcijsko-proračunskem načrtu, ter tako jasno opredeli njihove dolžnosti. V okviru koraka se predvidi tudi aktivnosti za zagotavljanje izvajanja akcijsko-proračunskega načrta. Potrebne aktivnosti v okviru te faze, ki jih mora izvesti izdelovalec CPS: izvesti najmanj 2 sestanka med občino in izdelovalcem;

Pričakovani rezultati:

- akcijsko-proračunski načrt CPS,
- opredeljene pristojnosti in viri za izvajanje Akcijsko-proračunskega načrta,
- poročili o opravljenih aktivnostih,
- priprava gradiva ter seznanitev Občinskega sveta o poteku projekta.

#### 5.6. VZPOSTAVITEV NADZORA, SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Ta korak opredeljuje mehanizme za ocenjevanje uspešnosti priprave in izvajanja CPS. Sistem spremljanja in vrednotenja CPS spremlja izpeljavo posameznih korakov priprave kot tudi skrbi za merjenje rezultatov posameznih ukrepov. Zato se v tem ukrepu nastavlja dolgoročni sistem monitoringa CPS. Ugotovitve monitoringa se morajo redno vračati v postopek, bodisi z namenom izboljšanja postopka načrtovanja oz. izvajanja ali ponovne presoje že sprejetih ukrepov

Pričakovani rezultati:

- Vzpostavljen sistem spremljanja in ocenjevanja uspešnosti priprave in izvajanja CPS.

#### 5.7. ODDAJA CPS

Pričakovani rezultati:

- pripravljeno gradivo za predstavitev strategije na občinskem svetu.
- 3. fazno poročilo oz. zaključno poročilo: poročilo o načrtovanju izvajanja CPS, vzpostavitvijo nadzora in sistema spremljanja kakovosti s kazalci skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov. Zaključno poročilo v tiskani in elektronski obliki vsebuje tudi 1., 2. in 3. fazno poročilo tako, da predstavlja celoto izvedenih del skupaj s pregledom vseh izvedenih minimalnih standardov.
- CPS.

V okviru izdelave CPS se obveznosti izdelovalca zaključijo s predajo 3. faznega poročila oz. zaključnega poročila in predajo CPS.

Po oddaji CPS je predviden sprejem strategije na občinskem svetu. S tem ključnim korakom občinski svet CPS formalizira in prevzame odgovornost zanj, hkrati si znotraj občine zagotovi soglasje o okvirih izvajanja ukrepov.

Po sprejemu CPS na občinskem svetu pa so predvidene še naslednje aktivnosti, ki jih izvede občina Ankaran:

- 1 medijsko sporočilo,
- objava CPS na spletni strani občine Ankaran.



## 5.8. DODATNE ZAHTEVE

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.

## **6. POGOJI OBLIKOVANJA GRADIV**

Izvajalec je dolžan pri izdelavi različnih pisnih in drugih gradiv zagotoviti spoštovanje zahtev na področju informiranja in obveščanja javnosti skladno s pogodbo Funding Agreement between the European Investment Bank and the SID - Slovenska izvozna in razvojna banka, d.d., Ljubljana in respect of the financing the development and implementation of investment advisory services, sklenjeno med SID banko in Evropsko investicijsko banko.

Vsi izdelki namenjeni javnosti (vabila, plakati, panoji, zloženke, ankete, vprašalniki, medijska sporočila ipd.) morajo biti v slovenskem in italijanskem jeziku ter tako vsebinsko kakor tudi oblikovno usklajeni z naročnikom.

## **7. OBLIKA DOKUMENTACIJE, ŠTEVILO IZVODOV IN ROKI ZA IZVEDBO**

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

Gradivo se izdelava v analogni in digitalni obliki in sicer vsakokratno fazno poročilo CPS v 3-eh izvodih, CPS za obravnavo na občinskem svetu v 3-eh izvodih.

**Terminski plan je opredeljen v Seznamu zahtevanih aktivnosti. CPS mora biti predan Občini Ankaran najkasneje do 31.10.2020.**

Izdelovalec v vseh fazah sodeluje z naročnikom in koordinira vsebino in obseg glede na izražene pripombe in predloge javnosti ter občinskega sveta.

### **PRILOGA:**

- Prometni načrt Občine Ankaran (strokovna podlaga OPN) - obvezno upoštevati pri pripravi CPS OA