

pina

OSMIŠLJANJE PRIHODNOSTI OBALNE CESTE



Sodelovanje civilne družbe in lokalnih akterjev predstavlja jedro evropskih demokratičnih vrednot in dobrega upravljanja. Načelo sodelovanja javnosti v prostorskem načrtovanju je predstavljeno v številnih direktivah in političnih dokumentih (kot na primer Evropske prostorske razvojne strategije, Teritorialna agenda Evropske unije 2020, Aarhuška konvencija, Bristolski sporazum, Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih). Nova urbana agenda¹ navaja, da bi se moral uravnotežen, trajnosten in integriran pristop k urbanim izzivom osredotočiti na vse glavne vidike razvoja mest. Posebej omenja udeležbo državljanov kot enega svojih ključnih ciljev. Agenda2030 za trajnostni razvoj² izrecno omenja participativno, integrirano in trajnostno načrtovanje in upravljanje poselitve. Strategije Nature 2000 spodbujajo upravljanje prostora kot scenarij več zainteresiranih strani, kjer skupnostnih težav, povezanih s kakovostjo življenja, ne morejo reševati le javne lokalne oblasti, temveč zahtevajo sodelovanje drugih akterjev.

Čeprav vsi ključni mednarodni dokumenti poudarjajo pomen udeležbe državljanov v postopkih prostorskega načrtovanja, zakonodaja EU glede na sodelovanje javnosti pušča prostor za razlago pri vključevanju le-te v nacionalne zakonodaje. Poleg tega se obseg sodelovanja javnosti pri prostorskem načrtovanju prepogosto reducira zgolj na informiranje in ne na dejansko udeležbo različnih zainteresiranih deležnikov. Tudi participativno prostorsko načrtovanje je še vedno

prepogosto obravnavano kot težavna, vendar obvezna faza načrtovanja, ki praviloma razširja in otežuje postopek načrtovanja. Končno poročilo o dodani vrednosti Evropskega strukturnega in investicijskega sklada v obdobju 2014–2020³ o celovitih teritorialnih in mestnih strategijah na primer navaja, da je obseg vključenosti državljanov pogosto omejen, pri čemer so potrebne bolj participativne metode za izboljšanje uporabnosti in odgovornosti strategij za javnost.

V Sloveniji, podobno kot druge vzhodnoevropske države, se politično nerazpoloženje do sodelovanja odraža v zakonodaji, kjer so se formalne možnosti sodelovanja javnosti v prostorskem načrtovanju spustile pod nivo predvidenega v mednarodno sprejetih sporazumih (Simoneti v Cerar in dr., 2017)⁴. Hkrati v ospredje prihaja vedno več novih in učinkovitih praks participativnega prostorskega načrtovanja ali opozarjanja na njegov pomen (kot na primer participativno mapiranje, legislativno gledališče Augusta Boala Urbani sprehodi Jane's Walk, ali 3D načrtovanje za resničnost⁵). Kulturno izobraževalno društvo Pina je 21. septembra 2018 na obalni cesti med Izolo in Koprom organizira prvo akcijo množičnega skupnostnega načrtovanja prostora v regiji. Razprostrla je 2,24km dolgo »rolo« papirja, na katero je svoje videnje obale zabeležilo 618 posameznikov in posameznic, združenih v 65 interesnih skupin, in ob tem podalo še 30 individualnih pisnih predlogov.

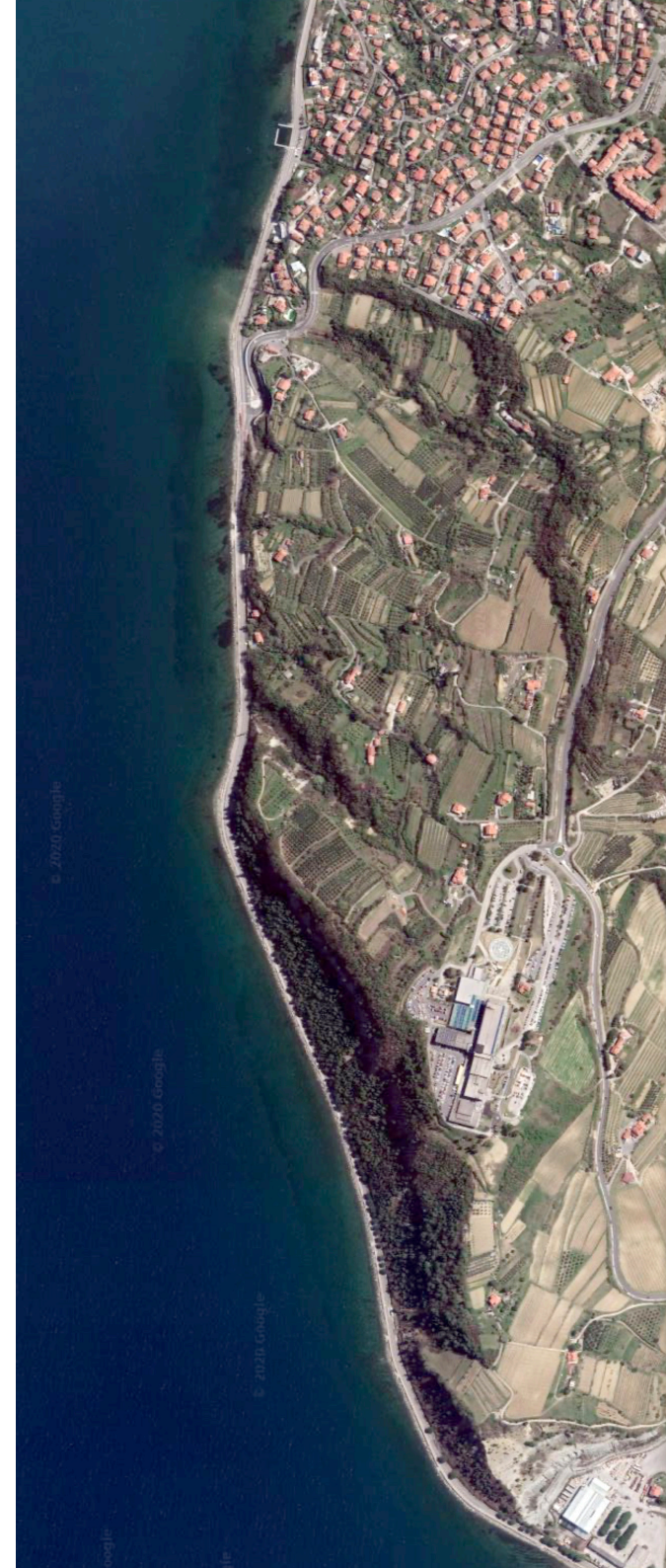
1 Nova urbana agenda, izdalo Ministrstvo za okolje in prostor, 2017, dostopno prek habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Slovenian.pdf

2 Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable development, dostopno prek www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E

3 Integrated territorial and urban strategies: how are ESIF adding value in 2014-2020?, final report, European Commission, dostopno prek ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/integrated_strategies/integrated_strategies_en.pdf

4 Simoneti, M. V. Cerar, Aidan in drugi. Politike prostora: Oizzivih lokalnih skupnosti med Ljubljano in Seulom. IPOP – Inštitut za politike prostora, Ljubljana, 2017.

5 Planning for real, dostopno prek www.planningforreal.org.uk/what-is-pfr



OZADJE ZAPRTJA OBALNE CESTE

Obalna cesta je cesta, ki pote ka ob obal nem pasu med Koprom (Semedela) in Izolo (Ruda), v skupni dolžini 5,03 km. Do maja 2015 je bila Obalna cesta kategorizirana kot del glavne ceste II. reda G2 111 Koper Sečovlje. Z dograditvijo 6,43 km dolgega odseka Koper (Škocjan) Izola (Jagod je), je sl ednja prevzela na tem odseku prome tno funkcijo takratne glavne ceste G2 111. Odsek 1504 Koper (Ž usterna) Izola (Ruda), je nato Vlada RS prekategori zirala v regionalno cesto III. reda , R3 754 Koper (Semedela) Izola. Na predlog Mestne Občine Koper in Občine Izola je vlada RS, z uredbo z dne 4. 6. 2015, Obalno cesto (R3 754) opustila kot državno cesto in jo prenesla med občinske lokalne ceste.

Vlada RS je dne 1. 12. 2016 sprejela Uredbo o cestninskih cestah in cestnini, ki v 2. odstavku 16. čl ena razšir ja možnost preusmeritve prometa na cestninsko cesto in s tem omogoča izvzetje iz cestninskega sistema tudi ob omejitvi prometa motornih vozil na vzporedni cesti, v kolikor se s tem strinja upravljavec ceste. Občini sta s strani še upravljalca hit re ceste (Družba DARS d.d.) 9. marca 2017 prejeli izdano soglasje k ureditvi obvoza skozi predor Markovec z aradi načrtovanega zaprtja obalne ceste. Tako sta Mestna občina Koper in Občina Izola z 20. marcem 2017 spremenili prometni režim Obalne ceste in uve dli popoln o zaporo med priključkom na Krožno cesto (Koper) in priključkom Ruda (Izola).

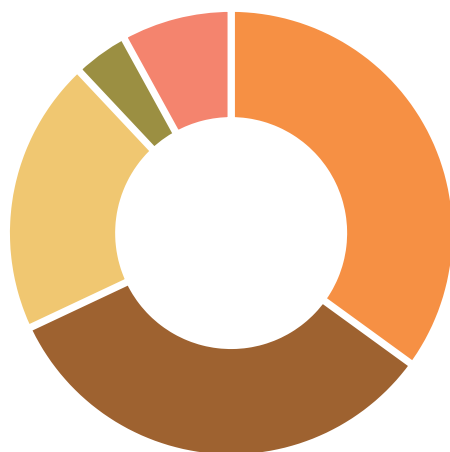
PROCES PARTICIPATIVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA

V prvi fazi je Pina identificirala potencialne deležnike participativnega prostorskega načrtovanja. Vsem vrtcem, osnovnim, srednjim šolam, nevladnim organizacijam Obalno-kraške regije, javnim institucijam in zavodom ter občinam Obalno-kraške regije je bil posredovan dopis o izvedbi dogodka. Prav tako je bilo načrtovanje najavljeno v obliki sporočila za javnost, ki ga je povzela večina medijev v regiji. Prijavljeni posamezniki, organizacije in institucije so po prijavi prejele infopaket NARIŠIMO OBALO, ki je zajemal navodila za pripravo na dogodek in analizo MOŽNOSTI OŽIVITVE JAVNEGA PROSTORA - OBALNA CESTA MED KOPROM IN IZOLO.

V tretji fazi je Pina vseh 65 oštevilčenih izsekov papirja, ki so bili zapolnjeni posnela s kamero in tako omogočilo njihovo analizo. Vseh 30 pisnih predlogov se je iz kartončkov pretipkalo v digitalni zapis in vključilo v enako analizo kot izseke papirja. Geografski inštitut Antona Melika, ZRC SAZU, je pripravil načrt analize podatkov. Pina je podatke skladno z načrtom obdelala in jih analizirala.

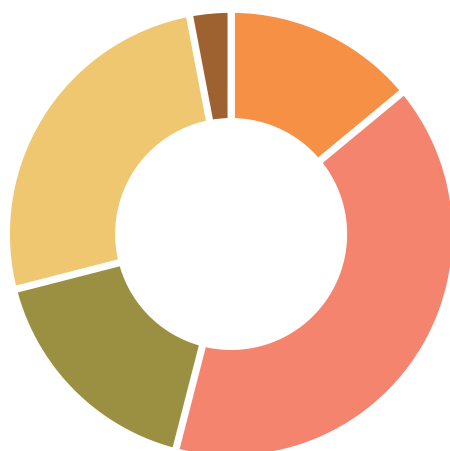
V drugi fazi je Pina, s podporo Občine Izola – Podporne točke za uresničevanje Evropske strategije za Jadransko-jonsko regijo (EUSAIR), Ministrstva za javno upravo, Ministrstva za okolje in prostor, Evropskega socialnega sklada ter Interreg V-B ADRION, 21. septembra 2018, v sklopu Tedna sredozemske obale in makroregionalnih strategij 2018, organizira dogodek NARIŠIMO. Na območju nekdanje obalne ceste je bila razprostrta 2,24 km dolga »rola« papirja, razdeljena na 10m dolge oštevilčene izseke, opremljene z flumastri, barvicami in voščenkami. Ob prijavi na informacijski točki je organizaciji, skupini ali posamezniku bila dodeljen oštevilčen kos traku, zemljevid o lokaciji in kartončki za zapis individualnih predlogov.

REZULTATI ANALIZE



Graf 1
RISBE, GLEDE NA AVTORJA

- 33% Organizacije civilne družbe
- 20% Šole
- 4% Občinski javni zavodi
- 8% Javne strokovne institucije
- 35% Skupine posameznikov



Graf 2
STAROSTNA SKUPINA
AVTORJEV RISB

- 40% Otroci (do 15 let)
- 17% Mladi (16 do 30 let)
- 26% Aktivni (31 do 65 let)
- 3% Upokojenci (od 66 let naprej)
- 14% Ni znano

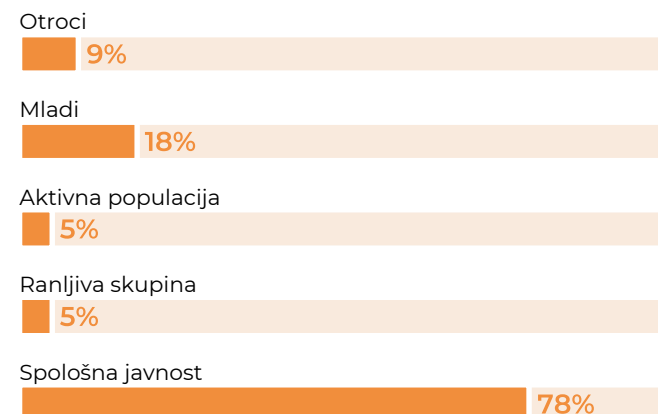
ANALIZA AVTORJEV RISB IN BESEDILNIH KARTONČKOV

Med avtorje risb (glej Graf 1), spada **17 organizacij civilne družbe, 10 šol, 2 občinska javna zavoda, 4 javne strokovne institucije in 18 skupin posameznikov.**

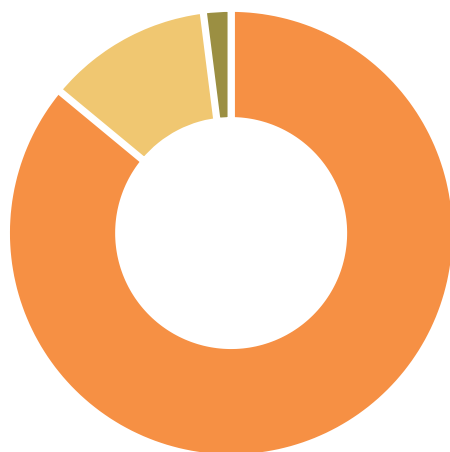
Največ risb (ki jim je bilo mogoče določiti starost avtorjev) je bilo zapolnjenih s strani otrok (26 izsekov, kar predstavlja 40 % vseh risb), sledijo aktivni in mladi, najmanj pa je upokojencev (glej Graf 2). **Izmed vseh avtorjev, je več kot tretjino bilo mogoče umestiti med ranljive skupine** (23 avtorjev izsekov): otroci (16), gibalno ovirani (1), senzorično ovirani (1), osebe s posebnimi potrebami (1), mladi z manj priložnostmi (4)

Vsebina risb in kartončkov je bila v večini namenjena splošni javnosti, tretjina otrokom in mladini, nekaj pa tudi aktivni populaciji in ranljivi skupini gibalno oviranih (glej Graf 3).

Graf 3
CILJNA JAVNOST VSEBINE RISB

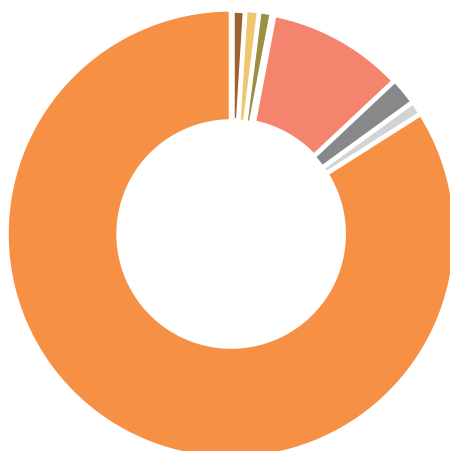


REZULTATI ANALIZE



Graf 4
**RISBE, GLEDE NA
TIP ELEMENTA**

- 12% Grafični elementi
- 2% Besedilni elementi
- 86% Oboje (grafični in besedilni elementi)



Graf 5
**IZPOSTAVITEV LOKACIJA ZNANEGA
ODSEKA OBALNE CESTE**

- 10% Lokacija ladje Reks
- 2% Drevored pinij
- 1% Koprski del Obalne ceste
- 84% Ne
- 1% Območje okoli hotela Žusterna
- 1% Celotno območje obalne ceste
- 1% Od Reksa do Izole

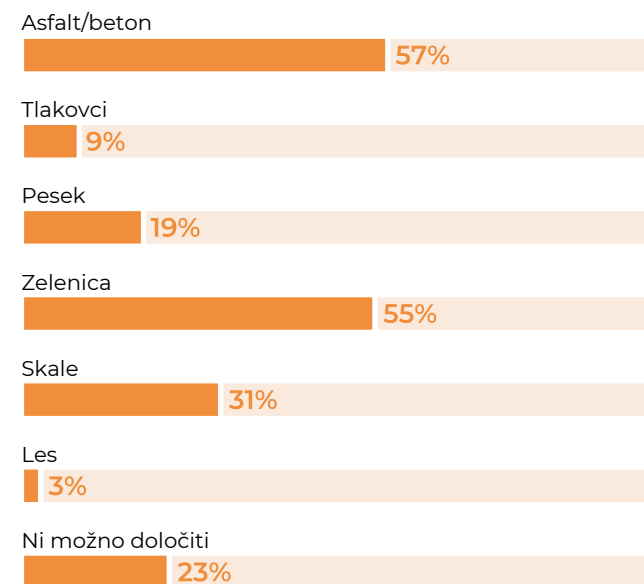
ANALIZA LOKACIJE

Velika večina avtorjev risb je v risbe vnašala tako grafične kot besedilne elemente (glej Graf 4). Prav tako se je največ risb in predlogov nanašalo na stik kopnega in morja (15 individualnih predlogov je bilo vezanih zgolj na kopno, dva individualna predloga in dve risbi pa zgolj na morje). Večina risb in kartončkov obravnava Obalno cesto kot celoto, saj se manj kot petina vseh risb in predlogov nanaša na specifično lokacijo, ki predstavlja znan odsek obalne ceste, največ na lokacijo ladje Reks (glej Graf 5).

Z vidika tipa podlage se Obalna cesta dojema kot mešanica asfalta/betona, zelenja in skal. Med pojavnimi tipi podlage so prisotni še pesek, tlakovci, v majhnem obsegu se omenja še les (glej Graf 6).

Graf 6: **TIP PODLAGE NA KOPNEM**

Pojavnost tipa podlage na kopnem, glede na odstotek pojavitve



REZULTATI ANALIZE

TIP ULIČNE OPREME	FREKVENCA (risba, vseh vnosov 65)	FREKVENCA (besedilni kar- tonček, vseh vnosov 30)	FREKVENCA (risba in bese- dilni kartonček, vseh vnosov 95)	ODSTOTEK (risba)	Odstotek (besedilni kar- tonček)	ODSTOTEK (risba in bese- dilni karton- ček)
Klopca	25	6	31	38 %	20 %	33 %
Miza	17	3	20	26 %	10 %	21 %
Ulična razsvetljava	3	2	5	5 %	7 %	5 %
Koš	7	1	8	11 %	3 %	8 %
Sanitarije	14	5	19	22 %	17 %	20 %
Kabine za preoblačenje	10	1	11	15 %	3 %	12 %
Tuš	9	5	14	14 %	17 %	15 %
Pitnik	6	4	10	9 %	13 %	11 %
Ležalnik	24	0	24	37 %	0	25 %
Senčnik	23	0	23	35 %	0	24 %
Pomol	32	5	37	49 %	17 %	39 %
Stopnice za v morje	15	6	21	23 %	20 %	22 %
Tobogan	18	0	18	28 %	0	19 %
Otroška igrala	20	3	23	31 %	10 %	24 %
Ograja	4	0	4	6 %	0	4 %
Informacijska tabla	5	0	5	8 %	0	5 %
Prva pomoč	1	0	1	2 %	0	1 %
Kolesarska stojala	7	0	7	11 %	0	7 %
Ploščad	16	2	18	25 %	7 %	19 %
Drugo: Stojnice	3	0	3	5 %	0	3 %
Drugo: Oglasna deska	0	1	1	0	3 %	1 %
Drugo: Klopca za polnitev mobitela	1	1	0	3 %	1 %	
Drugo: Klančine za gibalno ovirane	1	1	2	2 %	3 %	2 %
Drugo: Ogromna gugalnica	0	1	1	0	3 %	1 %
Drugo: Skejt rekviziti	0	1	1	0	3 %	1 %
Drugo: Viseča mreža	1	0	1	2 %	0	1 %
Drugo: strehe	0	1	1	0	3 %	1 %

Tip ulične opreme, ki se največkrat pojavi na risbah je pomol, sledijo mu klopca, ležalniki in senčniki. Pogosto se na risbah pojavljajo še otroška igrala in tobogan, pa tudi ploščad, stopnice za v morje in sanitarije. Na kartončkih so največkrat omenjene stopnice za v morje, klopce, pa tudi sanitarije in tuš, pojavijo se še pitnik in otroška igrala. Tip ulične opreme, ki je v pojavnosti skupen risbam in kartončkom so stopnice za v vodo, sanitarije, tuš in pitnik (Glej Tabela 1). **Ulična oprema Obalne ceste je torej vezana na lažji dostop do morja** (stopnice za v vodo, pomol), **podporo rekreativnim in športnim dejavnostim in sproščanju** (tuš, pitnik, klopce, sanitarije, otroška igrala).

Tabela 1
**ULIČNA OPREMA NA RISBAH IN
BESEDILNIH KARTONČKIH**

REZULTATI ANALIZE

Tabela 2
POJAV TIPA ULIČNE OPREME NA RISBAH, GLEDE NA STAROSTNO SKUPINO.

	POMOL (frekvenca, %)	LEŽALNIK (frekvenca, %)	SENČNIK (frekvenca, %)	TOBOGAN (frekvenca, %)	FREKVENCA STAROSTNE SKUPINE
OTROCI	13 (68 %)	11 (58 %)	10 (53 %)	14 (74 %)	19
MLADI	4 (44 %)	3 (33 %)	5 (56 %)	1 (11 %)	9
AKTIVNI	7 (78 %)	6 (67 %)	5 (56 %)	2 (22 %)	9
UPOKOJENCI	2 (100 %)	1 (50 %)	1 (50 %)	0	2
NI ZNANO	6 (86 %)	3 (43 %)	2 (29 %)	1 (14 %)	7
Odstotek pojavnosti tipa opreme na vseh risbah		49%	37%	35%	31%

Največja razhajanja se nahajajo pri pojavnosti **pomola, ležalnika, senčnika in tobogana**. Vzrok za razhajanje pri pojavnosti tobogana je moč pripisati starostni skupini avtorjev risb (Glej Tabela 2), saj je pojavnost tobogana pri starostni skupini otrok izrazito višja, kljub anonimnosti kartončkov pa je moč sklepati, da osnovnošolci v večini primerov niso oddajali individualnih predlogov v obliki besedilnih zapisov. Za preostale tri tipe razhajanja ni moč pripisati starostnim razlikam, prej likovnemu elementu pomola, ležalnika in senčnika, ki se jih pogosto kot simbol povezuje z morjem, kopanjem in plažo, ter bi se zato v tej obliki lahko pogosteje pojavljali na risbah kot kartončkih.

ANALIZA INFRASTRUKTURE

Na območje obalne ceste so bili umeščeni tako premični, kot nepremični objekti (glej Graf 7). Kot premični objekt so se največkrat pojavili ljudje. **Večkrat se je na risbah in kartončkih pojavilo nemotorizirano kot motorizirano vozilo** (Glej Tabela 3).



Graf 7
TIP OBJEKTOV NA RISBAH
IN KARTONČKIH

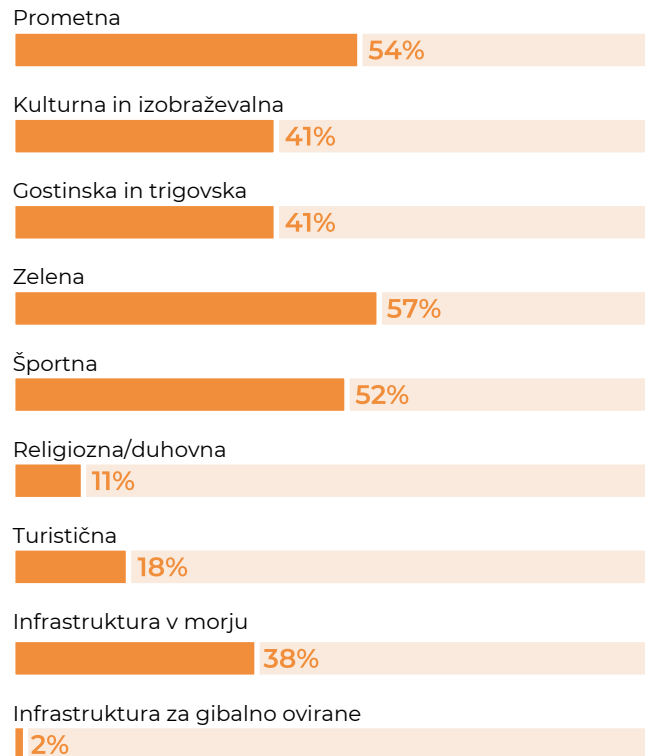
- 16% Premični objekti
- 41% Nepremični objekti
- 43% Oboje (premični in nepremični objekti)

Tabela 3
TIP PREMIČNIH OBJEKTOV

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
LJUDJE	35	65 %
ŽIVALI	18	33 %
NEMOTORIZIRANA VOZILA	29	54 %
MOTORIZIRANA VOZILA	22	41 %
Frekvenca (skupna, premični objekti): 54		

REZULTATI ANALIZE

Zelena, športna in prometna infrastruktura v več kot polovici primerov sestavljajo snovano Obalno cesto. Pogosta je tudi pojavnost kulturno in izobraževalne infrastrukture, gostilniške in trgovske infrastrukture ter infrastrukture v morju. Manj je prisotna turistična in religiozna/duhovna infrastruktura (glej Graf 8). Kljub nizkemu odstotku prisotnosti, je pomembno opozoriti tudi na infrastrukturo za gibalno ovirane, ki so jo vključile ranljive skupine.



Graf 8: VRSTA INFRASTRUKTURE NA RISBAH IN KARTONČKIH

Kot prometno infrastrukturo se najpogosteje uporablja kolesarsko stezo, pešpot in pomol (glej Tabela 4). Četrтина risb in kartončkov vključuje še cesto, nekaj manj kot petina pa železnico (električni vlak). Prireditveni prostor je najbolj pogosta vrsta kulturne in izobraževalne infrastrukture. Med bolj pogostimi sta še raziskovalna postaja, ki omogoča podvodno opazovanje (prisotna na malo več kot petini risb in kartončkov) in muzej (prisoten pri nekaj manj kot petini risb in kartončkov).

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
CESTA	12	24 %
KOLESARSKA STEZA	34	68 %
PEŠPOT	24	48 %
ŽELEZNICA (ELEKTRIČNI VLAK)	9	18 %
PARKIRIŠČE	4	8 %
AVTOBUSNA POSTAJA	2	4 %
POPRAVLJALNICA KOLES	5	10 %
PRISTANIŠČE	1	2 %
MARINA	3	6 %
SIDRIŠČE	4	8 %
POMOL	19	38 %
KLANČINA ZA SPUST ČOLNOV V MORJE	1	2 %
STEZA ZA ROLANJE	2	4 %
ŽIČNICA	1	2 %
Frekvenca (skupna, prometna infrastruktura): 50		

Tabela 4
VRSTA PROMETNE INFRASTRUKTURE

Tabela 5
VRSTA KULTURNE IN IZOBRAŽEVALNE INFRASTRUKTURE

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
MUZEJ	7	19 %
KNJIŽNICA	3	8 %
INTERPRETACIJSKI CENTER	1	3 %
AKVARIJ	4	11 %
MORSKA BIOLOŠKA POSTAJA	1	3 %
RAZISKOVALNA POSTAJA, KI OMOGOČA PODVODNO OPAZOVANJE	8	22 %
BOTANIČNI VRT	1	3 %
OPAZOVALNICA (PTIC, DELFINOV)	3	8 %
PROSTOR ZA OBČASNE FOTOGRAFSKE IN DRUGE UMETNIŠKE RAZSTAVE (GALERIJA NA PROSTEM)	5	14 %
PROSTOR ZA GRAFITE	3	8 %
UČNA POT	4	11 %
INFORMACIJSKE TABLE	5	14 %
ŠOLA ŠPORTOV	2	5 %
LETNI KINO (NA KOPNEM, NA MORJU)	6	16 %
PRIREDITVENI PROSTOR	16	43 %
MORSKE ORGLE	1	3 %
PREKOOCEANKA NA REKSU	1	3 %
Frekvenca (skupna, kulturna in izobraževalna infrastruktura): 37		

REZULTATI ANALIZE

Gostinska in trgovska infrastruktura se največkrat pojavi v obliki bara (dve tretjini vseh risb in kartončkov), sledita je okrepčevalnica in gostilna (Tabela 6). Zeleno infrastrukturo na več kot polovici risb in kartončkov predstavlja zelenica, pogosta je tudi prisotnost drevesa oziroma drevoreda, skoraj četrtina zelene infrastrukture pa zajema tudi parke (Tabela 7). Igrišče za splošno uporabo se največkrat pojavlja kot vrsta športne infrastrukture. Pogosta je tudi pojavnost zunanjih športnih objektov in posebne športne infrastrukture (glej Tabela 8).

Tabela 7
VRSTA ZELENE INFRASTRUKTURE

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
DREVO	25	47 %
DREVORED	22	42 %
GOZD	4	8 %
GRMOVJE	9	17 %
ZELENICA	31	58 %
PARK	12	23 %
CVETLIČNA GREDA	7	13 %
VRTIČEK	2	4 %
BOTANIČNI VRT	4	8 %
Frekvenca (skupna, zelena infrastruktura): 53		

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
BAR	25	66 %
OKREPČEVALNICA	11	29 %
GOSTILNA	9	24 %
TRGOVINA	6	16 %
SKUPNOSTNI ŽAR	1	3 %
AVTOMAT	1	3 %
STOJNICE (SLADOLED, ISTRSKE DOBROTE)	5	13 %
TRŽNICA NA PROSTEM	3	8 %
HITRA PREHRANA NA MORJU/BARKI	1	3 %
SLADOLEDARNA	3	8 %
Frekvenca (skupna, gostinska in trgovska infrastruktura): 38		

Tabela 6
VRSTA GOSTINSKE IN TRGOVSKE INFRASTRUKTURE

Tabela 8
VRSTA ŠPORTNE INFRASTRUKTURE

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
ZUNANJI ŠPORTNI OBJEKT (NOGOMETNO IGRIŠČE, KOŠARKARSKO IGRIŠČE, ODBOJKARSKO IGRIŠČE, BAZEN ...)	20	42 %
NOTRANJI ŠPORTNI OBJEKT (NOGOMETNO IGRIŠČE, KOŠARKARSKO IGRIŠČE, ODBOJKARSKO IGRIŠČE, BAZEN ...)	2	4 %
IZPOSOJEVALNICA ŠPORTNIH REKVIZITOV	7	15 %
ŠOLA ŠPORTOV	4	8 %
IGRIŠČE ZA SPLOŠNO UPORABO (OTROŠKA IGRIŠČA, FITNES NA PROSTEM ...)		
POSEBNA ŠPORTNA INFRASTRUKTURA (ZIP LINE, TOBOGAN, SKATEPARK ...)		
VODNI PARK	2	4 %
ORJAŠKA GUGALNICA	1	2 %
KARTING PISTA	1	2 %
MOST ZA RIBOLOV	1	2 %
TRIATLON TOČKA SLOVENIJE	1	2 %
Frekvenca (skupna, športna infrastruktura): 48		

REZULTATI ANALIZE

Religiozna/duhovna infrastruktura se najpogosteje pojavlja v obliki razgledne točke, sledi ji prostor za meditacijo (glej Tabela 9).

Izposoja vozil in plavil se najpogosteje pojavlja kot vrsta turistične infrastrukture (glej Tabela 10).

Najbolj pogosta vrsta infrastrukture v morju je pomol (dve tretjini vseh risb in kartončkov), sledi mu otok (glej Tabela 11).

Tabela 9

VRSTA RELIGIOZNE/DUHOVNE INFRASTRUKTURE

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
PROSTOR ZA MEDITACIJO	3	30 %
ENERGIJSKA TOČKA	1	10 %
RAZGLEDNA TOČKA	6	60 %
RELIGIOZNO/DUHOVNO ZNAMENJE (KRIŽ, KAPELICA ...)	1	10 %
ČUTNA POT	1	10 %
ZVOČNA POT	1	10 %
Frekvenca (skupna, religiozna/duhovna infrastruktura): 10		

Tabela 10

VRSTA TURISTIČNE INFRASTRUKTURE

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
KAMP	1	6 %
HOTEL	5	29 %
APARTMAJI	1	6 %
IZPOSOJA VOZIL IN PLOVIL	9	53 %
NUDISTIČNA PLAŽA	1	6 %
LUNAPARK	2	12 %
Frekvenca (skupna, turistična infrastruktura): 17		

Tabela 11

VRSTA INFRASTRUKTURE V MORJU

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
POMOL	24	69 %
SIDRIŠČE	4	11 %
VALOBRAN	2	6 %
OTOK	12	34 %
MARINA	3	9 %
KLANČINA ZA SPUST ČOLNOV V MORJE	2	6 %
PODvodni akvarij	3	9 %
MORSKA BIOLOŠKA POSTAJA, SEGAJOČA V MORSKO DNO S STEKLENO KLETNO STENO	4	11 %
PIREDITVENA PLATFORMA	4	11 %
MORSKA INFRASTRUKTURA ZA GIBALNO OVIRANE (dvigalo, bazen)	2	6 %
RIBOGOJNICA	1	3 %
Frekvenca (skupna, infrastruktura v morju): 35		

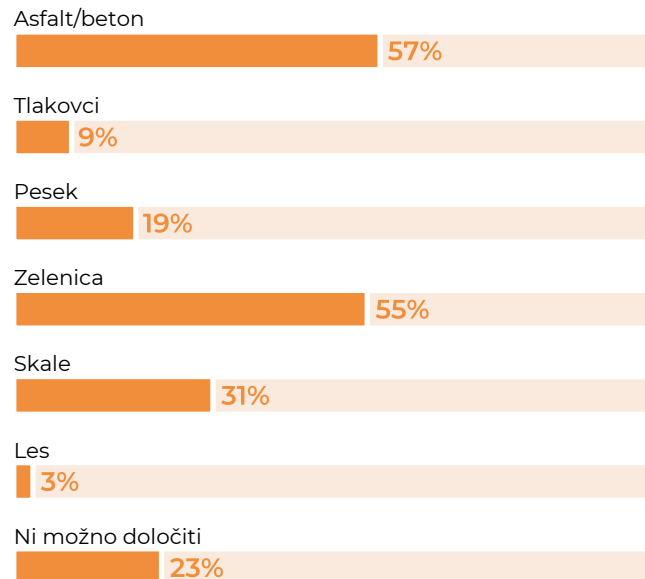
REZULTATI ANALIZE

ANALIZA VSEBINE

Obalna cesta je z vidika vsebine, ki jo zapolnjuje dojeta kot prostor sprostitve in rekreacije in športa. Več športov in tipov rekreacije se je pojavilo na risbah in kartončkih, najpogosteje kolesarjenje in plavanje, sledita pa mu hoja, rolanje in uporaba skiroja ter igre z žogo na kopnem (glej Tabela 12). Več kot tretjina risb in kartončkov poudarja tudi vsebino

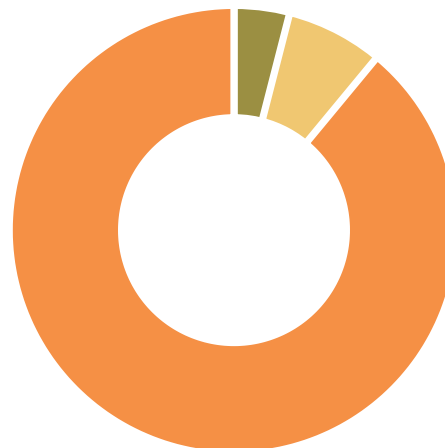
vezano na naravo in naravno dediščino, nekaj manj kot tretjina pa še kulturo in kulturno dediščino (glej Graf 9). Kot zavarovano območje se Obalna cesta opredeljuje le izjemoma (glej Graf 10). Za območje so podani trije predlogi specifične ureditve, in sicer pasja plaža, plaža za gibalno in senzorno ovirane in Eurovelo (Mediteran 8, Jadran-Baltik 9).

Graf 9:
VRSTA EKOSISTEMSKIH STORITEV
NA RISBAH IN KARTONČKIH



Graf 10
OBALNA CESTA KOT
ZAVAROVANO OBMOČJE

- 4% Da
- 7% Ne
- 89% Ni opredelitve



	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
HOJA	14	23 %
ROLANJE, SKIRO	12	20 %
KOLESARJENJE	31	51 %
PLAVANJE	30	49 %
SURFANJE, DESKANJE, KAJTANJE	6	10 %
IGRE Z ŽOGO NA KOPNEM	10	16 %
IGRE Z ŽOGO V VODI	6	10 %
FITNES NA PROSTEM	3	5 %
JADRANJE	3	5 %
POTAPLJANJE	4	7 %
TEK	1	2 %
RIBOLOV	3	5 %
PLEZANJE	1	2 %
ROLKANJE	1	1 %
VESLANJE	2	3 %
Frekvenca (skupna, tip rekreacije): 61		

Tabela 12
TIP REKREACIJE, KOT VRSTA EKOSISTEMSKE
STORITVE REKREACIJA IN ŠPORT

REZULTATI ANALIZE

Kot elementi in vsebine risanja in zapisovanja so bili prisotni tudi negativni elementi ali vsebine Obalne ceste. **Največkrat se kot nepriljubljen element pojavljajo pozidave in hoteli. Sledijo jim motorizirana vozila na kopnem in v morju.**

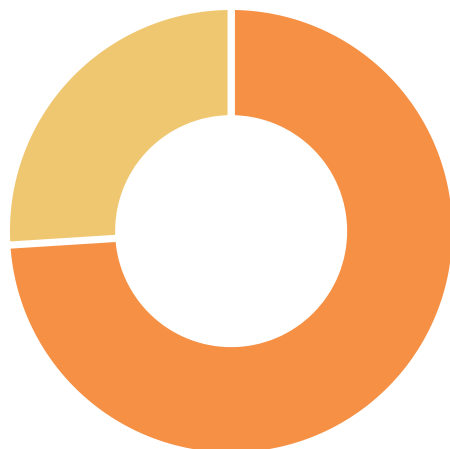


Tabela 13

NEPRILJUBLJENI ELEMENTI/VSEBINA NA OBALNI CESTI

	FREKVENCA	ODSTOTEK (%)
MOTORIZIRANA VOZILA (KOPNO, MORJE)	7	41 %
KAJENJE NA OBMOČJU	2	12 %
TURISTIČNA INFRASTRUKTURA (HOTELI, POZIDAVE)	8	47 %
HRUP	2	12 %
RABA UMETNIH MATERIALOV	1	6 %
POSEGI V MORJE	1	6 %
BETON	2	12 %
UMETNA PEŠČENA PLAŽA	1	6 %
LEŽALNIKI	1	6 %
MARINA	2	12 %
UMETNI OTOK	2	12 %
UMETNA OSVETLJAVA	2	12 %
SIDRIŠČA	1	6 %
TOBOGANI	1	6 %
ADRENALINSKI PARK	1	6 %
POSEGI V FLIŠNI KLIF	1	6 %
OZKOST TRENUTNE KOLESARSKE STEZE	1	6 %
Frekvenca (skupna, nepriljubljeni elementi/vsebine): 17		

Graf 11

**POJAVNOST NEPRILJUBLJENIH
ELEMENTOV/VSEBIN OBALNE CESTE**

- 74% Da
- 26% Ne

PARTICIPATIVNO PROSTORSKO NAČRTOVANJE OSMIŠLJANJA PRIHODNOSTI OBALNE CESTE:

je združilo 17 organizacij civilne družbe, 10 šol, 2 občinska javna zavoda, 4 javne strokovne institucije in 18 skupin posameznikov, ter ob tem motiviralo še 30 posameznikov ali skupin posameznikov k podajanju pobud na besedilne kartončke.

SKUPAJ SMO OSMISLILI OBALNO CESTO KOT CELOTO,

saj se manj kot petina vseh risb in predlogov nanaša na specifično lokacijo, ki predstavlja znan odsek obalne ceste, največ na lokacijo ladje Reks.

MEŠANICO ASFALTA/BETONA, ZELENA IN SKAL

so zbrane risbe in kartončki izbrali kot podlaga, po kateri se ustavljamo in premikamo na Obalni cesti. Ob tem nas na primernih razdaljah obdajajo tuši, pitniki, sanitarije in stopnice za v vodo, če se iz kopnega želimo udobno in varno premakniti v morje.

OBMOČJE SKUPNOSTI

Izstopi zaradi pogostosti pojavitve ljudi kot premičnih objektov. Večkrat se je na risbah in kartončkih pojavilo nemotorizirano kot motorizirano vozilo.

Z ZELENJO, ŠPORTNO IN PROMETNO INFRASTRUKTURO

je opremljenih več kot polovica risb in kartončkov. Ti vključujejo kolesarsko stezo, pešpot, pomol, igrišče za splošno uporabo, zunanje športne objekte, posebno športno infrastrukturo, zelenico, prisotnost dreves in drevoreda.

ZA PROSTOR SPROSTITVE IN REKREACIJE IN ŠPORTA.

Obalna cesta je z vidika vsebine, ki jo zapolnjuje dojeta kot prostor sprostitve in rekreacije in športa (najpogostejše kolesarjenje in plavanje, sledita pa mu hoja, rolanje in uporaba skiroja ter igre z žogo na kopnem). Kot zavarovano območje se Obalna cesta opredeljuje le izjemoma. Za območje pa so podani trije predlogi specifične ureditve, in sicer pasja plaža, plaža za gibalno in senzorno ovirane in Eurovelo (Mediterran 8, Jadran-Baltik 9).



European Regional Development Fund - Instrument for Pre-Accession II Fund

EUSAIR FACILITY POINT



TEDEN SREDOZEMSKÉ OBALNE IN
MAKROREGIONALNIH STRATEGIJ
Slovenija, 18.-28. september 2018
MEDITERRANEAN COAST AND
EU MACRO-REGIONAL STRATEGIES WEEK
Slovenia, 18-28 September 2018



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA JAVNO UPRAVO
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



Občina - Comune di
IZOLA - ISOLA

OSMIŠLJANJE PRIHODNOSTI
OBALNE CESTE.

Avtorica: Kaja Cunk
Oblikovanje: Alice Biagi

Koper, 2019
Kulturno izobraževalno društvo PiNA

