

MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE AREE TURISTICHE  
LITORALI E DELL'ENTROTERRA  
TRANSFRONTALIERO

TRAJNOSTNA MOBILNOST TURISTIČNIH  
DESTINACIJ NA OBALI IN V ZALEDJU  
ČEZMEJNEGA OBMOČJA

Interreg



UNIONE EUROPEA  
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



MobiTour

Progetto standard co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale  
Standardni projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj

# Preverjanje pričakovanj in potreb končnih uporabnikov trajnostne mobilnosti in aplikativnih storitev

Končno poročilo - R1.DS3.1

Različica št. 1 - Final

Author - PP5 ISIG



<b>DOKUMENT</b>	Poročilo - Preverjanje pričakovanj in potreb končnih uporabnikov trajnostne mobilnosti in aplikativnih storitev
<b>ŠIFRA DOSEŽKA</b>	R1.DS3.1
<b>VERZIJA</b>	1 - Final
<b>POTRDITEV</b>	PP5- ISIG
<b>ŠIFRA ID PROJEKTA</b>	MobiTour_1473237994
<b>PROGRAM</b>	CCI-N. 2014TC16RFCB036, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014-2020, Decision C (2015) 9285 of 15 December 2015
<b>DOCUMENTO</b>	Report - Verifica delle aspettative e delle necessità degli utenti finali dei servizi di mobilità sostenibile e dell'applicazione
<b>CODICE RISULTATO</b>	R1.DS3.1
<b>VERSIONE</b>	1 - Finale
<b>CONFERMATO DA</b>	PP5 - ISIG
<b>CODICE ID DEL PROGETTO</b>	MobiTour_1473237994
<b>PROGRAMMA</b>	CCI-N. 2014TC16RFCB036, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014-2020, Decision C (2015) 9285 of 15 December 2015

## KAZALO

<b>1</b>	<b>Uvod.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Tematske skupine.....</b>	<b>5</b>
2.1	Cilji .....	5
2.2	Metode .....	5
2.3	Rezultati.....	6
2.3.1	Park Škocjanske jame.....	6
2.3.2	Kobilarna Lipica.....	8
2.3.3	Občina Piran .....	9
2.3.4	Občina Lignano Sabbiadoro.....	11
2.3.5	Občina Caorle .....	13
<b>3</b>	<b>Raziskava .....</b>	<b>15</b>
3.1	Cilji .....	15
3.2	Metode in načini razdeljevanja vprašalnikov .....	15
3.3	Rezultati.....	16
3.3.1	Območje Parka Škocjanske jame in Kobilarne Lipica .....	16
3.3.2	Območje Občine Caorle in Občine Lignano Sabbiadoro.....	18
3.3.3	Območje Občine Piran .....	22
<b>4</b>	<b>Zaključki .....</b>	<b>25</b>
4.1	Park Škocjanske jame in Kobilarna Lipica.....	25
4.2	Občina Caorle in Občina Lignano Sabbiadoro.....	25
4.3	Občina Piran.....	25

### KAZALO TABEL

Tabela 1 - Izzivi trajnostne mobilnosti Park Škocjanske jame).....	6
Tabela 2 - Potrebe na področju trajnostne mobilnosti (Park Škocjanske jame).....	7
Tabela 3 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Park Škocjanske jame) .....	7
Tabela 4 - Potrebe po trajnostni mobilnosti (Kobilarna Lipica) .....	8
Tabela 5 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Kobilarna Lipica) .....	9
Tabela 6 - Potrebe po trajnostni mobilnosti (Piran) .....	10
Tabela 7 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Piran).....	10
Tabela 8 - Potrebe po trajnostni mobilnosti (Lignano Sabbiadoro) .....	12
Tabela 9 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Lignano Sabbiadoro) .....	12
Tabela 10 - Potrebe po trajnostni mobilnosti (Caorle).....	14
Tabela 11 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Caorle).....	14

## 1 UVOD

---

V tem poročilu so povzeti rezultati raziskave, opravljeni na posameznih pilotnih območjih projekta MobiTour (v okviru DS3 - Izvajanje) v obdobju med februarjem in decembrom 2018:

- Park Škocjanske jame - PŠJ (SI);
- Kobilarna Lipica (SI);
- Občina Piran (SI);
- Občina Lignano Sabbiadoro (IT);
- Občina Caorle (IT).

Aktivnosti so bile izvedene za doseganje naslednjih ciljev:

- ugotavljanje potreb in pričakovanj končnih uporabnikov storitev trajnostne mobilnosti (prebivalstva, turistov in poslovnih subjektov), ki naj bi se vključili v Tajnostne načrte za urbano mobilnost (SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan) in v načrte za trajnostno mobilnost, ki jih razvijejo partnerji pri projektu;
- preverjanje potreb končnih uporabnikov po aplikaciji za pametne telefone, ki bo izdelana v okviru projekta MobiTour;
- vključevanje in seznanjanje deležnikov s temami tega projekta in izkazovanje potrebe po aktivnem sodelovanju prebivalstva pri lokalnih politikah za zmanjševanje izpustov ogljika.

Raziskava je bila sestavljena iz dveh faz:

1. **Predhodna srečanja po tematskih skupinah** - srečanje za vsako pilotno področje v okviru projekta, organizirano z namenom, da se določijo o:
  - a. glavnih izzivih trajnostne mobilnosti na pilotnem območju;
  - b. potrebah prebivalcev, turistov in državljanov;
  - c. možnih ukrepov/strategiji za promocijo trajnostne mobilnosti na lokalni, medobčinski in čezmejni ravni.
2. razdelitve vprašalnikov, izdelanih na podlagi podatkov, ki so bili zbrani v okviru tematskih skupin in so bili namenjeni:
  - a. turistom;
  - b. prebivalcem;
  - c. poslovnim subjektom.

V nadaljevanju so navedeni pomembnejši rezultati opravljenih aktivnosti<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Pri izvajanju raziskave so bili za vsako aktivnost izdelani dokumenti z rezultati na podlagi pridobljenih odgovorov (na primer: poročila tematskih skupin in predstavitve Power Point s podatki, pridobljenimi v okviru raziskave). Navedeni dokumenti so predstavljali osnovo za sestavo tega poročila.

## 2 TEMATSKE SKUPINE

---

### 2.1 CILJI

V okviru predhodnih aktivnosti preverjanja je vsak partner (v obdobju od februarja do aprila 2018) organiziral eno ali več tematskih skupin z namenom, da se ugotovijo potrebe in pričakovanja deležnikov na področju trajnostne mobilnosti na predmetnih območjih.

Na podlagi rezultatov tematskih skupin je bil sestavljen vprašalnik za končne uporabnike storitev (prebivalce, turiste in poslovne subjekte) trajnostne mobilnosti za razdelitev po pilotnih območjih v okviru projekta.

### 2.2 METODE

V tematskih skupinah, organiziranih v okviru projekta MobiTour, so sodelovale naslednje kategorije deležnikov:

- lokalni organi,
- civilna družba,
- poslovni subjekti in turistična združenja,
- združenja za mehke ukrepe trajnostne mobilnosti in/oziroma varstvo okolja,
- strokovnjaki s specifičnimi znanji.

Tematske skupine so bile razdeljene na 4 dele:

- **Uvod** - predstavitev projekta in njegovih ciljev ter posameznih udeležencev,
- **I. del** - brainstorming (zbiranje misli), osredotočeno na prvo ključno vprašanje: "***Kateri so glavni izzivi trajnostne mobilnosti na pilotnem območju?***" (npr. težave, ki jih ugotavljajo prebivalstvo, turisti, upravljavci in poslovni subjekti na področju mobilnosti na pilotnem območju),
- **II. del** - strukturirana razprava, katere namen je bilo najti odgovor na drugo ključno vprašanje: "***Katere so glavne potrebe, povezane z mobilnostjo na pilotnem območju?***", pri čemer se je poskušalo ugotoviti glavne specifične potrebe prebivalcev, turistov in poslovnih subjektov/upravljavcev,
- **III. del** - strukturirana razprava, katere namen je bilo najti odgovor na tretje ključno vprašanje: "***Kateri so možni ukrepi/strategije za spodbujanje trajnostne mobilnosti v pilotnem območju???***" osredotočeno na naslednje vidike:
  - Ali gre pri predlaganih rešitvah za konkretne ukrepe oziroma strategije?
  - na kakšni ravni »odgovornosti« je mogoče izvajati predlagane ukrepe oziroma strategije (in sicer na lokalni, nacionalni, čezmejni/regionalni)?
  - na katero ciljno skupino (prebivalci, turisti, poslovni subjekti) se nanašajo predlagane rešitve?

## 2.3 REZULTATI

### 2.3.1 Park Škocjanske jame

Na območju Parka Škocjanske jame sta bili organizirani dve srečanji tematskih skupin (7. in 16. februarja 2018), na katerih so sodelovali naslednji deležniki:

- **Občina Divača** - ki že sodeluje pri promociji mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti (in sicer ima 3 električna kolesa in polnilno postajo),
- **Občina Sežana** - pripravlja lastno strategijo za trajnostno mobilnost,
- **Občina Hrpelje-Kozina** - beleži veliko tranzitnega prometa (zlasti poleti). V občini živi veliko starejših prebivalcev. Infrastrukture za trajnostno mobilnost je malo.
- **Javni zavod za upravljanje dediščine in turizem Pivka** - lokalna turistična organizacija,
- **Turistično združenje Divaški prag** - lokalna turistična organizacija,
- **MABRNA gradbeništvo, gostinstvo in turizem d.o.o (Mabrna d.o.o)** - lokalni turistični ponudnik,
- **Zavod Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost** - združenje, ki ponuja brezplačne prevoze »od vrat do vrat« starejšim osebam s tega območja in jim tako zagotavlja možnost koriščenja socialno-skrbstvenih storitev,
- **Fakulteta za pomorstvo in promet** - strokovnjaki na področju prometnih tehnologij in drugih kvantitativnih metod, ki se izvajajo na področju prometa,
- **Fakulteta za organizacijske študije/MEDIFAS** - strokovnjaki na področju logistike.

V prvem delovnem sklopu so sodelujoči pri raziskavi opredelili glavne izzive, povezane s trajnostno mobilnostjo na območju Parka Škocjanske jame za vsako posamezno ciljno skupino (prebivalstvo, turisti, poslovni subjekti). V naslednji tabeli so navedene ugotovitve:

Tabela 1 - Izzivi trajnostne mobilnosti Park Škocjanske jame)

Prebivalstvo	Turisti	Poslovni subjekti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• območje ima malo javnih prevoznih sredstev in je odvisno od lastnega prevoza,</li> <li>• premalo varnih poti in pločnikov,</li> <li>• negotovost glede naložb in strah pred začetkom izvajanja lastne dejavnosti,</li> <li>• preskromna obveščenost o ukrepih na področju trajnostne mobilnosti,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• premalo informacij, kako priti do zelenih turističnih destinacij na obravnavanem območju,</li> <li>• slabe možnosti dostopa do parka, razen z zasebnimi prevoznimi sredstvi (osebna vozila),</li> <li>• slaba povezava med lokalnimi subjekti,</li> <li>• dnevni obiskovalci, ki ne koristijo drugih storitev, niti ne uporabljajo kolesa,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neučinkovit javni prevoz,</li> <li>• manjka infrastruktura za električna vozila,</li> <li>• manjka sistem za najem, vzdrževanje in prevoz koles,</li> <li>• preskromna obveščenost o ukrepih s področja trajnostne mobilnosti, nezmožnost razumevanja prednosti električnih vozil in mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti,</li> <li>• slaba seznanjenost z možnostmi financiranja za promocijo trajnostne mobilnosti.</li> </ul>

Glede na potrebe ciljnih skupin so sodelujoči pri delovnem omizju izpostavili naslednje:

Tabela 2 - Potrebe na področju trajnostne mobilnosti (Park Škocjanske jame)

Prebivalstvo	Turisti	Poslovni subjekti
<ul style="list-style-type: none"> <li>boljša ozaveščenost o uporabi javnih prevoznih sredstev, načrtovanje storitve prevoza »od vrat do vrat«, namenjene osebam, ki se ne morejo poslužiti javnega prevoza (npr. starejšim),</li> <li>boljša seznanjenost lokalnega prebivalstva o koristih (tudi ekonomskih), ki jih prinaša uporaba alternativnih prevoznih sredstev namesto osebnih vozil,</li> <li>večja vključenost nevladnih organizacij,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>razvoj novih turističnih paketov, ki bi vključevali sheme trajnostne mobilnosti (npr. vozovnica za vlak - vstop v park - kosilo pri lokalnem poslovnem subjektu - najem kolesa itd.),</li> <li>organizirani turistični prevozi znotraj območja,</li> <li>električna kolesa, primerna za družine (otroške čelade, otroški sedeži itd.),</li> <li>boljša promocija lokalne turistične ponudbe,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>razvoj storitve vodenja rezervacij, najema in vzdrževanja električnih koles,</li> <li>podpora Ministrstva za infrastrukturo in promet (npr. usklajevanje z železniškim sistemom),</li> <li>usklajevanje z občinskimi načrti in obstoječimi projekti,</li> <li>možnost souporabe električnih vozil.</li> </ul>

V zadnjem delovnem sklopu so udeleženci določili možne ukrepe in strategije za promocijo trajnostne mobilnosti v območju na čezmejni ter na nacionalni in lokalni ravni.

Tabela 3 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Park Škocjanske jame)

Čezmejna raven	
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>aktivna promocija v okviru obstoječih platform (rbnb, e-turist itd.),</li> <li>organizacija dogodkov za čezmejno promocijo (npr. "KRAS KROS" s kolesom iz Lipice-PŠJ-Pivke itd);</li> <li>izdelava promocijskega materiala in materiala za ozaveščanje (npr. spletne strani, revije, tiskovine, socialna omrežja, video spoti itd.),</li> <li>izdelava skupnih prometnih oznak za kolesarske poti,</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li> uvedba in/oziroma koordinacija sistema turističnih prevozov v regiji in v čezmejnem območju,</li> <li>čezmejno povezovanje kolesarskih poti in destinacij (npr. skupni čezmejni projekti za razvoj daljših kolesarskih poti),</li> </ul>
Strategije	<ul style="list-style-type: none"> <li>postavitev varnih stojal/kolesarnic za kolesa (dostopnih 24 ur na dan, 7 dni na teden),</li> <li>razvoj novih tematskih poti (npr. Risnik - PŠJ in PŠJ-Pivka-Lipica),</li> <li>postavitev kolesarskih poti in skupnih prometnih oznak,</li> <li> uvedba sistema rezervacij za najem električnih koles in služba za servisiranje ter pomoč,</li> <li>postavitev brezplačnega parkirišča na večjem parkirnem območju z brezplačnim avtobusom do info točke ter popust pri vstopnini v PŠJ,</li> <li>izvedba nove aplikacije za pametne telefone (oziroma nadgradnja obstoječe aplikacije) za pridobivanje informacij o električnih vozilih in turističnih informacij,</li> <li>razvoj novih turističnih paketov ali razširjenih paketov (karta za vlak/javni avtobus - vstop v PŠJ - kosilo pri lokalnem ponudniku - električno kolo),</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li> uvedba novih avtobusnih linij (električni minibus),</li> <li> uvedba (avtobusne) linije/krožne proge z urnikom, usklajenim z urnikom obiskov v PŠJ, Lipici itd.,</li> <li>razvoj storitve souporabe električnega avtomobila,</li> <li>organizacija storitve prevoza na klic,</li> <li>izboljšanje cestne varnosti (ozaveščanje, horizontalna prometna signalizacija, dodatne cestne oznake in omejitve hitrosti itd.)</li> <li>oblikovanje ponudbe in dopolnilnih promocijskih dejavnosti (npr. PŠJ, Lipica, Park vojaške zgodovine Pivka, turistično-informacijski center, občine, nevladne organizacije),</li> <li> uvedba koncepta trajnostne mobilnosti v občinske prostorske načrte,</li> <li>določitev skupnega organa za koordinacijo aktivnosti.</li> </ul>
Lokalna raven	

### 2.3.2 Kobilarna Lipica

V pilotnem območju Kobilarne Lipica je bilo 26. februarja 2018 organizirano srečanje tematske skupine, na katerem so sodelovali:

- **Petrol d.d.** - slovenska gospodarska družba, ki posluje z naftnimi derivati, plinom in drugimi energenti,
- **GOLEA** - agencija za promocijo energetske učinkovitosti in uporabe obnovljivih energetske virov, ki posebno pozornost posveča doseganju energetske neodvisnosti,
- **KRASNA** - družinski hotel z restavracijo in vinsko kletjo.

Udeleženci so opredelili naslednje izzive na področju trajnostne mobilnosti:

- preskromna razpoložljivost javnih prevoznih sredstev (na lokalni ravni in v smeri proti Ljubljani),
- slabo vzdrževanje infrastrukture,
- pomanjkljivi smerokazi (kolesarske poti, tematske poti),
- slaba promocija območja,
- potreba po električnih kolesih, primernih za družine,
- potreba po naložbah na področju najema koles,
- potreba po sodelovanju s turistično-informacijskim centrom in z regionalnimi razvojnimi agencijami,
- potreba po zagotavljanju trajnostnih ukrepov za trajnostno mobilnost,
- potreba po mreženju poslovnih subjektov.

Na podlagi potreb, ki so jih izpostavili deležniki glede mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti, so bili oblikovani zaključki, navedeni v naslednji tabeli.

Tabela 4 - Potrebe po trajnostni mobilnosti (Lipica)

Prebivalstvo	Turisti	Poslovni subjekti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• večja ozaveščenost lokalne skupnosti o načelih mehkih ukrepov za zagotavljanje trajnostne mobilnosti,</li> <li>• boljše vzdrževanje prometne infrastrukture,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• boljša promocija območja (z uporabo že obstoječih platform),</li> <li>• postavitve novih tematskih (kolesarskih) poti,</li> <li>• uvedba sistema skupne rabe koles med Kobilarno Lipica in Parkom Škocjanske jame,</li> <li>• potreba po hitrem posredovanju v primeru okvare (pomoč na terenu in popravilo),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• spodbujanje zanimanja lokalnih poslovnih subjektov za vključevanje v dejavnosti, namenjene promociji trajnostne mobilnosti v območju,</li> <li>• iskanje rešitev za kritje stroškov vzdrževanja opreme.</li> </ul>

V zadnjem delovnem sklopu so udeleženci določili možne ukrepe in strategije za promocijo trajnostne mobilnosti na čezmejnem območju ter na nacionalni in lokalni ravni.



Tabela 5 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Kobilarna Lipica)

Čezmejna raven		
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• razvoj čezmejnega sistema za smerokaze za tematske poti/ogleda,</li> <li>• razvoj skupne promocijske platforme,</li> <li>• razvoj »univerzalne« promocijske aplikacije (lokalne, regionalne, čezmejne),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• razvoj povezanih storitev na čezmejni ravni,</li> <li>• oblikovanje čezmejne promocijske strategije,</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• organizacija lokalnih dogodkov za "kolesarski turizem« (npr. dan električnih koles),</li> <li>• vzpostavitev sistema za najem električnih koles, ki bi vključeval prebivalce,</li> <li>• razvoj sistema hitrega posredovanja v primeru okvare (pomoč na terenu in popravilo),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uvedba dnevnih turističnih paketov,</li> <li>• vzpostavitev sistema električnih polnilnih točk (v sodelovanju z Občino Sežana),</li> <li>• vzpostavitev aktivnega sodelovanja s Slovensko agencijo za turizem, Ministrstvom za okolje in prostor in Zavodom za varstvo kulturne dediščine,</li> <li>• uvedba »krožne avtobusne proge«,</li> </ul>
Lokalna raven		

### 2.3.3 Občina Piran

Na območju Občine Piran je bilo 28. februarja 2018 organizirano srečanje tematske skupine, na katerem so sodelovali predstavniki:

- Občine Piran,
- Krajinskega parka Sečoveljske soline,
- Krajinskega parka Strunjan,
- Javnega podjetja Okolje,
- Turističnega združenja Portorož,
- Fakultete za pomorstvo in promet Portorož.

Udeleženci so kot glavne izzive na področju trajnostne mobilnosti izpostavili naslednje vidike:

- potrebo po zagotavljanju storitev za souporabo koles in avtomobilov, s čimer se zagotovi lažja dostopnost,
- potrebo po možnosti koriščenja prevoznih storitev/alternativnih prevoznih storitev,
- potrebo po koriščenju taksi službe,
- potrebo po izboljšavi prometne infrastrukture in storitev,
- potrebo po boljši povezavi z zaledjem,
- potrebo po parkiriščih,
- prometne zamaške, ki omejujejo dostop do naravne in kulturne dediščine v območju,
- potrebo po zagotovitvi prevozne storitve na zahtevo,
- potrebo po zagotovitvi ustreznega števila vozil za dostavo blaga,
- dostop do Občine Piran je za vozila omejen.

Glede potreb, povezanih z mobilnostjo, so udeleženci izpostavili, kot je navedeno v naslednji tabeli:

Tabela 6 - Potrebe po trajnostni mobilnosti (Občina Piran)

Prebivalstvo	Turisti	Poslovni subjekti
<ul style="list-style-type: none"> <li>zagotavljanje pogostih brezplačnih prevozov znotraj občine,</li> <li>zagotavljanje dostave blaga zasebnikom v mestnem jedru,</li> <li>zagotavljanje parkirišč ob glavnih poteh,</li> <li>izdelava sistema za souporabo koles z enostavnim plačevanjem,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zagotavljanje povezave z zaledjem in sosednjimi občinami,</li> <li>uvedba storitve najema koles in drugih prevoznih sredstev za dinamično in zanimivo vožnjo s povezavo do raznih turističnih destinacij in zanimivosti,</li> <li>zagotavljanje pogostih brezplačnih prevozov znotraj občine,</li> <li>zagotavljanje parkirišč ob glavnih poteh,</li> <li>vzpostavitev sistema povezav z zaledjem,</li> <li>izdelava sistema za souporabo koles z enostavnim plačevanjem,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zagotavljanje dostave trgovskega blaga v mestnem jedru,</li> <li>ustrezna storitev najema in uporabe električnih mini avtomobilov (»Dostavko«) - parkirišče in polnilna postaja.</li> </ul>

V zadnjem delovnem sklopu so udeleženci določili možne ukrepe in strategije za promocijo trajnostne mobilnosti v čezmejnem območju ter na nacionalni in lokalni ravni.

Tabela 7 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Piran)

Čezmejna raven	
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>uvedba medobčinskega sistema za souporabo avtomobila in kolesa,</li> <li>izdelava promocijske aplikacije,</li> <li>zagotavljanje storitve dostave blaga za stanovalce,</li> <li>zagotavljanje storitve dostave blaga v mestnem jedru,</li> <li>večja pogostost javnih prevozov (npr. nakup novih vozil),</li> <li>vzpostavitev sistema povezav z zaledjem z znamenitostmi in s kraji naravne ter kulturne dediščine,</li> <li>uvedba prevozne storitve »na poziv«,</li> <li>izvedba večjih »zunanjih« parkirišč,</li> <li>oblikovanje platform za vodenje storitev in obveščanje o storitvah,</li> <li>zagotavljanje možnosti najema primernih koles glede na lokalni teren.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>oblikovanje povezane ponudbe na čezmejni ravni,</li> <li>-</li> </ul>
	Lokalna raven
	Strategije

#### 2.3.4 Občina Lignano Sabbiadoro

Na območju Občine Lignano je bilo 10. aprila 2018 organizirano srečanje tematske skupine, na katerem so sodelovali predstavniki:

- **Občine Lignano Sabbiadoro (predstavnik odbora za turizem, predstavnik odbora za urbanistiko in gradbeništvo, predstavnik odbora za infrastrukturo in promet)** - gre za turistično občino, ki namerava izvajati ukrepe in strategije, namenjene povečevanju učinkovitosti in izboljševanju delovanja sistema mobilnosti ter povezovanja z urbanistično in prostorsko ureditvijo ter bodočim razvojem,
- **UTI (Unione Territoriale Intercomunale Riviera Bassa Friulana) - Medobčinska zveza Obala-Furlanska nižina** - zastavila si je več ciljev, med katerimi so: valorizacija območja medobčinske zveze, varstvo okolja in krajine v skladu z načeli trajnostnega razvoja in solidarnosti z bodočimi generacijami,
- **Autoriservizi SAF FVG** - prevoznik z več kot 600 zaposlenimi, ki delajo v osrednji enoti v Vidmu in bmočni enoti v Tolmezzu (Tolmeču). Podjetje ima več kot 450 vozil in več kot 700 prodajnih mest za vozovnice na celotnem območju, na katerem zagotavlja prevoze,
- **FIAB** - okoljevarstvena organizacija, katere glavni namen je širjenje uporabe kolesa kot ekološkega prevoznega sredstva za izboljševanje stanja (v mestnem in izvenmestnem okolju),
- **LISAGEST** - delniška družba, ki organizira, koordinira in promovira poslovanje na gospodarsko-turističnem področju v Deželi FJK in na območju delovanja A.I.A.T. (Agencije za informacije in sprejem turistov) v kraju Lignano Sabbiadoro in Laguni Marano,
- **Promoturismo FVG** - agencija za razvoj in promocijo deželnega turističnega sistema preko spleta, s pomočjo raziskav, oglaševanja in tržnih raziskav.

Udeleženci so kot glavne izzive na področju trajnostne mobilnosti izpostavili naslednje vidike:

- veliko zastojev v prometu (npr. lastniki počitniških hiš in stanovanj, ki prihajajo z najmanj dvema avtomobiloma),
- razvoj varne in dobro povezane kolesarske mreže,
- zagotavljanje varnosti in možnosti vožnje po cestah za kolesarje,
- izvajanje specifičnih storitev za turiste, ki uporabljajo kolo (kolesu prijazno),
- manjka kolesarska mreža, ki bi povezovala Lignano z železniško postajo v Latisani,
- boljše sodelovanje z občinsko upravo na področju trajnostne mobilnosti,
- pomanjkanje informacij in oglaševanja na področju trajnostne mobilnosti,
- boljše povezovanje med različnimi vrstami mobilnosti (pešci, kolo, javna prevozna sredstva itd.),
- izvajanje intermodalnih storitev (npr. kolo+vlak, kolo+avtobus, kolo+čoln/ladja),
- boljša povezava z zaledjem.

Na področju mehkih ukrepov, povezanih z mobilnostjo, so udeleženci izpostavili, kot je navedeno v naslednji tabeli:

Tabela 8 - Potrebe po trajnostni mobilnosti (Lignano Sabbiadoro)

Prebivalstvo	Turisti	Poslovni subjekti
<ul style="list-style-type: none"> <li>večje udobje in varnost pri premikih za opravljanje vsakodnevnih dejavnosti (zlasti poleti),</li> <li>potreba po izboljšavi kolesarske mreže s postavitvijo parkirišč za kolesa/kolesarnic,</li> <li>potreba po okrepitvi javnega prevoza za boljše varstvo okolja,</li> <li>boljša pokritost z javnimi storitvami.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Razvoj in koordinacija storitve souporabe koles v mestu za spodbujanje uporabe kolesa, varnost in udobje pri prevozu s kolesom z namenom, da se zmanjša uporaba avtomobilov,</li> <li>potreba po hotelski namestitvi s kolesu prijaznimi storitvami,</li> <li>servisiranje in mehanske storitve za turiste-kolesarje,</li> <li>izboljšanje prometnih oznak in sistema informacij (splet, socialna omrežja) glede turističnih poti, na katerih se izvajajo mehki ukrepi trajnostne mobilnosti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poenostavljanje prometnih povezav z vzpostavitvijo posebnih voznih pasov za javna prevozna sredstva,</li> <li>potreba po boljši koordinaciji z občinsko upravo za promocijo turistične ponudbe,</li> <li>potreba po večji podpori pri razvoju ukrepov in strategij za promocijo trajnostne mobilnosti.</li> </ul>

V zadnjem delovnem sklopu so udeleženci določili možne ukrepe in strategije za promocijo trajnostne mobilnosti v čezmejnem območju ter na nacionalni in lokalni ravni.

Tabela 9 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Lignano Sabbiadoro)

Čezmejna raven	
Aktivnosti	Strategije
<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>zagotavljanje razpoložljivosti manjših avtomobilov za prevoze od parkirišč do hotela in obratno,</li> <li>izgradnja novih parkirišč izven središča ( uvedba avtobusnega prevoza do centra).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>optimizacija načrtovanja mobilnosti (tudi čezmejne) v sodelovanju z namestitvenimi kapacitetami,</li> <li>Oblikovanje novih strategij obveščanja/oglaševanja po posameznih skupinah uporabnikov,</li> <li>zagotavljanje povezanih in učinkovitih javnih prevozov,</li> <li>organizacija »okroglih miz« za soočanje in razpravo z deležniki za vzpostavljanje dogovorno določenih poti,</li> <li>izboljšava obveščanja s strani obstoječih deležnikov na koordiniran in enoten način,</li> <li>izdelava strategij za vključujoče projektiranje za razvoj ukrepov na področju trajnostne mobilnosti,</li> <li>večje vključevanje sosednjih občin za intenzivnejše sodelovanje,</li> <li>preseganje klasičnih javnih prevoznih sredstev (»Lignano brez pločevine«),</li> <li>zmanjševanje prometnih zastojev, zlasti poleti,</li> <li>večja fleksibilnost javnih prevozov,</li> <li>izoblikovanje primera »dobre prakse« z analizo in načrtovanjem ukrepov ter strategij za njeno izvajanje v obravnavanem območju.</li> </ul>
Lokalna raven	

### 2.3.5 Občina Caorle

Na območju Občine Caorle je bilo 17. aprila 2018 organizirano srečanje tematske skupine, na katerem so sodelovali predstavniki:

- **Občine Caorle** - promocija ukrepov za enotno načrtovanje in projektiranje na področju trajnostne mobilnosti med mesti vzdolž jadranske obale. Občina Caorle želi vzpostaviti medsektorski pristop in na ta način lokalnim skupnostim zagotoviti možnost, da sodelujejo pri strateškem projektiranju na področju trajnostne mobilnosti,
- **Geneagricola** - italijansko kmetijsko podjetje z več kot 8.000 hektarji obdelanih zemljišč na celotnem italijanskem ozemlju,
- **Confcommercio Portogruaro - Bibione - Caorle** - združenje, ki predstavlja podjetja s področja trgovine, turizma in storitev,
- **Pro Loco Caorle** - nepridobitno združenje, ki se ukvarja s turistično promocijo in organizacijo dogodkov v občini Caorle,
- **Deželni odbor UNPLI Veneto** - prostovoljno in nepridobitno združenje z več kot 530 lokalnimi turističnimi društvi iz Veneta. Deželni odbor skrbi za razvoj dejavnosti in projektiranja za promocijo in valorizacijo območja.

Udeleženci so kot izzive na področju trajnostne mobilnosti izpostavili naslednje vidike:

- ker je dostop do mesta en sam, prihaja do hudih zastojev v prometu,
- ugotoviti je treba, od kod prihajajo prometni tokovi, z namenom, da se ustvarijo točke za ustavitev prometa,
- prostor, ki je na voljo za postavitev prometnih povezav, ne omogoča bistvenih sprememb (promet bi bilo v starem mestnem jedru treba prepovedati),
- obveščanje o mobilnosti je slabo dostopno in posodabljanje takšnih informacij ni zagotovljeno,
- potreba po promociji boljšega sodelovanja in aktivnega vključevanja prebivalcev, turistov in ponudnikov namestitvenih kapacitet,
- težave pri vključevanju združenj za promocijo načel trajnostne mobilnosti,
- potreba po povezani promociji prostora z zagotavljanjem boljšega prehajanja med obalo in zaledjem,
- nizka ozaveščenost prebivalstva, turistov in poslovnih subjektov o trajnostnih vidikih in mehkih ukrepih za zagotavljanje trajnostne mobilnosti,
- potreba po sklepanju dogovorov in sporazumov med javnimi organi, zasebniki in podjetji za promocijo ter razvoj območja,
- potreba po promociji koriščenja območja v povezavi s kulturo, umetnostjo in zlasti okoljem.

Glede potreb, povezanih s trajnostno mobilnostjo, so udeleženci izpostavili, kot je navedeno v naslednji tabeli:

Tabela 10 - Potrebe po trajnostni mobilnosti (Caorle)

Prebivalstvo	Turisti	Poslovni subjekti
<ul style="list-style-type: none"> <li>večja varnost pri premikih za dostopanje do javnih uradov in za koriščenje storitev,</li> <li>boljša dostopnost pri vstopu v mesto Caorle ali pri izstopu iz njega,</li> <li>varno in koordinirano upravljanje s cestami in mestnim prometom.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Udobno in enostavno dostopanje do krajev, za katere velja zanimanje, zlasti do kopališč (v poletnem obdobju) in starega mestnega jedra (v večernih urah),</li> <li>večja varnost in udobnejši premiki (npr. z uvedbo parkirišč za menjavo prevoznega sredstva s povezovalnimi prevozi od točke do točke),</li> <li>boljše oglaševanje in obveščanje o trajnostni mobilnosti s promocijo na socialnih omrežjih (FB kampanja - možnost mednarodnega roaminga).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Večja učinkovitost, večja koordinacija in povezanost sistemov mobilnosti,</li> <li>enostavnejši in udobnejši dostop za stranke in dovoz blaga,</li> <li>promocija alternativnih turističnih dejavnosti poleg kopališkega turizma (zlasti v primeru slabih vremenskih razmer),</li> <li>večja prilagodljivost pri sodelovanju in dogovarjanju s policijo pri koordinaciji turističnih dejavnosti.</li> </ul>

V zadnjem delovnem sklopu so udeleženci določili možne ukrepe in strategije za promocijo trajnostne mobilnosti v čezmejnem območju ter na nacionalni in lokalni ravni.

Tabela 11 - Ukrepi in strategije za trajnostno mobilnost (Caorle)

Čezmejna raven	
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>opredelitev glavnih ciljnih skupin, ki se vključijo v ukrepe/strategije,</li> <li>električna kolesa, ki jih uporabljajo občinski uslužbenci,</li> <li>popusti za lastnike električnih/hibridnih avtomobilov,</li> <li>zaprtje starega mestnega središča en dan na teden,</li> <li>ciljane aktivnosti obveščanja, namenjene turistom in podjetjem,</li> <li>aktivnosti »vzgoje v duhu trajnostnega razvoja« za spodbujanje odgovornega ravnanja.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategija povezanega in enotnega obveščanja (na čezmejni ravni) z uporabo raznih komunikacijskih kanalov (zlasti socialnih omrežij),</li> <li>Razvoj trajnostnih »struktur« z okoljskega in ekonomskega vidika,</li> <li>razvoj povezovanja/mreženja med podjetji, turističnimi ponudniki in lokalnimi organi za promocijo območja,</li> <li>vzpostavitev parkirišča za menjavo načina prevoza z avtobusom od točke do točke (plaža, hotel).</li> </ul>
	Lokalna raven
	Strategije

## 3 RAZISKAVA

### 3.1 CILJI

Raziskava je potekala v pilotnih območjih projekta (in sicer v Parku Škocjanske jame, v Kobilarni Lipici, v Občini Piran, v krajih Lignano Sabbiadoro in Caorle) z namenom, da se pri končnih uporabnikih storitev trajnostne mobilnosti (in sicer pri prebivalcih, turistih in poslovnih subjektih) ugotovijo:

- a) potovalne navade,
- b) pripravljenost za uporabo alternativnih prevoznih sredstev,
- c) zadovoljstvo z obstoječimi storitvami za mobilnost,
- d) potrebe in pričakovanja v zvezi s trajnostno mobilnostjo,
- e) zanimanje za potencialne možnosti obveščanja in promocije preko posebnih aplikacij za *pametne telefone*.

Rezultati raziskave predstavljajo osnovo za razvijanje čezmejnih rešitev in pilotnih sistemov na področju trajnostne mobilnosti v referenčnih območjih.

### 3.2 METODE IN NAČINI RAZDELJEVANJA VPRAŠALNIKOV

Ob upoštevanju specifičnosti območij, vključenih v projekt, so bili sestavljeni trije različni vprašalniki za naslednja območja, po posameznih ciljnih kategorijah:

- **območje Parka Škocjanske jame in Kobilarne Lipica** - slovensko zaledno območje s skromnimi možnostmi javnih prevozov, kot je bilo ugotovljeno v okviru tematske skupine,
- **območje Občine Lignano Sabbiadoro in Občine Caorle** - italijansko obalno območje, kjer je zlasti poleti veliko prometnih zastojev,
- **območje Občine Piran** - slovensko obalno območje, kjer že obstaja prostorski načrt za trajnostno mobilnost (SUMP).

Izdelani vprašalniki so razdeljeni na naslednje glavne dele:

- I. socialno-demografski podatki,
- II. prevozne navade in pripravljenost za uporabo alternativnih prevoznih sredstev,
- III. zadovoljstvo s storitvami mobilnosti, ki so prisotne v območju,
- IV. potrebe in pričakovanja v zvezi s trajnostno mobilnostjo,
- V. zanimanje za potencialne možnosti obveščanja in promocije preko posebnih aplikacij za pametne telefone,

V okviru raziskave so bili razdeljeni <sup>2</sup> vprašalniki (v papirnati obliki in na spletu) na platformi *SurveyMoney*), namenjeni<sup>3</sup>:

- turistom;
- prebivalstvu;

<sup>2</sup> Skladno z dogovorom, sprejetim na sestankih upravnega odbora, je bil vsak partner odgovoren za vodenje in promocijo delitve vprašalnikov v območju v svoji pristojnosti.

<sup>3</sup> Za vsako ciljno kategorijo je bil pripravljen poseben vprašalnik.

- poslovnim subjektom.

Vprašalniki so bili prevedeni v italijanščino, slovenščino, angleščino in nemščino<sup>4</sup>.

Raziskava je bila izvedena v času od maja do decembra 2018.

V naslednjih odstavkih so povzeti pomembnejši rezultati za vsako referenčno območje.

*Opozorjamo, da so v določenih primerih uporabljeni odstotki, v drugih primerih pa samo absolutne vrednosti (če zaradi majhnega števila sodelujočih podatkov, izražen v odstotkih, ne pove veliko).*

### 3.3 REZULTATI

#### 3.3.1 Območje Parka Škocjanske jame in Kobilarne Lipica

##### POVZETEK REZULTATOV

*Na splošno v območju Parka Škocjanske jame in Kobilarne Lipica tako turisti kot prebivalci najpogosteje uporabljajo avtomobil tudi zato, ker javnih prevozov primanjkuje. Kljub navedenemu, bi bili zlasti turisti pripravljene uporabljati alternativna prevozna sredstva in pustiti svoj avtomobil izven zavarovanega območja.*

*Glede vsebine možne aplikacije za pametne telefone je bil izkazan velik interes za pridobivanje informacij o turističnih poteh in ogledih, za rezervacijo vstopnic oziroma vodenih obiskov (ki so ga izrazili turisti) in za pridobivanje informacij o javnih prevozih.*

Na območju Parka Škocjanske jame in Kobilarne Lipica je bilo skupno razdeljenih 392 vprašalnikov (335 turistom in 57 prebivalcem).

Večino **turistov**, ki je sodelovala pri raziskavi (skupno 335), predstavljajo ženske (53% žensk in 47% moških). Pri razporeditvi sodelujočih na desetletne starostne skupine je največja zastopanost starostnih skupin med 25 in 54 let.

Na podlagi analize državljanstva sodelujočih<sup>5</sup> je razporeditev obiskovalcev naslednja:

- drugi evropski državljani (46%),
- slovenski državljani (30,2%),
- izvenevropski državljani (12,7%),
- italijanski državljani (11,1%).

Z enim izmed vprašanj se je ugotavljalo, katero **prevozno sredstvo** turisti **najpogosteje** uporabljajo za prevoz do določenega območja. Na podlagi zbranih podatkov je bilo ugotovljeno, da je avtomobil daleč najbolj uporabljeno sredstvo za prevoz (69,7%), 13% sodelujočih je prišlo peš, 12,1% z avtobusom in 11,2% s kolesom.

Pri ugotavljanju **priljubljenosti za uporabo alternativnih prevoznih sredstev** so bili turisti povprašani, pod kakšnimi **pogoji** bi bili pripravljene uporabljati druga prevozna sredstva namesto avtomobila za prevoz do območja. Sodelujoči so največkrat navajali naslednje pogoje:

<sup>4</sup> Prevod v nemščino je bil uporabljen v Občini Lignano Sabbiadoro in Občini Caorle.

<sup>5</sup> Pri analizi so bile upoštevane štiri kategorije »državljanstva«: slovensko, italijansko, evropsko (razen slovenskih in italijanskih državljanov), izvenevropsko.



- pogostejši javni prevozi (54% sodelujočih),
- znižanje cene vstopnic (49,6%),
- nižji strošek javnega prevoza (45,7%).

Sodelujoči so bili tudi povprašani, ali bi bili pripravljene parkirati avtomobil na **parkirišču »izven«** območja obiska: večina sodelujočih (73%) je izrazila pripravljenost za navedeno. V primeru pritrdilnega odgovora je bilo zastavljeno vprašanje, pod kakšnimi pogoji: skoraj 80% sodelujočih je navedlo možnost »brezplačnega avtobusnega prevoza«, 43,2% pa je navedlo »nižjo ceno vstopnice«. Glede največje oddaljenosti parkirišča več kot polovica sodelujočih (51,3%) meni, da parkirišče ne bi smelo biti oddaljeno več kot 3-5 km (približno 5 minut s povezovalnim avtobusom).

Z zadnjim vprašanjem se je ugotavljalo zanimanje turistov<sup>6</sup> za možnost obveščanja in promocije na potencialni aplikaciji za pametne **telefone**. Sodelujoči so izrazili največje zanimanje za:

- informacije o turističnih poteh in izletih (47,9% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),
- možnost rezervacije vstopnic oziroma vodenih obiskov (37% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),
- informacije o javnih prevozi (36,2% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),
- informacije o razpoložljivosti parkirišč (36% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),

Nekateri sodelujoči so izpostavili, da namestitev aplikacije za enodnevni izlet ni smiselna niti preveč koristna. Drugi pa so poudarili, da bi bile informacije na spletnih straneh lahko koristnejše in bolj enostavne za uporabo.

**Prebivalci**,<sup>7</sup> ki so odgovarjali na vprašalnik (skupno 57), so večinoma ženske (61% žensk in 39% moških) in spadajo v starostno skupino nad 55 let (47,4% sodelujočih). Skoraj vsi imajo prebivališče v Občini Divača (91%), samo 9% tistih, ki so odgovarjali, ima stalno bivališče v Občini Sežana.

Prvo vprašanje se je nanašalo na prevozna sredstva, ki jih lokalni prebivalci uporabljajo za svoje vsakodnevne dejavnosti<sup>8</sup>. Sodelujoči so odgovarjali, da se v glavnem vozijo z avtomobilom sami (60% sodelujočih je navedlo, da to počnejo »vedno«) ali z drugimi osebami (11,8% sodelujočih je navedlo, da to počnejo »vedno«).

Nato so bili sodelujoči povprašani, kako so **zadovoljni**<sup>9</sup> z raznimi vidiki mobilnosti na območju. Najbolj nezadovoljni so sodelujoči bili z naslednjim:

- prisotnostjo poti po naravi (40,4% sodelujočih je bilo »zelo« zadovoljnih),
- razpoložljivostjo bencinskih črpalk (33,9% sodelujočih je bilo »zelo« zadovoljnih),
- razpoložljivostjo parkirišč (29,8% sodelujočih je bilo »zelo« zadovoljnih),
- vzdrževanjem poti po naravi (28,1% sodelujočih je bilo »zelo« zadovoljnih).

Najmanj zadovoljstva je bilo izraženega glede:

- varnostjo na cesti (38,6% sodelujočih »sploh ni« bilo zadovoljnih),
- možnostmi vožnje z avtobusom (29,8% sodelujočih »sploh ni« bilo zadovoljnih),
- številom pločnikov (22,8% sodelujočih »sploh ni« bilo zadovoljnih).

<sup>6</sup> z navedbo »zelo«, »precej«, »malo«, »sploh ne«.

<sup>7</sup> Podatki so izraženi v odstotkih z navedbo, da gre za skupno 57 oseb.

<sup>8</sup> Sodelujočim je bilo predlaganih več vrst prevoza in vprašani so bili, ali jih uporabljajo »vedno«, »pogosto«, »včasih«, »nikoli«.

<sup>9</sup> z navedbo »zelo«, »precej«, »malo«, »sploh ne«.

Poleg navedenega so sodelujoči lahko navedli, kakšen pomen pripisujejo raznim ukrepom in strategijam. Menili so, da so najpomembnejši ukrepi in strategije:

- boljše vzdrževanje cest (78,9% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno),
- souporaba kolesa (59,6% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno),
- nove avtobusne proge (52,6% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno),
- najem koles (50,9% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno).

Prebivalci so bili glede potencialnih razpoložljivih storitev obveščanja in promocije o morebitni aplikaciji za pametne telefone najbolj zainteresirani za

- informacije o turističnih poteh in ogledih (43,9% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih),
- informacije o javnih prevozih (40,4% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih).

Tudi v tem primeru so nekateri sodelujoči poudarili, da aplikacija ni najbolj primerna za lokalni kontekst.

### 3.3.2 Območje Občine Caorle in Občine Lignano Sabbiadoro

#### **POVZETEK REZULTATOV**

*Na območju Občine Caorle in Občine Lignano Sabbiadoro je avtomobil najpogosteje uporabljeno prevozno sredstvo za prihod turistov) v območje. Velja tudi za prevoze, povezane s šolanjem in/oziroma delom za lokalno prebivalstvo. Kljub navedenemu se za »interne« dostope daje prednost kolesu oziroma hoji.*

*Sodelujoči so večkrat izpostavili, da manjka povezava med posameznimi prevoznimi sredstvi (npr. vlak-avtobus) in, da bi se s takšno povezavo lahko zmanjšal prihod števila avtomobilov v območje, zlasti poleti. Izraženo je bilo tudi veliko zanimanje za večjo varnost na cesti in na kolesarskih poteh ter za zagotovitev kolesarskih poti v večjem obsegu.*

*Izkazalo se je, da je potreba po povezovanju obstoječih storitev (npr. z razvojem mreže kolesarskih poti, prevoznih storitev in povezane turistične ponudbe - tudi na čezmejni ravni) temelj za bodoče lokalne strategije na področju mobilnosti. Turisti upajo tudi na izgradnjo velikih brezplačnih zunanjih parkirišč s transferjem do plaž.*

*Tudi glede vsebine morebitne posebne aplikacije za pametne telefone je bilo izraženo veliko zanimanje za pripravo informacij o turističnih poteh in ogledih, javnih prevozih, razpoložljivosti parkirišč in za rezervacijo vstopnic oziroma za vodene obiskov.*

Na območju Občine Caorle in Občine Lignano Sabbiadoro je bilo skupaj razdeljenih 186 vprašalnikov (73 turistom, 105 lokalnim prebivalcem in 8 poslovnim subjektom).

Večino **turistov**, ki je sodelovala v raziskavi (skupno 73), predstavljajo ženske (61% žensk in 39% moških). Pri razporeditvi sodelujočih na desetletne starostne skupine je najbolj zastopana starostna skupina od 45 in 54 let (54,2% sodelujočih). Vsi sodelujoči so italijanski državljani.

Pretežni del sodelujočih ima univerzitetno izobrazbo (44,4% vprašanih), sledi srednješolska izobrazba (40,3%). Več kot dve tretjini sodelujočih je trenutno zaposlenih.

S prvim nizom vprašanj se je ugotavljal profil sodelujočih turistov. Skoraj vsi sodelujoči so »redni« turisti (to pomeni, da niso prišli prvič v te kraje). Turisti so za območje največkrat izvedeli od drugih (34,2%), sledijo informacije, dobljene na spletu (24,7%). Turisti obisk pretežno

organizirajo sami, mnogi imajo v kraju svojo hišo/stanovanje, na splošno prihajajo z družinami. Glede trajanja obiska je več kot polovica sodelujočih (53,7%) odgovorila, da ostanejo v kraju več kot 10 dni.

Najpogosteje uporabljeno prevozno sredstvo za prihod v obravnavano območje je tudi v tem primeru avtomobil (87,7% sodelujočih), 13,7% sodelujočih je odgovorilo, da so uporabili tudi kolo, samo 6,8% jih je prišlo z vlakom.

Po drugi strani pa po prihodu v območje, na plažo v glavnem hodijo peš ali se vozijo s kolesom.

Če analiziramo stopnjo **zadovoljstva** na podlagi **vidikov mobilnosti** v območju, so sodelujoči najbolj zadovoljni z naslednjim:

- razpoložljivostjo kolesarskih poti (19,7% sodelujočih je »zelo« zadovoljnih, 34,8% pa »dokaj«),
- številom pločnikov in razpoložljivostjo območij za pešce (18,2% sodelujočih je »zelo« zadovoljnih, 43,9% pa »dokaj«),
- najemom, možnostjo prevoza in vzdrževanja koles (16,9% sodelujočih je »zelo« zadovoljnih, 38,5% pa »dokaj«),
- cestno-prometnimi oznakami (16,7% sodelujočih je »zelo« zadovoljnih, 45,5% pa »dokaj«).

Manjše zadovoljstvo je bilo izraženo glede:

- prisotnosti nadstreškov oziroma pri drugih objektih na postajališčih javnega prevoza - blagajne, informacijske table (28,1% sodelujočih "sploh" ni zadovoljnih, 25% pa je »ne preveč« zadovoljnih);
- povezav med različnimi prevoznimi sistemi (27% sodelujočih "sploh ne" zadovoljnih, 17,5% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- zmanjševanja arhitekturnih ovir (20% sodelujočih "sploh ne" zadovoljnih, 26,2% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- razpoložljivosti parkirišč (19,7% sodelujočih "sploh ne" zadovoljnih, 40,9% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- cene parkirišč (18,5% sodelujočih "sploh ne" zadovoljnih, 27,7% pa je »ne preveč« zadovoljnih).

Glede varnosti v cestnem prometu so sodelujoči »razdeljeni« na tiste, ki so zadovoljni in na tiste, ki niso.

Od sodelujočih smo želeli izvedeti, kako **zadovoljni** so zlasti z določenimi vidiki **lokalnega javnega prevoza** (mestni avtobusi, medkrajevni avtobusi in vlaki), zlasti glede: cene, čakanja in časa vožnje, zanesljivosti in varnosti ter udobja. Sodelujoči so načeloma zadovoljni (zelo ali dokaj) s storitvami mestnih in medkrajevnih avtobusov, manj zadovoljni pa so z železniškimi prevozi.

Večkrat so sodelujoči izpostavili, da ni povezave med različnimi prevoznimi sistemi. Takšna povezava bi lahko zmanjšala število avtomobilov v prometu.

Glede zanimanja za **izboljšave mobilnostnih storitev na območju** se sodelujoči zlasti zanimajo za:

- kolesarske steze (89,1% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),
- varnost kolesarskih poti (89,1% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),

- varnost v cestnem prometu (71,9% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih).

Kot prednostne strategije so bili označene:

- razvoj mreže kolesarskih poti (82% sodelujočih meni, da je »zelo« pomemben),
- razvoj storitev integriranega prevoza (73% sodelujočih meni, da je »zelo« pomemben),
- razvoj integrirane turistične ponudbe (70,5% sodelujočih meni, da je »zelo« pomemben),
- velika zunanja brezplačna parkirišča s transferjem do plaže (70,5% sodelujočih meni, da so »zelo« pomembna).

Turisti so bili glede potencialnih razpoložljivih storitev obveščanja in promocije o morebitni aplikaciji za pametne telefone najbolj zainteresirani za:

- informacije o turističnih poteh in ogledih (66,7% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih),
- informacije o javnih prevozi (60,7% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),
- informacije o razpoložljivosti parkirišč (55,7% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),

**Lokalni prebivalci**, ki so odgovarjali na vprašanja (skupno 105), so enakomerno porazdeljeni na Občino Caorle in Občino Lignano Sabbiadoro. Pretežno so odgovarjale ženske (61% žensk in 39% moških). Prebivalci so bili razdeljeni v tri starostne skupine od 35 do 64 let.

Največ sodelujočih ima srednješolsko izobrazbo (56,4% vprašanih), sledijo tisti z univerzitetno izobrazbo (36,6%). Več kot tri četrtine sodelujočih je trenutno zaposlenih.

Lokalni prebivalci se na delo/v šolo (v večini primerov je kraj dela ali šolanja v kraju bivališča) **večinoma vozijo z avtomobilom** sami ali z drugimi, na drugem mestu so prevozi s kolesom.

Tudi pri premikih za druge vsakodnevne dejavnosti sta najbolj uporabljeni prevozni sredstvi sodelujočih avtomobil in kolo.

Sodelujoči so najbolj **zadovoljni** z naslednjimi vidiki mobilnosti:

- s številom pločnikov in razpoložljivostjo območij za pešce (16,3% sodelujočih je »zelo« zadovoljnih, 44,2% pa »dokaj«),
- z razpoložljivostjo bencinskih črpalk (14% sodelujočih je »zelo« zadovoljnih, 48,8% pa »dokaj«),
- s cestno-prometnimi oznakami (10,2% sodelujočih je »zelo« zadovoljnih, 44,3% pa »dokaj«).

Na splošno je zabeležena nižja stopnja zadovoljstva glede:

- razpoložljivosti polnilnih postaj za električne avtomobile (41,4% sodelujočih »sploh ne« zadovoljnih, 9,2% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- cene parkirišč (33,7% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 26,7% pa je »ne preveč« zadovoljnih;
- povezav med različnimi prevoznimi sistemi (32,1% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 26,2% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- prisotnosti nadstreškov oziroma pri drugih objektih na postajališčih javnega prevoza - blagajne, informacijske table (31% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 34,5% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- vzdrževanja poti po naravi (28,4% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 37,5% pa je »ne preveč« zadovoljnih;

- številom poti po naravi (26,1% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 28,4% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- zmanjševanja arhitekturnih ovir (26,4% sodelujočih "ne preveč" zadovoljnih, 37,9% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- varnosti kolesarskih poti (25,8% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 30,3% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- varnosti pločnikov in območij za pešce (25% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 34,1% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- razpoložljivosti parkirišč (23% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 35,6% pa je »ne preveč« zadovoljnih),
- varnosti na cesti (22,7% sodelujočih »sploh« ni zadovoljnih, 38,6% pa je »ne preveč« zadovoljnih),

Glede stopnje zadovoljstva v zvezi z določenimi vidiki kot so cena, čakanje in čas vožnje, zanesljivost, varnost in udobje), povezanimi z lokalnimi javnimi prevozi (mestni, medkrajevni avtobusi), so sodelujoči dokaj zadovoljni. Izpostavili pa so, da je zlasti javnega prevoza premalo.

Na splošno jih zanima **izboljšava mobilnostnih storitev na območju**, zlasti glede:

- razpoložljivosti kolesarskih stez (73,4% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih),
- varnosti kolesarskih poti (72,3% sodelujočih je »zelo« zainteresiranih).

Tudi glede možnih strategij, ki bi se v praksi izvajale v območju, je zanimanje veliko, zlasti glede:

- razvoja integrirane turistične ponudbe, ki bi vključevala razne možnosti prevoza in znamenitosti (80% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno),
- razvoja mreže kolesarskih poti na regionalni in čezmejni ravni (75,9% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno),
- razvoja storitev integriranega prevoza (75,9% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno),
- odstranitve arhitekturnih ovir (72,2% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno),
- razvoja prevoznih storitev za invalide (70,9% sodelujočih meni, da je to »zelo« pomembno),

Sodelujoči so se posebej zanimali za naslednje storitve obveščanja in promocije preko morebitne aplikacije za pametne telefone:

- informacije o turističnih poteh in izletih (67,5% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih),
- informacije o razpoložljivosti parkirišč (61% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih),
- informacije o javnih prevozi (54,5% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih),
- možnost rezervacije turističnih ogledov z vodiči oziroma spremljevalci (52,6% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih),
- logistične informacije (51,3% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih),
- možnost rezervacije javnih prevoznih storitev »na poziv« (50,6% sodelujočih je bilo »zelo« zainteresiranih).

Kljub malemu številu odgovorov (8), pridobljenih od poslovnih subjektov, so ugotovitve naslednje. Gospodarski subjekti na splošno:

- niso preveč zadovoljni s storitvami na področju mobilnosti na območju (z izjemo bencinskih črpalk in počivališč, cen parkirišč, varnosti na cestah, cestnih oznak),

- zelo jih zanimajo izboljšave storitev na območju, izvajanje strategij/ukrepov, predlaganih na podlagi vprašalnika in storitev promocije ter obveščanja preko aplikacije za pametne telefone.

### 3.3.3 Območje Občine Piran<sup>10</sup>

#### POVZETEK REZULTATOV

*Na območju Občine Piran je na splošno ugotovljeno, da avtomobile manj uporabljajo tako turisti kot lokalni prebivalci in se namesto tega prevažajo z javnimi prevoznimi sredstvi, s kolesom ali hodijo peš.*

*Sodelujoči so zelo zadovoljni s številom in vzdrževanjem pločnikov, peš con in poti po naravi. Poslovni subjekti so izrazili tudi zadovoljstvo s storitvijo dostave blaga in najema ter vzdrževanja koles. Manj so zadovoljni z razpoložljivostjo železniškega prevoza, možnostjo in ceno parkiranja ter povezavo med različnimi prevoznimi sistemi. Navedene vidike sicer štejejo za zelo pomembne.*

*Na strateški ravni je tudi na območju Občine Piran ugotovljena močna potreba po razvoju storitev integriranih prevozov, na primer z razvojem čezmejnih prevozov, avtobusnih prog, ki bi povezovala razna turistična območja (zaledna/obalo, Slovenijo/FJK) in mrežo kolesarskih poti. Povezovanje bi lahko potekalo tudi na področju gospodarskih dejavnosti z vzpostavitev mrež podobnih dejavnosti.*

Na območju Občine Piran je bilo skupno zbranih 51 odgovorov (33 turistov, 13 lokalnih prebivalcev in 5 poslovnih subjektov).

**Turisti** (33), ki so sodelovali pri raziskavi, so v glavnem mlajši - dijaki/študenti v starosti od 15 do 24 let, slovenski državljani.

Skoraj vsi sodelujoči so izjavili, da so obravnavano območje obiskali že kdaj prej, da so za območje izvedeli od drugih oziroma na spletu in da so obisk organizirali samostojno.

Skoraj polovica sodelujočih (12) je na enodnevnem obisku.

Sodelujoči so povedali, da so prišli z različnimi prevoznimi sredstvi, in sicer s kolesom (18 sodelujočih), skuterjem (15), z ladjo/čolnom (15), vlakom (15), medkrajevnim avtobusom (13) in mestnim avtobusom (13). Tudi na plažo prihajajo z različnimi prevoznimi sredstvi. Na splošno je bilo ugotovljeno, da je najmanj uporabljeno prevozno sredstvo avtomobil. Navedeni podatek nakazuje možnost uporabe različnih javnih prevoznih storitev.

Sodelujoči so bili na področju **mobilnostnih storitev zadovoljni** z naslednjimi vidiki:

- številom in vzdrževanjem poti po naravi,
- številom in varnostjo na pločnikih in v območjih za pešce,
- prometnimi oznakami in varnostjo v cestnem prometu.

Manj zadovoljni so bili z:

- razpoložljivostjo železniških prevozov,
- razpoložljivostjo in cenami parkiranja,
- povezavo med različnimi prevoznimi sistemi.

<sup>10</sup> Zaradi majhnega števila odgovorov je popis podatkov podan v obliki absolutnih vrednosti.

Precej **zadovoljni** so z **lokalnimi javnimi prevozi** (mestnimi in medkrajevnimi avtobusi), in sicer glede zanesljivosti, varnosti ter udobja; manj pa so zadovoljni s ceno in čakalnim časom ter časom vožnje.

Na vprašanje, povezano z zanimanjem za **izboljšavo storitev mobilnosti**, sodelujoče zanimajo naslednja področja:

- varnost in razpoložljivost kolesarskih poti,
- vzdrževanje poti po naravi,
- cena in razpoložljivost parkirišč,
- povezave med različnimi prevoznimi sistemi,
- varnost na pločnikih in v območjih za pešce,
- varnost v cestnem prometu,
- poti po naravi,
- razpoložljivosti železniških prevozov,
- najem koles.

Sodelujoči štejejo kot prednostne naslednje **strategije** na lokalni ravni:

- vzpostavitev mreže podobnih gospodarskih dejavnosti, za katere se pridobijo občinske spodbude,
- razvoj čezmejnih integriranih prevozov (avtobus+vlak+souporaba kolesa - z usklajenimi voznimi redi),
- urejen dostop do mestnega središča,
- posebne avtobusne proge, ki bi povezovalе turistične kraje (obala/notranjost, FJK/Slovenija),
- razvoj mreže kolesarskih poti (na regionalni in čezmejni ravni).

Turisti na splošno niso posebej zainteresirani za informacije in promocijo preko **aplikacij na mobilnem telefonu**.

**Lokalni prebivalci** (13), ki so sodelovali pri raziskavi, so tudi v tem primeru v glavnem mlajši dijaki/študenti v starosti od 15 do 24 let.

Sodelujoči se na delo/v šolo vozijo z mestnim avtobusom, sledi uporaba avtomobila (z drugimi) in hoja peš. Pri vsakodnevni aktivnosti se v glavnem premikajo peš ali z avtomobilom (sami ali z drugimi).

Sodelujoči so najbolj **zadovoljni** s številom in varnostjo pločnikov ter z območji za pešce. Manj so zadovoljni z razpoložljivostjo in ceno parkiranja ter razpoložljivostjo železniških prevozov.

Največ **poslovnih subjektov**, ki so sodelovali pri raziskavi (5), posluje na področju gostinstva (restavracije in gostinski lokali).

Sodelujoči so zadovoljni z naslednjimi storitvami za mobilnost:

- prevoz za dostavo blaga,
- najem koles,
- najem, možnost prevoza in vzdrževanja koles,
- razpoložljivost mestnih avtobusov.

Nizko stopnjo zadovoljstva so izrazili glede:

- razpoložljivosti železniških prevozov,
- povezave med različnimi prevoznimi sistemi,
- razpoložljivosti polnilnih postaj za električne avtomobile,
- razpoložljivosti bencinskih črpalk in počivališč,
- razpoložljivosti in varnosti kolesarskih poti.

Poslovni subjekti, ki so odgovarjali na vprašanja, so izkazali velik interes za **izboljšavo storitev mobilnosti**, zlasti glede:

- števila in varnosti pločnikov ter območij za pešce,
- razpoložljivosti mestnih avtobusov,
- varnosti v cestnem prometu.

Kot prednostne so opredelili naslednje **strategije**:

- posebne avtobusne proge za povezavo med turističnimi kraji,
- urejen dostop do mestnega središča,

Sodelujoči so se zanimali za posebne aplikacije, ki bi ponujale informacije o turističnih poteh/izletih, javnih prevozih, možnosti namestitve, logističnih informacijah in bi omogočali rezervacijo javnih prevoznih storitev »na poziv«.



## 4 ZAKLJUČKI

### 4.1 PARK ŠKOCJANSKE JAME IN KOBILARNA LIPICA

Na splošno je v območju malo javnih prevozov, transportna infrastruktura je pomanjkljiva, zato so ljudje v glavnem odvisni od zasebnih prevoznih sredstev. Kljub navedenemu, želijo zlasti turisti uporabljati alternativna prevozna sredstva in pustiti svoj avtomobil na morebitnem »zunanjem« parkirišču.

Na podlagi raziskave je bila ugotovljena potreba po razvoju integriranih prevoznih in promocijskih storitev, tudi na čezmejni ravni, na primer z razvojem skupnih promocijskih platform (tudi izhajajoč iz že obstoječih platform), s povezano turistično ponudbo, s skupnimi prometnimi oznakami in z organizacijo skupnih promocijskih dogodkov.

Glede vsebine možne aplikacije za *pametne telefone* je bil izražen velik interes za pridobivanje informacij o turističnih poteh in izletih, za rezervacije vstopnic oziroma vodenih ogledov (ki so ga izrazili turisti) in po pridobivanju informacij o javnih prevozih.

### 4.2 OBČINA CAORLE IN OBČINA LIGNANO SABBIAORO

V območju je zlasti poleti veliko prometnih zastojev. Kot dokazujejo tudi podatki, zbrani v okviru raziskave, se (turisti) za prihod v območje in (lokalni prebivalci) za vožnjo v šolo/na kraj študija in/oziroma na delo največkrat vozijo z avtomobilom. Kljub navedenemu se za »interne« prevoze daje prednost kolesu oziroma peš hoji.

Večkrat je bilo izpostavljeno, da manjka povezava med posameznimi prevoznimi sredstvi (npr. vlak-avtobus). Če bi se takšne povezave vzpostavile, bi se lahko zmanjšal prihod števila avtomobilov v območje, zlasti poleti.

V obeh občinah bi bila odločno poudarjena potreba po vzpostavitvi integriranih intermodalnih prevozov s povezavo med posameznimi sistemi mobilnosti in boljšo povezavo območja z zaledjem. V ta namen sta za izboljšanje javnih prevozov temeljnega pomena izboljšava kolesarske mreže, in sicer glede razpoložljivosti, varnosti in povezav ter postavitev novih »zunanjih« parkirišč s transferjem do centra/plaž.

Drug bistven vidik, ki je bil izpostavljen pri delu tematskih skupin, je aktivno sodelovanje prebivalcev pri vključujočem projektiranju, s katerim želijo povečati učinkovitost in trajnostni vidik izvajanih ukrepov ter strategij.

Ugotovljena je bila tudi potreba po razvoju strategije za povezano in enotno obveščanje ter promocija z uporabo raznih komunikacijskih kanalov in razvoj povezane turistične ponudbe. Sodelujoči želijo pridobivati informacije o turističnih poteh in izletih, javnih prevozih, razpoložljivostjo parkirišč in rezervirati vstopnice ter vodene ogleda.

### 4.3 OBČINA PIRAN

Občina Piran že izvaja več ukrepov za promocijo in uporabo alternativnih prevoznih sredstev in za omejevanje prometa v mestnem središču. V primerjavi z ostalimi pilotnimi območji beležijo v

Občini Piran manjšo uporabo avtomobila, in sicer tako pri turistih kot pri lokalnih prebivalcih. Več beležijo javnih prevozov, prevozov s kolesom in peš hoje.

Iz odgovorov na vprašanja izhaja visoka stopnja zadovoljstva sodelujočih s številom in vzdrževanjem pločnikov, peš con in poti po naravi. Poslovni subjekti so poleg navedenega izrazili tudi zadovoljstvo s storitvijo dostave blaga in najema ter vzdrževanja koles. Manj so zadovoljni z razpoložljivostjo železniškega prevoza, možnostjo in ceno parkiranja ter povezavo med različnimi prevoznimi sistemi. Navedene vidike sicer štejejo za zelo pomembne.

Na strateški ravni je tudi na območju Občine Piran ugotovljena močna potreba po razvoju storitev integriranih prevozov, na primer z razvojem čezmejnih prevozov, avtobusnih prog, ki povezujejo razna turistična območja (zaledna/obalo, Slovenijo/FJK) in mrežo kolesarskih poti. Povezovanje bi lahko potekalo tudi na področju gospodarskih dejavnosti z vzpostavitvijo mrež podobnih gospodarskih dejavnosti.

Zaključimo lahko, da na podlagi raziskave izhaja potreba po:

- a) povečanju števila obstoječih prevozov, na primer dostave blaga z električnimi vozili, storitve prevoza v mestno središče in iz njega z zagotavljanjem večjega števila parkirišč,
- b) ponudbi novih integriranih storitev, tudi na čezmejni ravni, kot na primer povezave z zaledjem in bližnjimi turističnimi kraji (tudi v Italiji), učinkovite storitve »souple koles« in »souple avtomobila«, prevozne storitve »na poziv«.

Tudi na območju Občine Piran je bila izpostavljena potreba po okrepitevi promocije in obveščanja o lokalni turistični ponudbi in razpoložljivih storitvah (npr. logistične informacije, informacije o prevozih itd.).