2017

Celostna prometna strategija Mestne občine Koper

Gradivo za predstavitev projekta na seji Občinskega sveta MOK

MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA DI CAPODISTRIA

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Naročnik: Mestna občina Koper
Verdijeva 10, 6000 Koper
T: +386 (0)5 664 61 00
F: +386 (0)5 627 16 02
E: obcina@koper.si

Predmet: Gradivo za predstavitev projekta na seji Občinskega sveta Mestne občine Koper.

Št. pogodbe in pogodbena vrednost:
303-8/2015 (Mestna občina Koper), 52.460,00 € z DDV

Pripravil: Harpha Sea, d.o.o. Koper
Čevljarska 8, 6000 Koper
T: +386 (0)5 663 89 20, F:+386 (0)5 663 89 29
E: cale@harphasea.si

V PROSTORU
Prostorsko, urbanistično, krajinsko in arhitekturno načrtovanje d.o.o.
Ulica 7. maja 2, 6250 Ilirska Bistrica
E: info@vprostoru.si

IB STUDIO, d.o.o.
Kampel 114, 6000 Koper
E: manuela.varljen@ibstudio.si

Delovna skupina:
dr. Nataša Kolega, vodja projektne skupine
mag. Manuela Varljen
Ana Pantelin
Maja Burkeljca
dr. Rok Soczka Mandac
Boštjan Krapež
dr. Darka Jezeršek

Rok izvedbe: največ 10 mesecev po sklenitvi pogodbe z izbranim ponudnikom

Koper, marec 2017

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

KAZALO

1 UVOD ... 3

2 NAMEN CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE ... 4

3 NARAVA IN VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE ... 5

3.1 Proces izdelave ... 5

3.2 Metode dela ... 6

3.3 Območje obravnave ... 7

3.4 Strateški stebri celostne prometne strategije ... 7

4 ANALIZA STANJA MOBILNOSTI V MESTNI OBČINI KOPER ... 8

4.1 Pešačenje ... 8

4.2 Kolesarjenje ... 10

4.3 Javni potniški promet ... 13

4.4 Cestni promet ... 16

4.5 Mirujoči promet ... 22

5 CILJI IN CILJNE VREDNOSTI ... 24

5.1 Spodbujanje hoje kot pomembnega potovalnega načina ... 24

5.2 Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja ... 25

5.3 Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa ... 26

5.4 Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa ... 27

5.5 Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja. ... 28

6 UKREPI ... 29

6.1 Ukrepi na področju pešačenja (1. steber) ... 29

6.2 Ukrepi na področju kolesarjenja (2. steber) ... 30

6.3 Ukrepi na področju javnega potniškega prometa (3. steber) ... 32

6.4 Ukrepi na področju optimiziranega cestnega prometa (4. steber) ... 33

6.5 Ukrepi na področju celostnega prometnega načrtovanja (5. steber) ... 35

7 AKCIJSKO – PRORAČUNSKI NAČRT CPS MOK ... 37

7.1 Akcijsko-proračunski načrt na področju pešačenja (1. steber) ... 37

7.2 Akcijsko-proračunski načrt na področju kolesarjenja (2. steber) ... 39

7.3 Akcijsko-proračunski načrt na področju javnega potniškega prometa (3. steber) ... 43

7.4 Akcijsko-proračunski načrt na področju optimiziranega cestnega prometa (4. steber) ... 46

7.5 Akcijsko-proračunski načrt na področju celostnega prometnega načrtovanja (5. steber) ... 50

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

1 UVOD

Pristop Celostne prometne strategije pomeni spremembo in nadgradnjo tradicionalnih tehnik načrtovanja prometa in omogoča lažje sprejemanje ključnih odločitev, ki sooblikujejo prihodnost občine. Nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in prinaša številne koristi, kot so boljša kakovost bivanja (načrtovanje za ljudi), prinaša pozitivne učinke na okolje in zdravje, zagotavlja boljšo mobilnost in dostopnost ter izboljšano podobo občine (inovativnost in naprednost), in se odziva na potrebe različnih uporabnikov (višja stopnja »javne legitimnosti«), je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti (nacionalni predpisi, Evropske direktive, npr. o kakovosti zraka), ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti, učinkovito in integrirano načrtovanje in omogoča doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih) in ne nazadnje, Celostna prometna strategija pripomore k izboljšanju dostopa do sredstev za inovativne rešitve in poveča konkurenčnost občine pri prijavah za evropska sredstva.

Spremembe prometnih sistemov in mobilnostnih navad prebivalstva in podjetij terjajo spodbude, ki se izvajajo preko premišljenih in skrbno izbranih ukrepov. Rešitve se nanašajo na osnovanje učinkovitega, integriranega mobilnostnega sistema, ki omogoča organizacijo in nadzor zveznega prometa. Med spodbude za urejanje prometa prištevamo v prvi vrsti najprej mehke ukrepe, kot na primer spodbujanje hoje in kolesarjenja, in na koncu, ko so izčrpani že vsi možni mehki ukrepi pridejo na vrsto tudi zahtevnejši projekti, kot je gradnja novih prometnih povezav.

V letu 2016 je Mestna občina Koper pričela s pripravo Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS). Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. »Naložbo financirata Republika Slovenija in Evropska unija iz kohezijskega sklada«.

2 NAMEN CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Namen celostne prometne strategije Mestne občine Koper **je zagotoviti boljšo dostopnost in mobilnost** vseh prebivalcev občine, ter **spodbuditi uravnotežen razvoj vseh načinov mobilnosti**. Strategija temelji na **konceptu zelene hierarhije mobilnosti**, ki prednostno upošteva pešce, posebna pozornost je namenjena funkcionalno oviranim osebam. Sledijo druga nemotorizirana prevozna sredstva, kot so kolesa, rolerji, skiroji, nato različna sredstva javnega prevoza, na dnu piramide pa je uporaba osebnega avtomobila in tovorni promet. Osrednja cilja celostnega prometa nista več pretočnost in hitrost, temveč **dostopnost in kakovost bivanja**.

Slika 1. Razlika med trajnostnim in tradicionalnim načinom načrtovanja prometa.

Proces izdelave CPS se osredotoča na zastavljanje realnih trajnostnih ciljev in strategij za njihovo uresničevanje v sklopu prometa. Poseben poudarek v procesu izdelave strategije je dan na vključevanje občanov in relevantnih deležnikov v proces izdelave strategije ter koordinacija med različnimi načrtovalskimi sektorji (promet, prostor, okolje, ekonomski razvoj, zdravje, varnost, energija ipd.).

Celostna prometna strategija se gradi na že obstoječih planih občine, kjer pa so ljudje del rešitve, zato priprava CPS pravzaprav pomeni "Planiranje za ljudi." Prednost imajo tako imenovani "mehki" ukrepi, ki so finančno najmanj zahtevni in najlaže izvedljivi (ne vključujejo gradnje, ampak ukrepe kot so sprememba načinov prevoza, učinkovitejša raba prometnic…). Šele v primeru, da ti ukrepi ne rešijo težav, se iščejo infrastrukturne rešitve. Zato CPS omogoča tudi najoptimalnejše izkoriščanje občinskega proračuna.

Z izdelano Celostno prometno strategijo in potrjenim akcijskim načrtom si Mestna občina Koper želi **zagotoviti potrebne pogoje za kandidaturo za Evropska kohezijska sredstva**, ki bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov. Ta sredstva bodo namenjena izvedbi ukrepov v okviru potrjenih CPS in predstavljajo ukrepe trajnostne mobilnosti kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

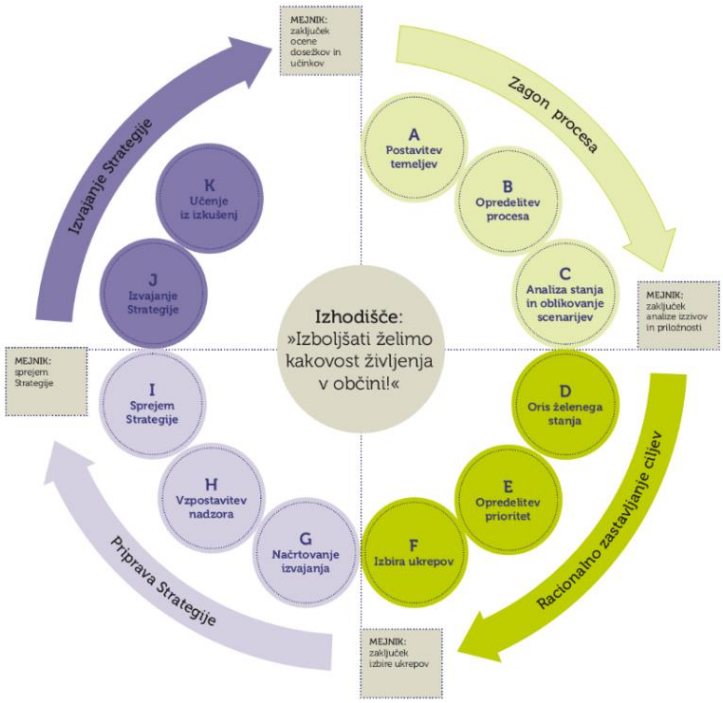
»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

3 NARAVA IN VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

S sprejetjem namere, da izdela Celostno prometno strategijo, se je Mestna občina Koper odzvala na potrebo po spremenjenem konceptu načrtovanja mobilnosti. Izdelan dokument namreč pomembno prispeva k razvoju mobilnosti v občini in s tem k izboljšanju kakovosti zraka ter k boljši povezanosti mesta in primestja z zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora in povečanju prometne varnosti na območju Mestne občine Koper. S sprejetjem Strategije se vzpostavljajo pogoji za trajnosten razvoj občine na področju mobilnosti, poleg tega pa je z njim povezano tudi črpanje evropski sredstev za izvajanje ukrepov (npr. vzpostavitev in ureditev kolesarskih in peš povezav, večja prometna varnost otrok, boljša povezanost z ostalimi naselji ipd.).

3.1 Proces izdelave

Izdelava celostne prometne strategije je temeljila na štirih fazah, od katerih so zaključene prve tri: zagon procesa, racionalno zastavljanje ciljev in priprava Strategije. Vse faze so razdeljene na delovne korake. Tako je prva faza »Zagon procesa« obsegala postavitev temeljev, opredelitev procesa ter analizo stanja in oblikovanje scenarijev. Druga faza »Racionalno zastavljanje ciljev« je zajemala oris želenega stanja, opredelitev prioritet, izbiro ukrepov in pripravo akcijsko-proračunskega načrta. V tretji, zadnji fazi »Priprava Strategije« smo načrtovali njeno izvajanje in vzpostavili načrt nadzora.



Slika 2. Koraki priprave Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor 2012).

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

3.2 Metode dela

Metode dela so v prvi vrsti zajemale **pregled obstoječih veljavnih dokumentov s področja urejanja prostora in načrtovanja prometa**. Nujen predpogoj za pripravo dokumenta je bilo poznavanje **obstoječih načrtov in strategij**, vezanih na CPS, ki smo jih sistematično pregledali ter se sestali z glavnimi **oblikovalci politik** na lokalnem nivoju.

Pristop CPS predvideva zgodnje vključevanje relevantnih deležnikov in javnosti. **Poznavanje in vključevanje deležnikov** nam je omogočilo izkoristek znanj, ki so na voljo, prepoznavanje možnih konfliktov in koalicij med deležniki ter s tem lažje sprejemanje pretehtanih odločitev v sodelovanju z javnostmi. Takšen pristop bo povečal transparentnost delovanja in okrepil javni interes. Ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in pridobivanje povratnih informacij o stanju prometa in pobudah je potekalo prek javnih razprav, rednega obveščanja občanov prek različnih medijev, izvedbe intervjujev s pomembnimi deležniki in ankete z občani.

Izvedena je bila **analiza stanja na področju prometa** (pešačenje, kolesarjenje, vožnja z avtomobilom in JPP v Mestni občini Koper), ki je podala tudi izhodiščno stanje. Z **razvojem scenarijev** so bili preučeni in ponazorjeni vplivi, ki bi jih sprejete strategije in ukrepi lahko imeli v prihodnosti. Metode so zajemale pregled obstoječe literature o mestnem prometu in mobilnosti, učinkih preteklih načrtov in z njimi povezanih sektorskih dokumentov, zbiranje razpoložljivih podatkov (občina, GURS ipd.), njihova združitev, izbor postopkov za analizo in vrednotenje rezultatov, analizo povezav med razvojnimi trendi, načrtovanimi ukrepi in trenutnimi politikami ter oblikovanje scenarijev (integracija podatkov, sodelovanje z deležniki, sinteza pridobljenih znanj).

Oblikovanje vizije in prioritet je bila osnova za vse nadaljnje korake. Oblikovana je bila skupaj z deležniki (delavnice, vprašalniki) in občanom predstavljena v medijih. Na podlagi predstavitve mnenj občanov na dveh javnih razpravah, se je vizija dopolnila in nadgradila. Vizija, prioritete, cilji in ukrepi so osnovani tudi na predlogih krajevnih skupnosti in mnenjih občanov, ki so jih podali prek ankete na spletni strani CPS. Upoštevane so bile tudi že obstoječe pobude Mestne občini Koper.

Z oblikovanjem **ciljev in njihovih ciljnih vrednosti** so bila določena področja izboljšav in njihov želeni obseg, ki bodo vodili do uresničitve vizije. **Ukrepi** so bili izbrani tako, da služijo doseganju teh ciljev. Cilji in ukrepi so bili postavljeni skupaj z deležniki in predstavljeni občanom in širši javnosti na javnih razpravah.

Strategija bo operativna s pomočjo **akcijskega načrta**, ki vsebuje podroben seznam ukrepov, hierarhijo njihovega izvajanja, odgovorne institucije, vire financiranja in njihov časovni razpored. Akcijski načrt je bil oblikovan skupaj s ključnimi deležniki, ki bodo imeli pomembne vloge pri oblikovanju in izvajanju ukrepov. Z **delovnim načrtom spremljanja in vrednotenja**, usklajenim s časovnim razporedom predvidenih ukrepov, pa so bili oblikovani kvalitativni in kvantitativni kazalniki, katerih spremljanje bo prikazalo uspešnost oblikovane Strategije.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

3.3 Območje obravnave

Celostna prometna strategija se osredotoča na prometni sistem in širši prostor Mestne občine Koper, zato je njena izdelava zajemala območje celotne Mestne občine Koper. Območje občine je bilo za potrebe strategije razdeljeno na **mesto Koper**, katerega zunanje meje se ujemajo z mejami naselja Koper, kot ga določa register prostorskih enot Geodetske uprave RS, **primestna naselja** v bližnjem obalnem zaledju, z več kot 1000 prebivalci (Dekani, Sveti Anton, Škofije, Hrvatini, Pobegi, Bertoki-Prade ipd.) in **vasi in naselja v podeželskem zaledju**. Zaradi prepletenosti migracijskih in prometnih tokov so bile v pripravo strategije vključene tudi sosednje občine ter v širšem okviru celotna regija Jugozahodna Slovenija.

3.4 Strateški stebri celostne prometne strategije

Slika 3. Strateški stebri celostne prometne strategije Mestne občine Koper.

Celostna prometna strategija Mestne Občine Koper predvideva **pet strateških stebrov načrtovanja**, z uresničitvijo katerih bo občina dosegla sodobno urejen promet in boljšo kakovost bivanja. Strateški stebri strategije **se med seboj povezujejo in dopolnjujejo**, vsem pa je skupen odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa, ki je osredotočeno na gradnjo infrastrukture in avtomobile, ter usmeritev v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočene na človeka.

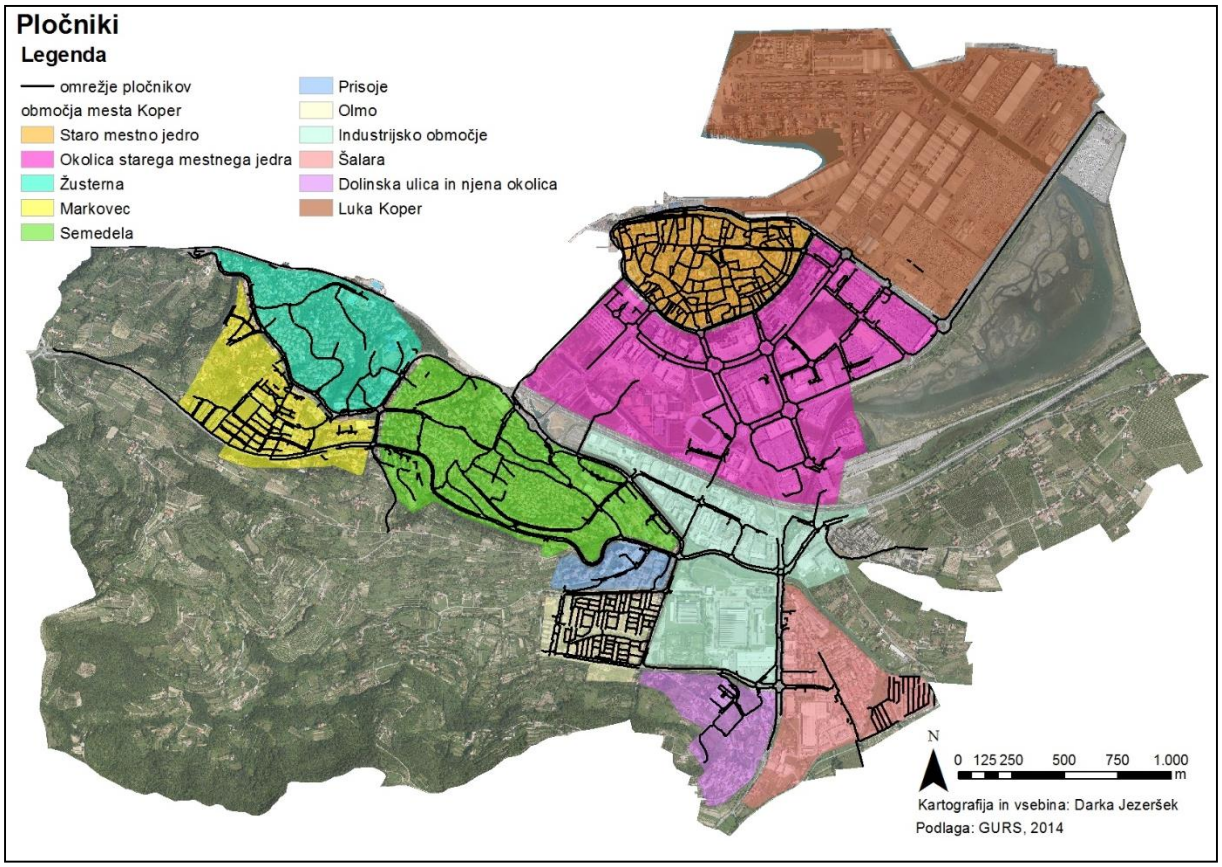
»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

4 ANALIZA STANJA MOBILNOSTI V MESTNI OBČINI KOPER

4.1 Pešačenje

Območja namenjena pešcem v starem mestnem jedru določa Odlok o prometni ureditvi v starem mestnem jedru (Mestna občina Koper 2007) ter jih deli na območja za pešce s popolno prepovedjo motornega prometa in območja za pešce z omejenim lokalnim prometom. Slednja so območja, na katerih je dovoljen le omejen motorni promet, vozila morajo upoštevati prednost pešcev in temu prilagoditi svojo hitrost. Prepovedano je parkiranje, lahko pa se na njih ustavljajo zaradi manipulacije (dostava, intervencija ipd.) ali jih prevozijo do površin, na katerih je parkiranje dovoljeno. Izključno pešcem so v mestnem središču namenjene le Verdijeva in Čevljarska ulica ter Titov trg. Ostale ulice so ozke, potekajo med stavbami in nimajo možnosti širitve in ne ločenega pasu za pešce.

Izven mestnega jedra peš promet poteka po pločnikih, višinsko ločenih od vozišč za motorni promet. Omrežje pločnikov in pešpoti je dobro razvejano in med seboj primerno povezano. Na obrobju mestnega jedra izstopajo širše poti in promenade. Cestno omrežje mestnega obrobja je povsem brez površin za pešce.



Slika 4. Omrežje pločnikov (Jezeršek 2016).

Občina s številnimi **sprehajalnimi površinami** celovito prenavlja obalni del mesta. Prvi korak je bila ureditev Pristaniške ulice in Severne obvoznice, ki je prinesla spremembo za motorna vozila iz dvosmernega v enosmerni prometni režim, pri čemer so večji del ceste namenili pešcem. Velika

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

pridobitev za pešce in kolesarje je bil v letu 2009 zgrajen nadhod (Pasarela), ki povezuje okolico starega mestnega jedra s Semedelo. Peš cona omogoča nemoten in varen dostop do osnovne šole ter športne infrastrukture na območju Koprske bonifike. Za pešce je pomembna tudi leta 2011 prenovljena Semedelska cesta oziroma promenada, ki je nekoč predstavljala pomembno prometno vpadnico za motorna vozila. Promenado so razširili in utrdili, opremili s klopmi, zamenjali javno razsvetljavo, poskrbeli za ozelenitev s posaditvijo istrskih hrastov, s postavitvijo stopnic omogočili lažji dostop do vode. Po zgledu Pristaniške in Semedelske ceste so uredili tudi Kopališko nabrežje, kjer se razteza široka sprehajalna promenada. Ta smiselno povezuje prenovljen Ukmarjev trg z obstoječimi mestnimi sprehajališči. Nasproti potniškega pomorskega terminala ob Bastionu so postavili panoramsko dvigalo, ki povezuje potniški terminal z razgledno ploščadjo nad Bastionom. Dvigalo naj bi v prvi vrsti uporabljali ladijski turisti, mamice z vozički in invalidne osebe.

Ukrepi za večjo varnost pešcev obsegajo infrastrukturni ukrepi z urejanjem površin namenjenih pešcem, predvsem znotraj naselij ter izven naselij na označenih prehodih za pešce, ter ukrepe za zniževanje in umirjanje hitrosti vozil, predvsem, kjer so otroci, starejši in drugi ranljivejši udeleženci. V Kopru so za zagotavljanje večje varnosti pešcev prisotni sistemski (območje umirjenega prometa, območje za pešce, zapore cest, enosmerne ceste ipd.) in regulativni (prometna signalizacija) ukrepi oziroma tehnične rešitve, naprave za umirjanje prometa (opozorilne naprave, optične zavore) in fizične ovire (grbine, ploščadi), kot najostrejši ukrepi za umirjanje prometa. S kombinacijo fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti motornih vozil in ukrepov, ki spreminjajo obnašanje voznikov, želijo izboljšati pogoje za nemotoriziran promet, povečati prometno varnost in izboljšati kvaliteto bivalnega okolja.

Pešec pri svojem gibanju v prostoru pogosto prečka vozišče. To stori na točno določenem in označenem delu cestišča, *prehodu za pešce*. V Kopru je 538 prehodov, ki se med seboj razlikujejo in so različno varnostno urejeni. S 95 % prevladujejo najenostavnejši prehodi za pešce brez ukrepa, kjer je z zebro označena le horizontalna ploskev prečkanja. Večjo varnost za pešce zagotavljajo prehodi z ukrepi za umirjanje prometa, kot so grbine ali ploščadi in semaforizirani prehodi. Prehodov z dvignjeno ploščadjo je v Kopru 19 (3,5 %). Večina se jih nahaja v bližini šol in na bolj obremenjenih cestah. Semaforiziranih prehodov za pešce na tipko je šest. Dva se nahajata v neposredni bližini osnovne šole in sta dodatno opremljena s ploščadjo za umirjanje hitrosti ter talno osvetlitvijo. Ostali semaforizirani prehodi so na cestah z gostejšim motornim prometom. Dodatno varnost zagotavljajo prehodi opremljeni s horizontalno osvetlitvijo. V Kopru so vsi prehodi cestnega obroča okoli mestnega jedra opremljeni s talno LED osvetlitvijo, ki pripomore k povečani zaznavnosti prehoda. Taka osvetlitev je prisotna tudi na prehodih za pešce na Cankarjevi ulici, na krožiščih v okolici mestnega jedra, v Šalari in na Markovcu (Jezeršek 2016).
Posebno rešitev prečkanja cest z večjim pretokom motornih vozil predstavljajo *podhodi* in *nadhodi*. V Kopru, natančneje na stiku okolice mestnega jedra in ostalih mestnih predelov je na voljo osem podhodov za varnejše prečkanje bolj obremenjenih cest. Zaradi potrebnega premagovanja višinske razlike so manj ugodni za starejše ljudi in tiste z motoričnimi omejitvami. Prehodi na nivoju cestišča so za pešca primernejši – predstavljajo najkrajšo pot brez premagovanja višinske razlike. Ena od slabosti podhodov je tudi ta, da predstavljajo potencialno nevarno okolje za pešce in so zato manj uporabljeni v nočnem času. Posebej za pešce in kolesarje so v Kopru zgradili nadvoz nad obalno hitro cesto, ki omogoča najkrajšo povezavo med mestnim jedrom in Semedelo (Jezeršek 2016).

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Drugačne so razmere v ostalih naseljih in vaseh Mestne občine Koper, kjer so pešci v podrejenem položaju. Ceste skozi gručaste vasi so ozke, saj so bile v preteklosti zgrajene za vožnje vozov. Za potrebe današnjih avtomobilov bi bila potrebna širitev cest, kar strnjena gradnja ne dopušča. Zato so vasi večinoma brez pločnikov, pešci pa so med najbolj ogroženimi. Tudi v bližini šol in vrtcev primanjkuje varnih šolskih poti. Varnost pešcev je ogrožena v številnih naseljih zaradi gostega tranzitnega prometa proti Hrvaški ter Italiji in problematičnih prečkanj čez občinske in državne ceste.

4.2 Kolesarjenje

Naravne, geografske danosti in strateška pozicija MOK so zelo primerna za razvoj kolesarskega prometa v tem območju. V zadnjih desetih letih so se vrstile idejne zasnove, študije in tudi postopoma se je gradilo in urejalo kolesarsko infrastrukturo v MOK vključno z zaledjem. Primer med občinske in med državne kolesarske poti je Parenzana, oziroma Porečanka poimenovana pot zdravja in prijateljstva (Slika 5).

Slika 5. Kolesarska proga Parenzana (Wikipedia).

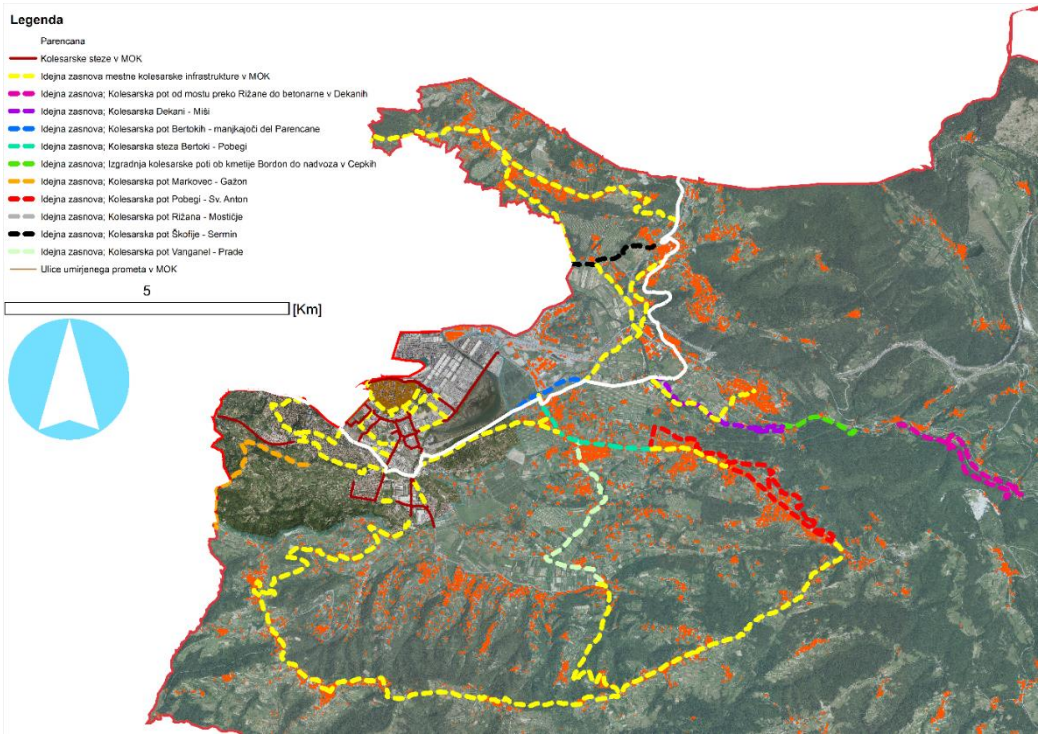
Ta poteka po trasi bivše istoimenske železnice, ki je bila urejena v smislu daljinske rekreativne in turistične kolesarske poti in potencialne povezave na evropsko omrežje daljinskih kolesarskih poti EuroVelo. Profil omenjene kolesarske poti je mešan, torej poteka po urejenih kolesarskih stezah, cestah (kombiniran promet) in na makadamih. Prav na tem primeru kolesarske poti, so vidne nekatere težave s kolesarsko infrastrukturo v MOK. Pereči problem kolesarske infrastrukture so nesklenjena mreža kolesarskih poti, ki so v ravninskem delu mesta Koper sicer v splošnem goste a vendar ne povsem sklenjeno, osnovna kolesarska infrastruktura je večinoma urejena in se ustrezno dograjuje, kar pa ne velja za zaledni del občine, kjer večina kolesarskih poti poteka po obstoječih cestah oziroma so namenjene kombiniranemu prometu, kar je za kolesarja, ki je ranljiva skupina v prometu, manj varno in manj privlačno.

Mestno kolesarsko omrežje je v glavnem sestavljeno iz enostranskih dvosmernih kolesarskih stez, ki denivelirano vodijo ob vozišču namenjeno motornemu prometu. V središču starega mestnega jedra

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

kolesarski promet poteka bodisi v mešanem profilu po cestah, kjer je hitrost omejena na 30 km/h, bodisi po mestnih ulicah, kjer je promet motornih vozil prepovedan (PUT UP MOK 2016). Leta 2005 je bilo po podatkih Investbiroja (Idejna zasnova mestne kolesarske infrastrukture v MOK) obstoječih kolesarskih poti slabih 9 kilometrov, danes jih je dobrih 25 kilometrov. V 10 letih se je dolžina kolesarskih poti sicer potrojila, vendar v naselju Koper na določenih odsekih še vedno ostaja velik problem nepovezanost kolesarskega omrežja (Jezeršek 2015). Zaradi slabe povezave in geografskih danosti, sta od kolesarske mreže oddaljena (odklopljena) večja naselja kot so Ankaran, Prisoje in celotno naselje Markovec. Med možnimi rešitvami bi lahko bilo vodenje kolesarskega prometa po kolesarskem pasu na obstoječem cestišču, ki trenutno ni nikjer izvedena (Maršič 2011; Jezeršek 2015) za izjemo kratkega dela Nove ulice v Semedeli.

Idejna zasnova kolesarskih poti predvideva ureditev slednjih po celotnem, urbanemu delu bližnjem (radij do 10 km), delu zaledja v obliki desetih kolesarskih poti. Realizacija tega bi Mestno občino Koper uvrstila v eno od najbolj kolesarko razvitih in privlačnih občin v Sloveniji in širše. Turistične kolesarske poti so označene po celotni občini izvedene pa so na obstoječi cestni infrastrukturi in kolovozih, odvisno od tematike ter zahtevnosti.



Slika 6. Obstoječe in načrtovane kolesarske poti v MOK (GURS 2015a; GURS 2014).

Večina kolesarskih poti je po mnenju Investbiroja (2005) neustrezno urejenih in opremljenih, predvsem pa omenjajo varnost na teh. Analiza stanja kolesarske infrastrukture na terenskih ogledih je potrdila nekatere predhodne ugotovitve, kot so npr. neprimerno vzdrževana steza (poškodbe asfalta, korenine dreves, posedanje terena), ozka širina kolesarske steze (Slika 7), nevarno postavljene ovire ali cestna varovala (Slika 8).

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Slika 7. Kolesarska steza ob krožiščem na Piranski cesti.

Slika 8. Kolesarska steza na parkirišču pri tržnici, kjer se vizi del vozil, ki segajo na kolesarsko stezo in nevarne količke na sredi steze in ob strani.

Analiza ugotovitev tematskih ogledov je izpostavila popolno pomanjkanje parkirnih mest pred državnimi uradi in ponekod v mestnem jedru, kjer se vsakodnevno vozijo kolesarji. Kot primer javne uprave brez parkirnih stojal za kolesarje lahko navedemo FURS (Slika 9).

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Slika 9. Parkirana vozila pred izpostavo FURS na Ferrarski ulici.

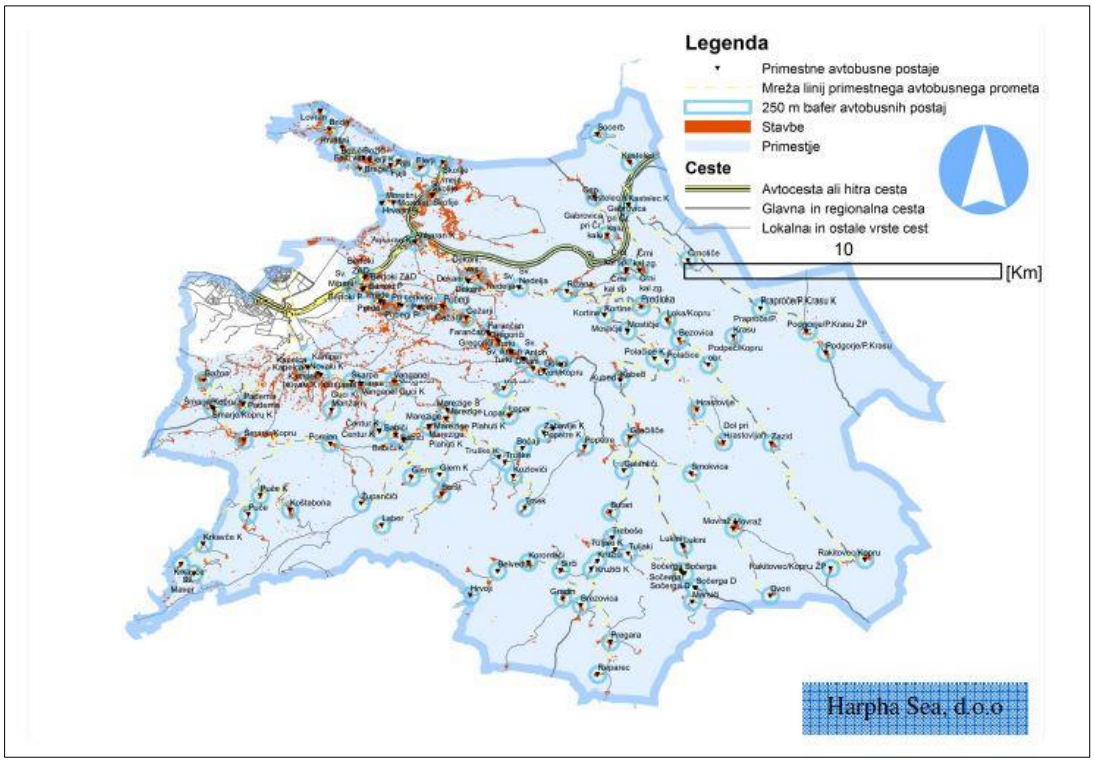
Med večjimi težavami v kolesarskem prometu štejemo tudi voznike s tako imenovanimi petindvajseticami, ki so kolesa s pomožnim motorjem, ki ne presegajo hitrosti 25 km/h. V lokalnih medijih so pogosto poročali (Primorske novice 2016) o nadležnih in nevarnih navadah voznikov omenjenih vozil, ki vozijo po vseh prometnih površinah (pločnikih itd.). Nekatere petindvajsetice so tudi tehnično predelane in zato presegajo zakonsko dovoljene hitrosti, kar poveča nevarnost za vse udeležene v prometu. Vozniki petindvajsetic so večinoma mladoletni in kot neizkušeni in predrzni nevarni za kolesarje in pešce. Poleg mestnega jedra, vozniki zaradi neprilagojenih hitrosti ogrožajo pešce na kolesarski in pešpoti od Žusterne proti Izoli. Na tej trasi je predvsem nevarno v turistični sezoni, ko je gostejši promet.

Občina je v zadnjih letih sicer začela z investicijami v nove kolesarske poti in spremljajočo infrastrukturo, vendar za razvoj kolesarstva je pomembno sklenjena kolesarska mreža poti, atraktivne in varne kolesarske trase in pripadajoča parkirišča z stojali in samopostrežne kolesarske točke.

4.3 Javni potniški promet

Nosilec javnega potniškega prometa v Mestni občini Koper je avtobus. Znotraj občine deluje *javni primestni avtobusni promet*, ki z devetimi progami povezuje naselja v občini z glavno avtobusno postajo v mestu ter nekaterimi ostalimi v mestu (Slika 10) (Mestna občina Koper 2015c). Pokritost s postajališči je dobra, saj ima vsako večje naselje vsaj eno avtobusno postajo, prav tako je dobra gostota mreže prog, saj slednje povezujejo večino naselij občine s središčem. Slabše razvita je medsebojna povezanost prog, slabe so tudi frekvence na posameznih progah. Prostorska analiza je pokazala, da ima 46,6 % prebivalstva v zalednem delu občine avtobusno postajališče oddaljeno manj kot 250 m od bivališča. Avtobusi povprečno vozijo vsako uro ter za potovanja porabijo približno pol ure. Povprečna potovalna hitrost je 47 km/h (Put up 2015).

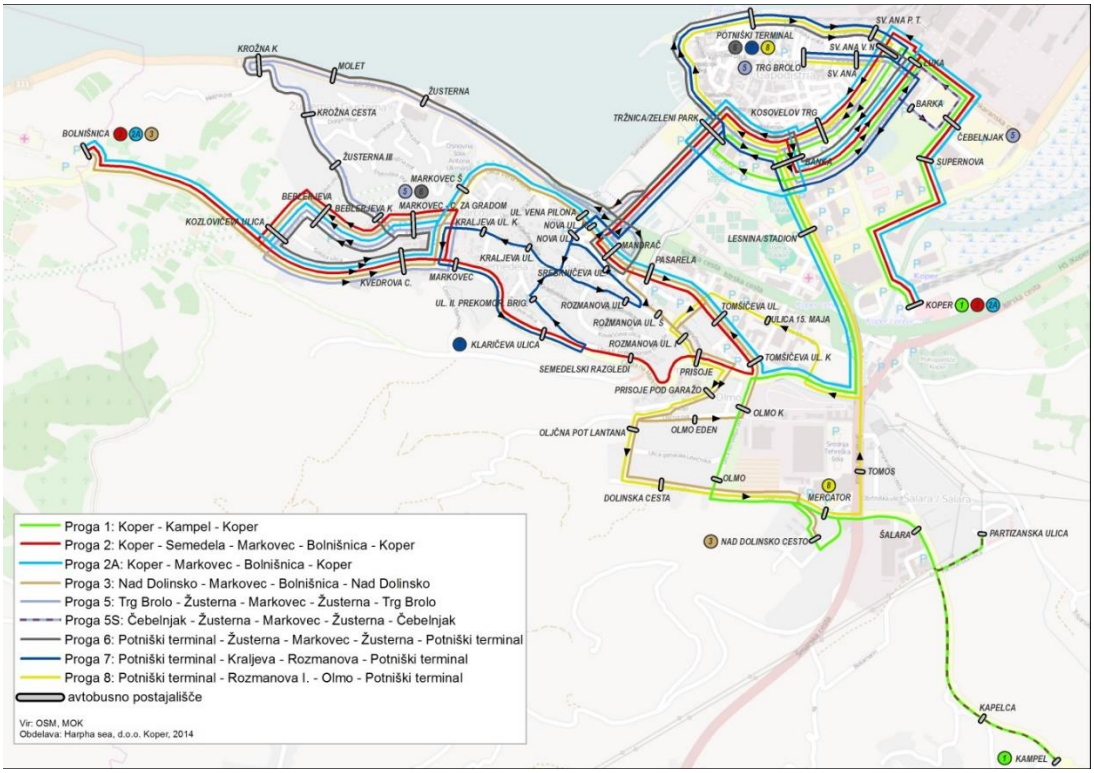
»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«



Slika 10. Avtobusne postaje in mreža linij primestnega avtobusnega prometa (PUT UP).

Znotraj samega mesta Koper deluje *mestni linijski promet*, ki z osmimi progami povezuje staro mestno jedro z bližnjimi naselji (Slika 11). Analiza javnega mestnega potniškega prometa v naselju Koper iz leta 2009 (Jezeršek, 2012) je podala naslednje ocene. Gostota mreže prog je dobra, prav tako je dobra tudi pokritost s postajališči. Prostorska analiza s pomočjo GIS orodij je pokazala, da ima 94 % prebivalstva avtobusno postajališče oddaljeno manj kot 250 metrov od bivališča. Frekvence javnega mestnega prometa v MOK so dovolj pogoste. Iz opravljene analize je razvidno, da je mestni promet dobro organiziran, njegova uporaba pa narašča. Seveda bi bila višja frekventnost še toliko boljši dejavnik za povečanje uporabe javnega prevoza (Jezeršek 2015). Povprečna hitrost avtobusa javnega potniškega prometa je bila v letu 2007 19,9 km/h. Z izgradnjo krožišč se je hitrost povečala na 23,1 km/h v letu 2015, torej za 3,2 km/h, kar je precej v primerjavi z Ljubljano (15 km/h) (Pavlin 2011). Povprečna hitrost avtobusov je bila izračunana na podlagi primerjave urnikov avtobusne linje 1 (Koper-Šalara) za leti 2007 in 2015.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«



Slika 11. Linije javnega mestnega potniškega prometa v mestu Koper (Harpha Sea, d.o.o. Koper 2014).

Koncesijo za avtobusne prevoze ima podjetje Arriva, ki je skupaj z Mestno občino Koper v zadnjih letih precej vlagalo v novejše, sodobnejše in predvsem varčnejše in bolj ekološke avtobuse ter prilagajala poteka linij in urnikov dejanskim potrebam. V MOK od leta 2002 trend števila potnikov v javnem mestnem prometu narašča. V letu 2002 je bilo prepeljanih približno 289 000, leta 2007 pa 530. 000, leta 2014 pa 674. 000, število pa se še veča. Po mnenju Mestne občine Koper, gredo zasluge za takšen trend predvsem sistematični ureditvi področja javnega avtobusnega prometa to je voznega parka in avtobusnih postajališč, vpeljavi novih linij in pogostejših odhodov avtobusov, subvencioniranju prevozov, ki so tako bistveno dostopnejši, pozitivni učinki pa so vezani tudi na ureditev javne cestne infrastrukture. Januarja 2014 je Mestna občina Koper z družbo Arriva d.o.o. Dolenjska in Primorska podpisala tudi novo koncesijsko pogodbo, v okviru katere je v celoti zamenjala vozni park. Koper je s tem pridobil nove, moderne, varčne, predvsem pa uporabnikom prijazne avtobuse, nova pogodba pa je prinesla tudi nove, pogostejše vozne rede in spremembe pri voznih linijah, uvedla pa je tudi posebno elektronsko vozovnico ter številne druge novosti. Vse to je prineslo še dodaten plus javnemu mestnemu prevozu, s katerim se je v letu 2014 po Kopru prevažalo kar 740 tisoč potnikov (e-Koper 2015).

Poleg mestnega in primestnega prometa, je Koper z regionalnim in mednarodnim avtobusnim prometom povezan z drugimi mesti znotraj države in tudi čez državno mejo (Jezeršek 2015).

Železniški promet je v občini in regiji slabo razvit. Na regionalni železniški povezavi med Ljubljano in Koprom so na ozemlju MOK štiri železniške postaje. Mednarodna povezava Ljubljana–Pulj ima v MOK postaji v Podgorju in Rakitovcu. Dnevnih migrantov, ki izstopijo v Kopru je malo. Zaradi splošnih pomanjkljivosti slovenskega železniškega prometa, kot so na primer zastarelost vlakov, slaba pokritost

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

(4 postaje na območju občine), dolgi potovalni časi in majhna pogostost vlakov, je železniški potniški promet šibka točka prometnega sistema v občini, saj ne ponuja prave alternative ostalim načinom prevoza. Železniška postaja v Kopru je zadnja na progi Hrpelje-Kozina - Koper ter locirana/marginalizirana na obrobju mesta. Glede na usmeritve o umiku prometa iz mesta je postaja korektno locirana, je pa potrebno izpostaviti problem navezave oziroma »preskoka« na ostale oblike prevoza (na primer avtobus, kolo), zaradi česar ni privlačna za uporabo in kot taka ne more konkurirati osebnemu avtomobilu. Poleg tega je število potniških vlakov podrejeno transportu dobrin iz Luke in v Luko Koper (Jezeršek 2015, PUT UP 2015).

Javni mestni avtobusni promet dopolnjuje avto taksi služba. Taksi služba nudi prevoz potnikom na vnaprej dogovorjeni relaciji po naročilu uporabnika. V Kopru sta dve stalni postajališči: ob glavni avtobusni oziroma železniški postaji ter na obodu mestnega središča, v neposredni bližini avtobusne postaje Tržnica.

V času poletne turistične sezone med vikendi, prazniki in na dan prihodov potniških ladij je obiskovalcem in tudi prebivalcem mesta Kopra na voljo prevoz s turističnim vlakcem. Na polurni poti okoli starega mestnega jedra se vlak ustavi na štirih postajališčih, za vožnjo pa je potrebno odšteti dva evra.

4.4 Cestni promet

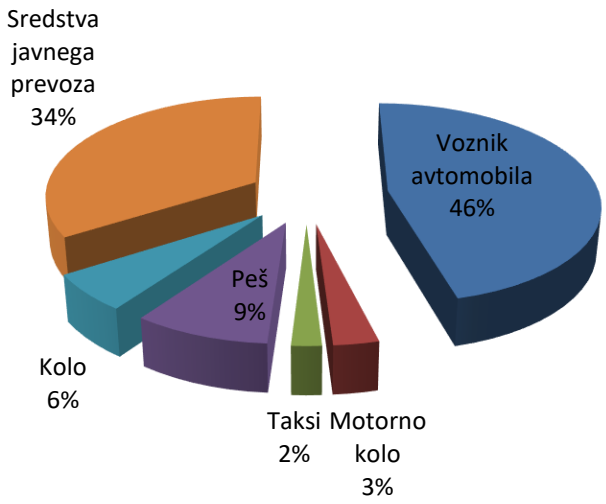
Somestje Koper–Izola–Piran se uvršča med naj hitreje razvijajoča se somestja v Sloveniji. Skupaj pokrivajo vsa področja in dejavnosti, ki naj bi jih imelo nacionalno pomembno središče regionalnega pomena. Mesto Koper (23.726 prebivalcev) je državno in celo širše pomembno tovorno prometno vozlišče ter morsko pristanišče, mesti Izola (10.381) in Piran (4143) pa se skupaj s Portorožem (2849 prebivalcev) in Lucijo (5792 prebivalcev) razvijata kot pomembni turistični mesti, ki odlično izkoriščata bližino gospodarsko močnega Kopra (Zavodnik Lamov Šek, Drobne in Žaucer 2008). Glede na povprečni potovalni čas prebivalcev Obalno kraške regije do posameznih središč je med obravnavanimi mesti najbolje dostopen Koper (16 minute). Sledita mu Izola (20,0 minut) in precej bolj oddaljeni Piran (29,3 minute). Dostopnost Kopra je v primerjavi z njima boljša za 19 % oziroma 43 %. Pričakovati je, da se bodo razlike zmanjšale z izgradnjo nove hitre ceste med Koprom in Lucijo (medmrežje 4). Posebnost središč obalnega somestja je, da so razporejena na robu regije in so kljub sodobni avtocesti, ki je prebila reliefno pregrado nizkega kraškega roba, še vedno slabše povezana s severnim delom Krasa in občino Ilirska Bistrica. Zanimivo je, da si občani Ilirske Bistrice želijo pod okrilje Obalno-kraške regije, čeprav je njihov potovalni čas do Kopra za kar tretjino (33,5 %) daljši kot do Postojne (Kozina 2008). Izboljšanje notranje prostorske kohezivnosti Obalno-kraške regije vse kakor predstavlja velik izziv tako za načrtovalce prostorske ga kot regionalnega razvoja (Kozina, 2010).

Čas, ki ga povprečni prebivalec Kopra ali okolice na dan porabi za mobilnosti, nikdar ni bil eksplicitno merjen ali ugotavljan. Poznani pa so podatki za porabljen čas za potovanja na delo. Leta 2002 je 68 % prebivalcev mestne občine za potovanja na delo potrebovalo do 15 minut. 16-30 minut je potrebovalo 26 % delovno aktivnih oseb, več kot pol ure se je v službo vozilo 6 % zaposlenih (Statistični urad RS 2002). Po podatkih za leto 2010 so zaposleni v MOK za pot na delo potrebovali povprečno 4,1 ure na teden oziroma 0,82 ure na dan, upoštevajoč petdnevni delavnik (Statistični urad RS 2010). Velika večina

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

(93 %) zaposlenih se na delo vozi dnevno, 2 % tedensko, 2 % manj kot tedensko, 3 % delavno aktivnega prebivalstva pa dela doma (Statistični urad RS 2002).

Izbor sredstva potovanj (ang. *modal split*) je najbolj pogosto uporabljan pokazatelj stanja mobilnosti na splošno. Po raziskavi SURS (Statistični urad RS 2002) večina (78 %) delavcev na delo potuje z avtom kot voznik, 11 % se na delo vozi s kolesom ali pešači, 6 % potuje kot sopotnik v avtomobilu, 4 % potuje z avtobusom, 1% pa z motornim kolesom ali drugim prevoznim sredstvom. Manj kot en odstotek se na delo vozi z vlakom. Najnovejše podatke o *modal split*-u poseduje Evropska platforma za upravljanje mobilnosti (ang. *European Platform on Mobility Management* (EPOMM). Podatke prikazuje spodnja slika (Slika 12), v katerem se podatki razlikujejo glede na podatke iz leta 2002 (TEMS 2008). Največje razlike se pojavljajo v kategoriji *"z avtom kot voznik"* in "*javni prevoz*" oziroma *"vlak"* in *"avtobus".* Dejansko je malo verjetno, da bi se situacija v načinu prevoza na delo za Koper v šestih letih tako izboljšala. Razlike so najverjetneje posledica razlik v metodologiji opravljanja raziskave.



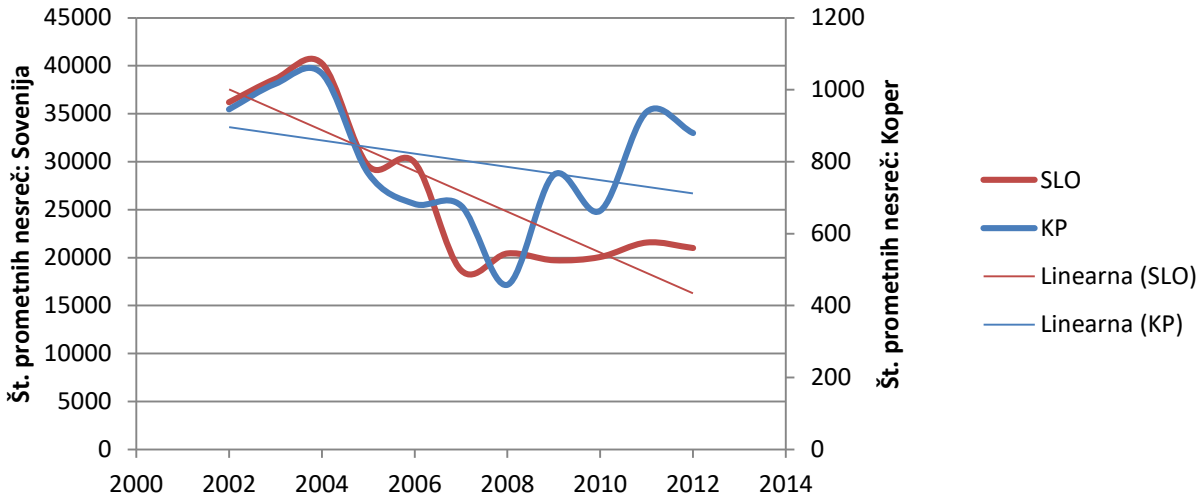
Slika 12. *Modal split* za MOK v letu 2008 (TEMS 2008).

Med 46.762 prebivalci, starimi 15 ali več let, je bilo 31.12.2014 v občini 24.559 oziroma 52,3 % aktivnih (21.526 zaposlenih in samozaposlenih oseb ter 3.033 registriranih brezposelnih oseb) in 22.387 oziroma 47,7 % neaktivnih prebivalcev (4.547 učencev, dijakov in študentov, 13.962 upokojencev in 3.878 drugih neaktivnih).

V občini Koper je bilo leta 2014 registriranih 30.375 osebnih avtomobilov oziroma 0,55 na prebivalca in 0,66 na prebivalca starejšega od 18 let (Statistični urad RS 2014a). Število eno slednih motornih vozil je bilo 3464 oziroma 0,06 na prebivalca in 0,07 na prebivalca starejšega od 14 let (Statistični urad RS 2014a). Glede deleža proračuna gospodinjstva namenjenega transportu, so kot edini uporaben vir na voljo uradni podatki SURS, ki pa so le za celotno Slovenijo. Po teh podatkih za leto 2012 povprečno Slovensko gospodinjstvo nameni za transport 16,83 % proračuna letno. Od tega je 5,46 % proračuna namenjenega nakupom novih vozil, 10,82 % vzdrževanju osebne transportne opreme le 0,54 % pa transportnim storitvam, ki vključujejo vrste javnega potniškega prometa (ceste, železnice), zračni potniški promet, pomorski in rečni potniški promet, kombiniran potniški promet ter druge plačljive transportne storitve (Statistični urad RS 2013a).

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Število prometnih nesreč je z vidika kakovosti življenja v mestih pokazatelj varnosti v prometu. Vpliva lahko na število otrok, mladostnikov, starejših občanov in oseb s posebnimi potrebami, ki samostojno opravljajo svoje obvezne poti, po drugi strani pa je lahko tudi odraz slednjega. Med letoma 2002 in 2012 v MOK opazimo (Slika 6) upadanje števila prometnih nesreč. To je bilo izrazito do leta 2008, po tem letu pa se število spet nekoliko povečuje. Podobno velja za podatke o prometnih nesrečah v Sloveniji s to razliko, da slednje število po letu 2008 stagnira (AVP 2015).



Slika 13. Število prometnih nesreč v MOK in Sloveniji 2002-2012 (AVP 2015).

Stanje vozišč za motorna vozila se razlikuje predvsem v odvisnosti od obremenjenosti, saj se v MOK zaradi gospodarskih dejavnosti (Luka Koper, CIMOS, Marina Koper itd.) odvija tudi tovorni transport (Slika 14). Posledice prevoza težkih tovorov so opazna predvsem na Serminski vpadnici od Bertokov proti Luki Koper. Stanje cestišč v okolici mestnega jedra se je v zadnjih 10 ih letih izboljšalo, saj je prišlo do večjih urejanj cest, temu pa ni sledilo zaledje (Slika 14). V večji meri je to povezano z obsežno mrežo cest v širokem zaledju občine.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Slika 14. Primer težke mehanizacije in transportnega prometa pred vhodom v carinsko skladišče na Ankaranski cesti (slika levo). Primer ceste (Predloka) v zaledju MOK (slika desno).
Na sliki 15 so razvidna dva primera cest za motorna vozila v bližini mestnega jedra (Slika 15 levo) in v bližjem naselju Semedela, kjer opazimo urejeno kolesarsko stezo in pločnik (Slika 15 desno).

Slika 15. Cesta (Belveder) v mestnem jedru (slika levo). Primer ceste (Nova ceste) predmestju MOK (slika desno).

Za število prometnih nesreč s smrtnim izidom v tako kratkem časovnem obdobju kot ga prikazuje tabela 8 ne moremo govoriti o kakršnem koli trendu. Ocenjujemo pa, da so številke sorazmerno nizke glede na količino prometa na cestah v občini.

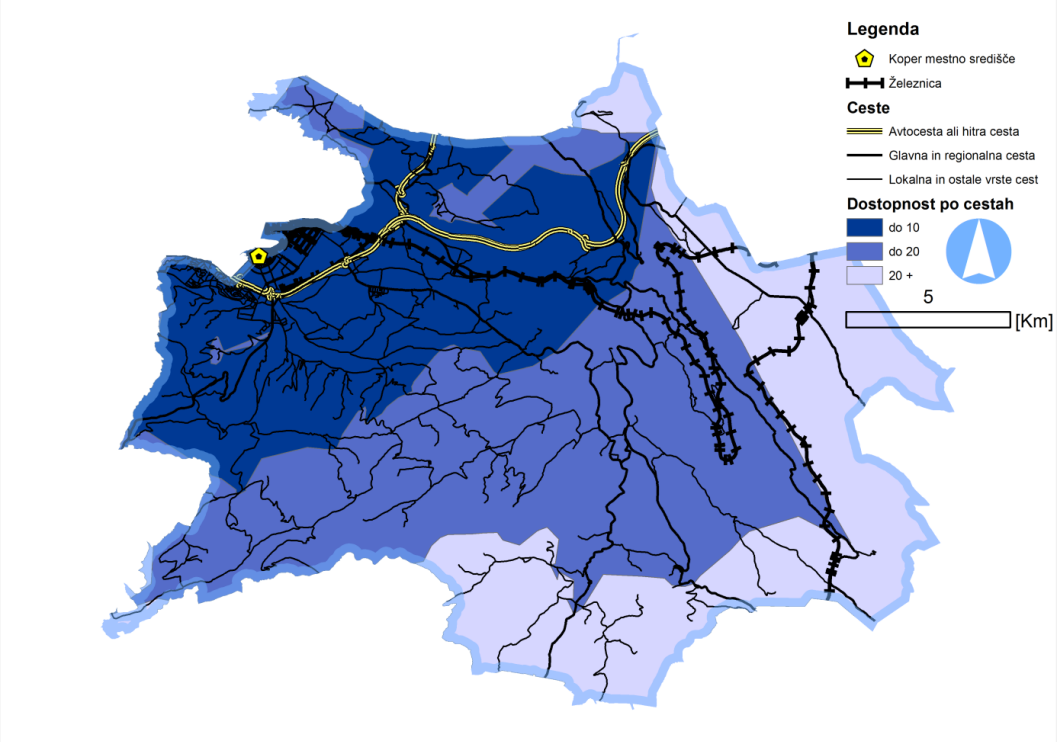
Mestni prometni sistem je pomemben nosilec mobilnosti. Prometni sistem v mestu Koper je sestavljen iz naslednjih elementov, motorni promet, javni potniški promet, kolesarski promet, peš promet in mirujoči promet. Poleg naštetih elementov prometnega sistema na odvijanje v mestnem prometu vplivata tudi železniški in pomorski potniški promet, ki prispevata predvsem k povečanju deleža dnevnih migrantov v mestu (Jezeršek 2015).

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Center mesta Kopra ima tri mestne vpadnice: Piransko cesto, Ljubljansko cesto in Ankaransko cesto. Cestni motorni promet po mestnih cestah in ulicah poteka relativno tekoče. Do večjih zgostitev prihaja v jutranjih in popoldanskih konicah, saj dnevno iz območja Južno Primorske regije v Koper na delo in izobraževanje pride preko 10.000 ljudi (Analiza obstoječega stanja zasnove cestne infrastrukture v MOK 2005). Velik izvor in cilj cestnega prometa, ki poteka čez mesto Koper skozi vse leto je tudi Luka Koper. Nekoč zelo obremenjeno južno obvoznico je danes s težkimi tovornjaki zamenjala še posebej obremenjena vzhodna obvoznica (Jezeršek 2015).

Iz analize stanja prometa v MOK smo ugotovili, da je dostopnost urbanega jedra občine po cestah z avtomobilom dobra. Iz večine naselij v občini se lahko v Koper pripeljemo v manj kot 20 minutah, dobri dve tretjini zaposlenih iz MOK pa potrebuje za pot na delo manj kot 15 minut, ne glede na prevozno sredstvo. Dostopnost samega središča občine je z avtobusnim javnim prevozom nekoliko slabša vendar potovanje od najbolj oddaljenih delov občine v center (staro mestno jedro) ne traja več kot 40 minut.
Večina zaposlenih (46 %) se na delo vozi z avtomobilom, kar ni najboljša vrednost kazalnika zato bi bilo potrebno spodbujati in promovirati uporabo avtobusa, koles ali hojo iz bližnjih krajev in skupno uporabo potovanja z avtomobilom iz bolj oddaljenih krajev, saj iz tega izhajajo številni problemi mesta v zvezi s prometom; od gneče na cestah do povečanih emisij (plinov, trdih delcev, hrupa), manjši prometni varnosti in prostorske stiske s parkirišči pa tudi stroški gospodinjstev.
Problemi povezani z onesnaževanjem okolja so sicer manjši kot v urbanem delu občine pa vendar, ne smemo pozabiti, da se večina zaposlenih iz primestja vozi vsakodnevno po opravkih v Koper ter s tem bistveno vpliva na stanje okolja v Kopru. Ta težava se navezuje tudi na gospodarski del tega dokumenta saj je zapiranje trgovin, podjetij in storitev ali selitev dejavnosti v urbani del prisilila prebivalce zaledja v skoraj vsakodnevne ali celo vsakodnevne vožnje v večje kraje.
Posamezno gospodinjstvo v občini povprečno porab 16 % proračuna za transport, od tega je večji del namenjen gorivu ter vzdrževanju avtomobilov. Sicer se občina giblje okoli slovenskega povprečja s 0,55 avtomobila na prebivalca občine. Največ zaposlenih (in s tem največ prometa) izvira iz občine same ter iz sosednjih obalnih občin (Izola, Piran, za občino Ankaran podatek še ni znan), kar pomeni zelo velik dnevni pretok ljudi na obalnih cestah. Slednje so bile v določeni meri razbremenjene z dokončanjem predora Markovec.

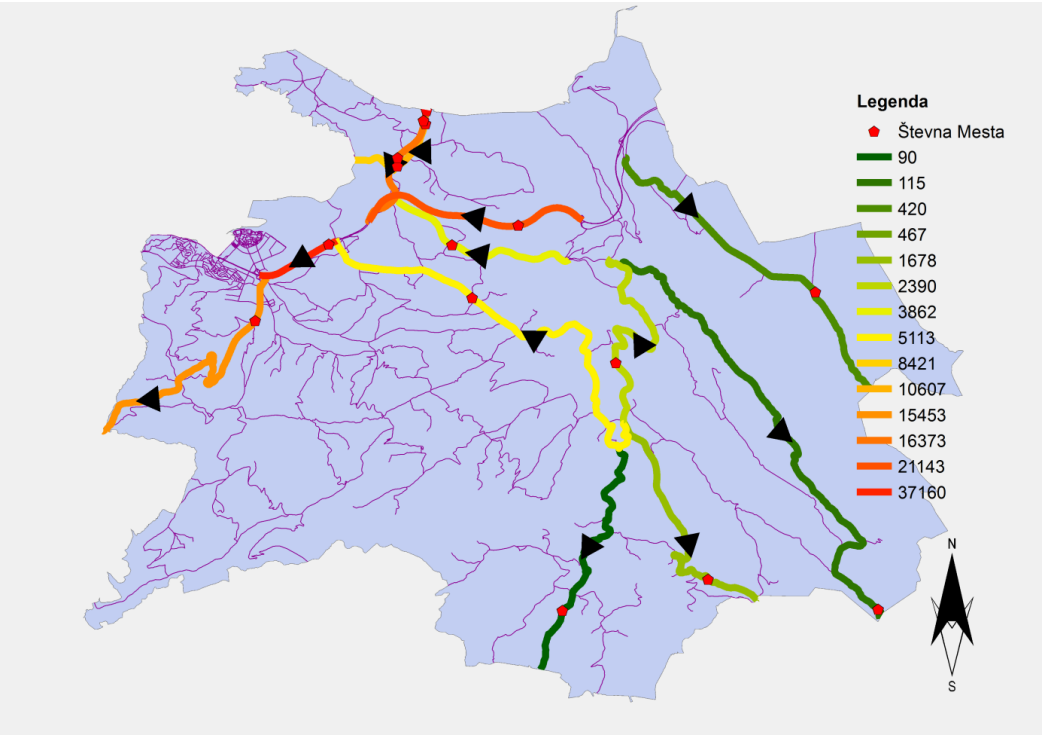
»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«



Slika 16. Dostopnost mestnega središča Kopra po cestah z osebnim avtomobilom.

Povprečna hitrost avtobusa javnega potniškega prometa je bila v letu 2007 19,9 km/h. Z izgradnjo krožišč se je hitrost povečala na 23,1 km/h v letu 2015, torej za 3,2 km/h, kar je precej v primerjavi z Ljubljano (15 km/h) (Pavlin 2011). Povprečna hitrost avtobusov je bila izračunana na podlagi primerjave urnikov avtobusne linje 1 (Koper-Šalara) za leti 2007 in 2015. Pomembno je poudariti, da se podatki tega odstavka nanašajo na območje primestja in mesta Koper in ne celotno občino ter ne odražajo stanja v celotni občini.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«



Slika 17. Cestna mreža ter povprečni dnevni letni promet na cestah v upravljanju Direkcije za infrastrukturo RS (GURS2015a, GURS 2015b; DRSC 2015a; DRSC 2015b).

Ključne predlagane strategije, ki jih predlagajo deležniki vključujejo tako dejavnosti za boljše obravnavanje povpraševanja po prevozu, kot dejavnosti za spodbujanje bolj učinkovitih, stroškovno ugodnejših in kvalitetnejših oblik transporta.

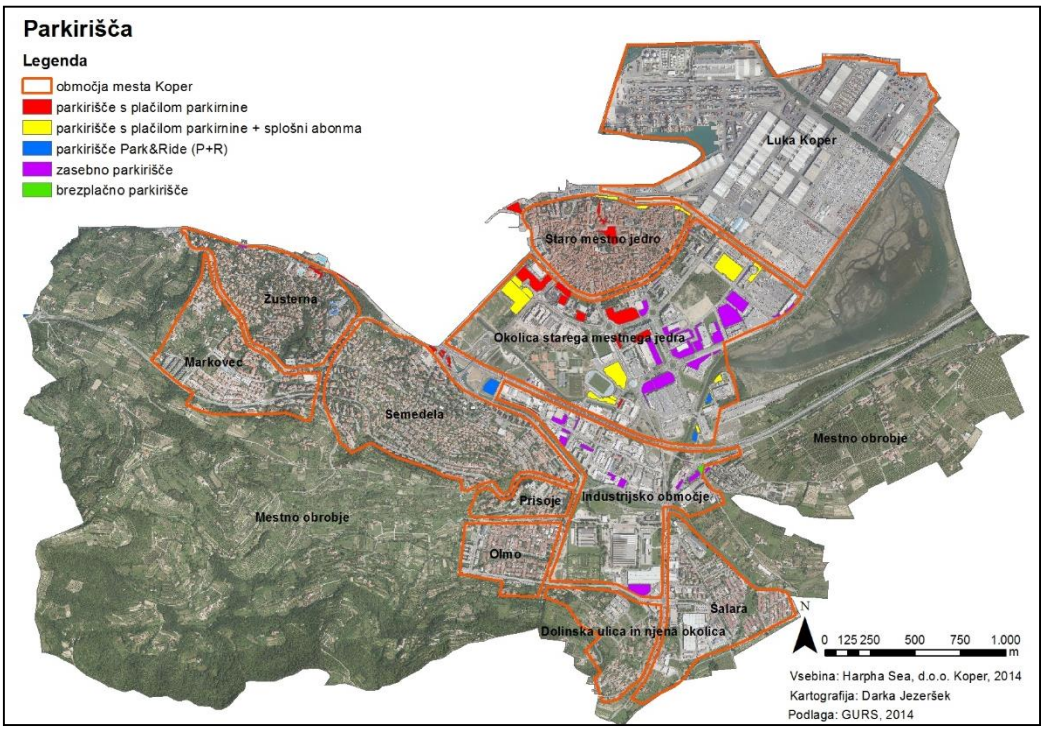
Poraba energije v prometu temelji skoraj izključno na fosilnih gorivih, kar neposredno obremenjuje okolje z izpusti toplogrednih plinov. V Sloveniji dobrih 20 % emisij toplogrednih plinov povzroča promet. Glavnina teh emisij odpade na cestni promet in skoraj 40 % emisij CO_2, ki nastajajo zaradi prometa, povzroča raba avtomobilov v mestih. EU podpira biogoriva (biodizel, bioetanol, rastlinsko olje, bioplin) ter uporabo električnih vozil s ciljem zmanjšanja toplogrednih plinov. S sprejetjem Direktive 2009/28/ES tako velja določilo, da je potrebno umestiti v pogonska goriva 10 odstotni delež OVE v prometu do leta 2020. Cilj direktive je bil prenesen v nacionalni Akcijski načrt za obnovljive vire energije za obdobje 2010-2020.

4.5 Mirujoči promet

Mirujoči promet v mestu Koper je urejen s plačljivimi in brezplačnimi parkirišči. Javne parkirne površine upravlja podjetje Komunala Koper. Po njenih podatkih je v mestu Koper 2681 parkirnih mest (Komunala Koper 2015). Območja mirujočega prometa v starem mestnem jedru določa Odlok o prometni ureditvi v starem mestnem jedru (Mestna občina Koper 2007) ter jih deli na območje za parkiranje ob plačilu parkirnine in območja za parkiranje z dovolilnico. Območja za parkiranje z dovolilnico so javne površine, kjer je možno parkirati na način, da niso ovirani ali ogroženi ostali udeleženci v prometu, ter da ni ovirana vožnja intervencijskih vozil in vozil dostave. Parkirišča v starem mestnem jedru so razdeljena v sedem abonmajskih območij z 78 parkirišči.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Zunaj mestnega jedra se območja za mirujoči promet delijo na območja za parkiranje z dovolilnico, območja za parkiranje ob plačilu parkirnine, območja brezplačnega pakiranja in zasebna parkirišča. Cena prve ure parkiranja je ponekod brezplačna, drugje znaša pol evra, vsaka naslednja ura pa stane en evro. Poceni (1 EUR na dan) parkiranje je možno na večjih površinah v neposredni okolici mestnega jedra. Težnjo občine k omejevanju osebnega prometa v Mestni občini Koper kažejo podražitve parkirnin (Dovečar in Ogrin 2011). Zasebnih parkirišč izven mestnega jedra je 38, na njih je prostora za 4.723 vozil (Harpha Sea 2014).



Slika 18. Parkirišča v mestu Koper (Harpha Sea, d.o.o. Koper).

Pri parkiriščih v Kopru velja omeniti tudi t. i. zelena parkirna mesta, ki omogočajo brezplačno polnjenje vozil na električni pogon. Ker tovrstnih vozil ni veliko, ta mesta ostajajo bolj ali manj prazna. Z dvema polnilnima mestoma je opremljeno parkirišče "Tržnica znotraj zapornic", parkirišče "Severna obvoznica 1" ponuja dve polnilni mesti, "Severna obvoznica 2" tri, parkirišče "Semedela" jih ima šest in parkirišče "Ob stadionu" dve polnilni mesti (Komunala Koper 2015). V slabih dveh letih so polnilne postaje porabile 2287 kilovatnih ur električne energije, kar je približno polovica letne porabe povprečnega gospodinjstva. Z njo se je napolnilo nekaj več kot sto avtomobilov (Race 2014).

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

5 CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Glede na zastavljeno vizijo celostne prometne strategije smo oblikovali cilje s pripisanimi ciljnimi vrednostmi za vsak strateški steber načrtovanja.

5.1 Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina

Na področju pešačenja smo skladno z vizijo spodbujanja hoje kot pomembnega potovalnega načina oblikovali naslednje cilje, predstavljene v spodnji preglednici (Preglednica 1).

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš.	• 10 % povečanje območij za pešce do l. 2022 (izhodišče l. 2017). • Postopna zapora starega mestnega jedra za motorni promet, do l. 2025 dokončna zapora. • Ozelenitev obstoječih (glavnih) prometnih koridorjev do l. 2020. • Vzpostavitev najmanj 3 novih območij celovitega umirjanja prometa v stanovanjskih soseskah do l. 2022. • Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v mestu in zaledju do l. 2022. • Premagovanje višinskih razlik s ciljem povezovanja mestnih četrti (vzpenjača, dvigalo…) do l. 2022.
Povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru.	• 15 % delež hoje med opravljenimi mestnimi potmi do l. 2022 (izhodišče l. 2014). • 20 % zmanjšanje individualnih prevozov do l. 2022. • 2 izvennivojski povezavi do l. 2022.
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev.	• 50 % zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za do l. 2027 (izhodišče l. 2017). • Prenovitev prometno varnostnih načrtov vrtec in osnovnih šol ter vpeljava inovativnih mehkih pristopov trajnostne mobilnosti pri najmlajših do l. 2022.
Spremljanje števila in navad pešcev.	• Podatkovna baza o obsegu in navadah pešcev do l. 2019, ki bo redno osvežena (na 2 leti).

Preglednica 1: Cilji in ciljne vrednosti na področju pešačenja.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

5.2 Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Na področju kolesarjenja smo skladno z vizijo optimalnega izkoriščanja potencialov kolesarjenja oblikovali naslednje cilje, predstavljene v spodnji preglednici (Preglednica 2).

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.	• Vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja iz mestnega središča do primestnih naselij, vključno s kolesarskimi vpadnicami in ključnimi povezavami v zaledje mesta do l. 2027. • Premagovanje višinskih razlik s ciljem povezovanja mestnih četrti (vzpenjača, dvigalo…) do l. 2022. • Vzpostavitev sistema izposoje koles do l. 2020. • Vzpostavitev vsaj 2 multimodalnih vozlišč do l. 2020 s kolesarnicami. • Možnost uporabe (nekaterih) mestnih avtobusov za prevoz koles do l. 2020.
Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih.	• 10 % delež opravljenih poti s kolesom med opravljenimi mestnimi potmi do l. 2022. • 20 % povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo do l. 2022.
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev.	• Odpravljanje vsaj 3 nevarnih (črnih točk) za kolesarje letno od l. 2017. • 2 izvennivojski povezavi do l. 2022. • 30 % zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji v območju občine do l. 2027 (izhodišče l. 2017).
Spremljanje števila in navad kolesarjev.	• Podatkovna baza o obsegu in navadah kolesarjev do l. 2019, ki bo redno osvežena (na 2 leti).

Preglednica 2. Cilji in ciljne vrednosti na področju kolesarjenja.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

5.3 Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa

Na področju javnega potniškega prometa smo skladno z vizijo oblikovanja privlačnega javnega potniškega prometa oblikovali naslednje cilje, predstavljene v spodnji preglednici (Preglednica 3).

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Povečanje uporabe javnega potniškega prometa.	• 30 % povečanje deleža uporabe JPP do l. 2027 v mestu, 10 % v primestnih naseljih in 10 % v zaledju.
Izboljšanje ponudbe javnega prometa v mestu.	• Okrepitev glavnih koridorjev in povečanje kakovosti storitve glede frekvenc (prilagajanje potrebam porabnikov). • Nadzor, spremljanje in posredovanje informacij o točnih prihodih avtobusov.
Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter ostalimi prometnimi načini.	• 100 % delež ponudnikov JPP, ki delujejo v MOK in so vključeni v enotno vozovnico do l. 2020. • Vzpostavitev vsaj dveh P+R ("parkiraj in se pelji") v širši okolici mesta in P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") ob mestnem središču do l. 2025. • 10 % voznikov, ki prihaja iz zaledja, ki parkira ob mestnem središču uporabi P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") do l. 2026. • Opremljenost (nekaterih) mestnih avtobusov za prevoz koles do l. 2020. • Vzpostavitev vsaj 2 multimodalnih vozlišč do l. 2020. • V sodelovanju z državo enotna koncesija za JPP v mestu, primestnih naseljih in zaledju do l.2030. • V sodelovanju z državo integracija šolskih prevozov in JPP do l. 2022. • V sodelovanju z državo vzpostavitev prevozov na klic za zaledje in primestna naselja do l. 2025.
Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	• 20 % delež postajališč mestnega JPP prilagojenih osebam z omejeno mobilnostjo do l. 2022.
Izboljšanje podobe javnega potniškega prometa	• Izboljšanje zaznavanja JPP med prebivalci do l. 2025 (redne ankete o zadovoljstvu uporabnikov). • Informacijska nadgradnja sistema JPP do l. 2018. • Prehod vozil JPP na alternativne vire do l. 2025.
Izboljšanje medobčinskih in meddržavnih povezav.	• V sodelovanju z državo vzpostavitev prevoza potnikov po morju do l. 2025. • Ureditev potniškega terminala. • Vzpostavitev lahke železnice do l. 2030.

Preglednica 3. Cilji in ciljne vrednosti na področju javnega potniškega prometa.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

5.4 Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa

Na področju cestnega prometa smo skladno z vizijo uveljavitve optimiziranega cestnega prometa oblikovali naslednje cilje, predstavljene v spodnji preglednici (Preglednica 4).

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Povečanje prometne varnosti.	• Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov znotraj območij umirjanja prometa za 25 % do l. 2022 znotraj mesta. • 25 % zmanjšanje števila kršitev glede omejitve hitrosti do 2022. • 25 % zmanjšanje števila poškodovanih v nesrečah do l. 2022.
Izboljšanje parkirnih razmer v mestnem središču.	• Postopno zmanjševanje deleža uličnega dolgotrajnega parkiranja v širšem območju mestnega središča do 10 % letno, do popolne zapore mestnega središča za promet l. 2025. • Zmanjšanje kršitev nepravilnega parkiranja za 25 % do l. 2025. • Vzpostavitev vsaj dveh P+R ("parkiraj in se pelji") v okolici mesta in P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") ob mestnem središču do l. 2025.
Ureditev potreb po parkiranju.	• Izdelava rešitev kritičnih območij parkiranja 40 % do l. 2025.
Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.	• 20 % zmanjšanje deleža mestnih poti na delo z avtomobili do l. 2022 (izhodišče l. 2017).
Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.	• Vzpostavitev osnovne mreže polnilnic za električna vozila do l. 2020. • 20 % delež vozil na alternativni pogon do l. 2025 za JPP in javne službe.
Zmanjševanje negativnih učinkov tovornega prometa v mestu.	• Vzpostavitev zbirnega-logističnega centra do l. 2025. • 30 % povečanje deleža tovora dostavljenega z okolju prijaznimi vozili v mestnem središču do l. 2022. • Izgradnja novega vhoda v Luko Koper do l. 2022. • Izgradnja novega kamionskega terminala izven mesta do l. 2022.
Zmanjševanje emisij iz prometa.	• 9 % zmanjšanje toplogrednih plinov do leta l. 2020 (glede na izhodiščno stanje l. 2008).

Preglednica 4. Cilji in ciljne vrednosti na področju cestnega prometa.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

5.5 Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja.

Na področju prometnega načrtovanja smo skladno z vizijo vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja oblikovali naslednje cilje, predstavljene v spodnji preglednici (Preglednica 5).

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.	• Revizija CPS-ja vsaki 2 leti, prenova vsakih 5 let. • Vzpostavitev prometno-informacijskega centra (PIC) za spremljanje, zbiranje, analiziranje in planiranje dejavnosti na področju prometa do l. 2018. • Uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine (glede na »modal split«). • Mobilnostni načrt za velike generatorje prometa (npr. Luka Koper) l. 2018. • Celostno prometna strategija na regionalni ravni do l. 2020.
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vidika vključevanja javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.	• Od l. 2017 vse (večje) investicije poleg zakonsko predvidenega vključevanja javnosti opravijo tudi posvet s prebivalci in ključnimi deležniki v vseh ključnih fazah razvoja projekta.
Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.	• Do l. 2019 uvedba spremljanja števila in potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij ter ukrepov v prometnem sistemu. • Do l. 2022 ima 80 % vseh izvedenih ukrepov in investicij ocenjene učinke.
Integracije med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj MOK.	• Po l. 2018 se bodo v sodelovanju med vsemi sektorji pripravile in spremenile ter uskladile strategije ter ukrepi na področju prostorskega in prometnega razvoja ter varovanja okolja in zdravja.

Preglednica 5. Cilji in ciljne vrednosti na področju celostnega prometnega načrtovanja.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

6 UKREPI

Ukrepi so podani glede na zadane cilje in ciljne vrednosti, njihovo bistvo pa je predvsem v prehodu na trajnostno mobilnost in s tem vpeljavi »mehkih« ukrepov, s katerimi poskušamo vplivati na stališča in navade potnikov, pri tem pa zmanjšati poseganje v okolje z gradnjo nove infrastrukture. V nadaljevanju so ukrepi podprti s celovitim akcijsko-proračunskim načrtom, ki je podan v poglavju 7.

6.1 Ukrepi na področju pešačenja (1. steber)

1. **Izboljšanje infrastrukture za pešce.**

Da bi zagotovili pogoje, da bo večina občanov opravila velik del krajših dnevnih poti peš in s tem povečali delež pešačenja v okviru mobilnosti občanov, bo Mestna občina Koper pričela z vzdrževanjem in izboljšanjem infrastrukture za pešce. V ta namen bodo zgrajene nove površine za pešačenje ter obnovljene že obstoječe površine, premagovanje večjih višinskih razlik bo omogočeno z vertikalnimi mobilnimi povezavami, uredili se bodo izvennivojski prehodi, z ozelenitvijo prometnih koridorjev se bo dvignila kvaliteta pešpoti. V povezavi z umirjanjem prometa v starem mestnem jedru bodo za pešce izboljšane tudi povezave med ključnimi točkami v mestu, poskrbljeno bo za večjo prometno varnost. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper namenja poudarek zagotavljanju dobrih pogojev za gibalno ovirane osebe, med katere se ne uvrščajo zgolj invalidi, marveč tudi starejši občani ter družine z majhnimi otroki. Zanje bo poskrbljeno s prilagoditvijo infrastrukture za pešce, tako da bodo urejeni spuščeni robniki pločnikov ter urejena ustrezna vertikalna in horizontalna signalizacija. Na takšen način bo infrastruktura prilagojena vsem skupinam uporabnikov.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš.
- Povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru.
- Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev.

2. **Promocija in izobraževalne aktivnosti.**

Za namen povečanja hoje po opravkih med občani se bo ustrezno promoviralo hojo ter ozaveščalo občane o njenem pomenu. Promocijske in izobraževalne akcije bodo namenjene vsem ciljnim skupinam prebivalstva. Za otroke bodo promocijske in izobraževalne akcije organizirane v sklopu vrtcev in šol, kjer bo poudarek na izvajanju zanimivih in preprostih aktivnosti, kot so Prometna kača, Beli zajček ipd. Organizirane bodo delavnice v povezavi s pomenom hoje in zdravja, za preobrat trenda motorizacije prebivalstva.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših dnevnih poti peš.
- Povečanje deleža hoje v mestnih potovanjih.
- Povečanje prometne varnosti pešcev in občutka varnosti pešcev.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

3. Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev.

Za izboljšanje varnosti in občutka varnosti pešcev bo občina sodelovala s šolami, ki bodo prenovile prometno varnostne načrte osnovnih šol. S tem bo poskrbljeno za večjo varnost otrok v prometu, saj ti predstavljajo eno izmed najbolj ogroženih skupin prebivalstva. Z umirjanjem prometa in ureditvijo smiselno umeščenih prehodov za pešce ter signalizacije, bodo urejena problematična prečkanja čez cesto.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi cilja:

- Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših dnevnih poti peš.
- Povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih.
- Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev.

4. Izboljšanje načrtovanja mobilnosti pešcev.

Redno se bodo zbirali podatke na področju hoje (o obsegu in navadah pešcev), z namenom načrtovanja izboljšanja pešpovezav v občini.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi cilja:

- Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših dnevnih poti peš.
- Povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih.
- Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev.
- Spremljanje števila in navad pešcev.

6.2 Ukrepi na področju kolesarjenja (2. steber)

1. Vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskega omrežja.

Zaradi mestoma pomanjkljivo razvite kolesarske infrastrukture v Mestni občini Koper, bodo z vzpostavitvijo kolesarskega omrežja zagotovljeni ustreznejši pogoji za kolesarjenje v celotni občini in s tem povečan delež kolesarjenja med občani. Kolesarsko omrežje bo sestavljeno iz kolesarskih poti, ki bodo ustrezno označene in varne. Poleg vzpostavitve novih in manjkajočih odsekov kolesarske infrastrukture pa se predvideva še redno vzdrževanje in izboljševanje obstoječe kolesarske infrastrukture. Za lažje premagovanje višinskih razlik se bo z vertikalno mobilno povezalo obalno območje z območjem Markovega hriba, v mestu pa bo uvedena možnost prevoza koles z avtobusi.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih.
- Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.

2. Zagotavljanje varnega parkiranja koles in učinkovitega sistema izposoje koles.

Po mestu Koper in glavnih kolesarskih točkah bodo postopoma zagotovljeni pogoji za varno parkiranje koles s tem, da se bodo postopoma postavila dodatna parkirna stojala. Na izhodiščnih in ciljnih točkah

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

bodo urejene kolesarnice. V sodelovanju s sosednjimi obalnimi občinami bo Mestna občina Koper vzpostavila sistem izposoje koles.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih.
- Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.

3. Promocija kolesarjenja kot sodobne in zdrave oblike prevoza.

Občina bo spodbujala kolesarjenje otrok, zato bo ob osnovnih in srednjih šolah postavila kolesarnice. Organizirani bodo kolesarski dogodki, kot so s kolesom v šolo/službo, kolesarski maraton ipd. S spodbudno cenovno politiko in sistemom nagrajevanja uporabe koles, bo stimulirano kolesarjenje za vožnjo v službo ali šolo ter po vsakodnevnih opravkih.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih.
- Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.

4. Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.

Prometna varnost kolesarjev bo izboljšana z različnimi akcijami ozaveščanja in izobraževanja. Šolarji bodo seznanjeni z varnimi kolesarskimi potmi, organizirani bodo tečaji varne vožnje, promovirani in oglaševani bodo primeri dobrih praks. Vpeljani bodo infrastrukturni ukrepi na področju prometne varnosti, kot je ustrezno ločevanje poti za pešce in kolesarje, evidentiranje in urejanje nevarnih (črnih) točk za kolesarje.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih.
- Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.

5. Izboljšanje načrtovanja mobilnosti kolesarjev.

Občina bo izboljšala pogoje za načrtovanje z zbiranjem podatkov na področju kolesarjenja. Spremljali se bodo podatki o prometu kolesarjev na glavnih kolesarskih poteh, izvajale se bodo ankete o potovalnih navadah občanov, in sicer vsaki 2 leti. V pomoč pri načrtovanju mobilnosti kolesarjev bo tudi baza podatkov iz evidence izposoje koles.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih.
- Spremljanje števila in navad kolesarjev.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

6.3 Ukrepi na področju javnega potniškega prometa (3. steber)

1. **Povečanje obsega ponudbe javnega potniškega prometa.**

Mestna občina Koper si bo v sodelovanju z državo prizadevala povečati frekvence primestnega JPP, med tem ko bo v mestnem prostoru frekvence prilagajala potrebam uporabnikov mestnega prometa. Usklajene bodo linije in števila postajališč, kjer bodo izražene potrebe.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa
- Izboljšanje ponudbe javnega prometa v mestu.

2. **Informacijska nadgradnja obveščanja uporabnikov javnega potniškega prometa.**

Z namenom uporabnikom prijaznejšega načina obveščanja o prihodih avtobusov bodo avtobusna postajališča opremljena z obveščevalnimi tablami. V sodelovanju z državo bo vzpostavljen sistem sledljivosti avtobusov tudi na primestnih linijah javnega potniškega prometa.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa.
- Izboljšanje ponudbe javnega prometa v mestu.
- Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter ostalimi prometnimi načini.
- Izboljšanje medobčinskih in meddržavnih povezav.

3. **Integracija različnih oblik mobilnosti.**

Cilj Mestne občine Koper je povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa, kolesarjenja in pešačenja med prebivalstvom. V ta namen bo stremela k vzpostavitvi kombiniranih sistemov mobilnosti, kot so sistem Parkiraj in se pelji (P+R), Parkiraj in se pelji ali hodi (P+R+W), možnost prevozov koles z avtobus ipd. V sodelovanju z državo bodo poiskane možnosti integracije šolskega prevoza v sistem rednega linijskega prevoza, ter rešitve in možnosti za uvedbo enotne koncesije za javni potniški promet v mestu in zaledju.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa.
- Izboljšanje ponudbe javnega prometa v mestu.
- Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter ostalimi prometnimi načini.
- Izboljšanje medobčinskih in meddržavnih povezav.

4. **Prilagoditev sistema JPP osebam z zmanjšano mobilnostjo.**

Tudi na področju javnega potniškega prometa bo poskrbljeno za najbolj ranljive skupine uporabnikov in sicer z ureditvijo postajališč prilagojenih invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa.
- Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

5. Izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.

S prehodom vozil javnega potniškega prometa na alternativne vire bo prispevano k zmanjšanju negativnih učinkov in emisij iz prometa. Redne ankete o zadovoljstvu uporabnikov javnega potniškega prometa bodo podlaga za izboljšave in ukrepe v prihodnje.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa.
- Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa.

6. Vzpostavitev medobčinskih in meddržavnih povezav javnega potniškega prometa.

Občina si bo prizadevala izboljšati medobčinske in meddržavne povezave javnega prevoza potnikov. V sodelovanju z državo bo vzpostavila medkrajevni, medobčinski in meddržavni prevoz potnikov po morju. Prizadevala si bo za vzpostavitev lahke potniške železniške povezave s sosednjimi občinami, državami in ključnimi letališči.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa
- Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa.
- Izboljšanje medobčinskih in meddržavnih povezav.

6.4 Ukrepi na področju optimiziranega cestnega prometa (4. steber)

1. Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti.

Umirjanje motoriziranega prometa bo eden izmed pomembnejših ukrepov občine. S preventivnim ozaveščanjem prebivalstva, ukrepi za realne omejitve hitrosti, uvedbo hitrostnih ovir, merilcev hitrosti, ureditvijo stanja cest in pločnikov, ter vzpostavitvijo nujnih intervencijskih poti se bo povečala prometna varnost.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje prometne varnosti.
- Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.

2. Ureditev mirujočega prometa.

Urejanja mirujočega prometa se bo občina lotila z izdelavo načrta razvoja parkirišč, preučila bo kritična območja parkiranja, obveščala bo o možnostih parkiranja, uredila bo tarifno politiko parkiranja. Na območjih pomanjkanja parkirnih mest bo poskrbljeno z gradnjo dodatnih parkirnih hiš, izboljšala se bo izraba obstoječih parkirišč, uveden bo boljši avtomatiziran nadzor nad parkiranjem.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Izboljšanje parkirnih razmer v mestnem središču.
- Ureditev potreb po parkiranju.

3. Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.

Promovirani bodo alternativni načini prevoza (javni prevoz, kolesarjenje, hoja), predvsem pri otrocih (vrtec, osnovna šola), ozaveščalo in informiralo se bo o škodljivosti uporabe motornih vozil (negativni učinki na zdravje, škodljivi vplivi na okolje zaradi izpušnih plinov, hrup, ipd.) in promoviralo se bo trajnostno mobilnost. Uporabniki motornih vozil bodo seznanjeni z namembnostjo plačevanja dražjih parkirnin.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.
- Zmanjševanje emisij iz prometa.

4. Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.

Z uvedbo in nadgradnjo polnilnic za električna vozila se bo spodbujala uporaba okolju prijaznih vozil.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.
- Zmanjševanje emisij iz prometa.

5. Zmanjšanje negativnih učinkov tovornega prometa v mestu.

Na področju tovornega prometa bo občina v sodelovanju z Luko Koper in državo postopno umikala tovorni promet iz mesta, in sicer z izgradnjo novega vhoda in zgraditvijo štiripasovne vpadnice v Luko, ter izgradnjo novega »kamionskega« terminala. Prizadevalo se bo k prehodu čim večjega števila tovornega prometa iz cest na železnico.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zmanjševanje negativnih učinkov tovornega prometa v mestu.
- Zmanjševanje emisij iz prometa.

6. Načrtovanje in umik tranzitnega prometa skozi naselja.

Skozi Mestno občino Koper vse leto poteka tranzitni promet turistov, zato bodo uvedene ustrezne prometne oznake in ukrepi za postopni umik tranzitnega prometa iz mestnega območja. Občina si bo prizadevala uvedbo lokalne vinjete za namen razbremenitve lokalnih cest.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi cilja:

- Povečanje prometne varnosti.
- Izboljšanje prometne pretočnosti.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

7. **Zagotovitev ločevanja daljinskega cestnega prometa od lokalnega (mestnega).**

Za bolj tekoč promet znotraj mesta, se bo v sodelovanju z državo zagotovila ločitev lokalnega in tranzitnega prometa.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi cilja:

- Povečanje prometne varnosti.
- Izboljšanje prometne pretočnosti.

6.5 Ukrepi na področju celostnega prometnega načrtovanja (5. steber)

1. **Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.**

S sprejetjem Celostne prometne strategije se bo za občino začel proces celostnega načrtovanja prometa, ki predstavlja spremembo in nadgradnjo sedanjega tradicionalnega načrtovanja prometa. S tem bo omogočeno lažje sprejemanje ključnih odločitev, ki sooblikujejo prihodnost občine. Proces celostnega načrtovanja je dolgoročni proces, zato bo sprejeta Strategija vsake dve leti pregledana, zaradi nenehnih sprememb v prostoru in prometu pa bo na vsake pet let tudi prenovljena. V občinskem proračunu se bo za izbrane ukrepe in predvidene akcije zagotovilo uravnotežena sredstva za vse prevozne načine. Za namen izboljšanja urejanja mobilnosti bo vzpostavljen Prometno informacijski center, kjer bodo zbrani vsi podatki o prometu. Občina si bo prizadevala pridobiti sredstva iz naslova EU projektov.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi cilja:

- Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.
- Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vidika vključevanja javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.

2. **Vzpostavitev učinkovite povezave med različnimi načini mobilnosti.**

Z ureditvijo multimodalnih prometnih vozlišč, ki bodo omogočala kombiniranje različnih načinov prevoza, bo občina prispevala k večjemu deležu pešačenja, kolesarjenja in uporabi javnega potniškega prometa.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi cilja:

- Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.
- Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter ostalimi prometnimi načini.
- Povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru.
- Povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru.
- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa.
- Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobilov.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

3. Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.

Ker je eden izmed ciljev Celostne prometne strategije tudi vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja, bo s sprejetjem, revizijami in prenovami slednja vključena v upravljanje prometnega sistema, kar bo nadgradilo dosedanjo načrtovalsko prakso. Primerno bo ozaveščala odločevalce in ostale udeležence, informirala o dogajanju, izvajala delavnice z deležniki in promovirala trajnostno mobilnost.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vidika vključevanja javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.
- Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših dnevnih poti peš.
- Povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru.
- Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu.
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih.

4. Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.

S sprejetjem CPS bodo vpeljana orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti in s tem vzpostavljeno redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti v občini. Orodja bodo obsegala ankete o potovalnih navadah občanov.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.
- Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.
- Spremljanje števila in navad pešcev.
- Spremljanje števila in navad kolesarjev.

5. Integracija med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj MOK.

S ciljem integracije med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj Mestne občine Koper, se bodo usklajevali cilji v različnih strateških dokumentih. Ustanovljena bo ekipa za mobilnost.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Integracija med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj MOK.

6. Prometno načrtovanje skladno s kraji in naselji.

Prometno načrtovanje bo usklajeno in skladno s predpisi za potrebe in razvoj krajev in naselij.

Z omenjenim ukrepom bo občina prispevala k uresničitvi ciljev:

- Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

7 AKCIJSKO – PRORAČUNSKI NAČRT CPS MOK

Glede na zastavljene ukrepe celostne prometne strategije smo oblikovali akcije, ki jih bo občina izvedla v petletnem oziroma desetletnem obdobju. Na ta način smo oblikovali akcijsko-proračunski načrt Mestne občine Koper, ki je prikazan v naslednjih podpoglavjih glede na strateški steber izvajanja. Akcijsko-proračunski načrt prikazuje izbrane ukrepe s pripadajočimi akcijami. Za vsako akcijo je določena ocenjena vrednost, predvideni viri sredstev, zahtevnost predlagane akcije, odgovornost zanjo in časovni rok izvedbe.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

7.1 Akcijsko-proračunski načrt na področju pešačenja (1. steber)

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1 Izboljšanje infrastrukture za pešce.								
1A Širitev in izgradnja pločnikov ter ločevanje peš poti od kolesarskih povezav v MOK.	3,5 milijon €*	√	√	√	√	srednja	MOK, KS	2022
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce: Cona 1 (historično mestno jedro).								
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce: Cona 2 (razširjeno mestno središče).								
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce: Cona 3 (Olmo-Prisoje-Šalara; Semedela-Žusterna).								
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce na obalni cesti Koper-Izola.								
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce ob Pobeški cesti.								
Izvennivojske povezave posameznih predelov mesta.								
1B Vertikalna mobilna povezava obalnega območja z Markovim hribom v Kopru.	3 milijone €*	√	√	√	√	zahtevna	MOK	2022
1C Postopno omejevanje motornega prometa v starem mestnem jedru.	zajeto v ukrepih četrtega stebra	√	√	√	√	zahtevna	MOK	2025
1D Dodatna ozelenitev obstoječih prometnih koridorjev ob pešpoteh.	250.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2020
1E Prilagoditev infrastrukture invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo (prilagoditev prehodov za pešce, označbe za slepe in slabovidne).	150.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK	2022

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1F Oprema pešpoti z urbano opremo (klopi, koši za smeti itd.).	100.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
2 Promocija in izobraževalne aktivnosti.								
2A Promocija vsakodnevne hoje po opravkih in izobraževanje prebivalcev (delavnica 1x/leto v povezavi s pomenom hoje in zdravja, promocijski in drugi ukrepi za preobrat trenda motorizacije prebivalstva - v šolah, vrtcih, podjetjih, javni upravi).	50.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
2B Inovativni mehki pristopi trajnostne mobilnosti (prometna kača, beli zajček, pešbus).	25.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
3 Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev.								
3A Prenova prometno varnostnih načrtov OŠ.	10.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2020
3B Uvajanje območij umirjenega prometa ob vseh šolah in vrtcih v občini, ter varstva otrok na kritičnih točkah.	50.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, KS	2022
3C Evidentiranje in ureditev problematičnih prečkanj čez cesto na občinskih in državnih cestah (predvsem v naseljih v zaledju).	20.000 €	√	√	√	√	zahtevna	država, MOK	2022
4 Izboljšanje načrtovanja mobilnosti pešcev.								
4A Izvedba letne ankete o potovalnih navadah pešcev.	zajeto v ukrepih petega stebra	√	√	√	√	majhna	MOK	1x / 2 leti
4B Letno štetje pešcev na ključnih točkah.	zajeto v ukrepih petega stebra	√	√	√	√	majhna	MOK	1x / 2 leti

Preglednica 6: Akcijsko-proračunski načrt na področju pešačenja. (*Finančna konstrukcija še ni določena.)

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

7.2 Akcijsko-proračunski načrt na področju kolesarjenja (2. steber)

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1 Vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskega omrežja.								
1A Povezati obstoječo kolesarsko mrežo v mestu ter jo povezati s primestjem:	zajeto v ukrepih prvega stebra	√	√	√	√	zahtevna	MOK	2022
Nadgradnja načrta kolesarskega omrežja.								
Izgradnja in ureditev kolesarske infrastrukture v Coni 1 (historično mestno jedro).								
Izgradnja in ureditev kolesarske infrastrukture v Coni 2 (razširjeno mestno središče).								
Izgradnja in ureditev kolesarske infrastrukture v Coni 3 (Olmo-Prisoje-Šalara; Semedela-Žusterna).								
Izgradnja in ureditev kolesarske infrastrukture na obalni cesti Koper-Izola.								
Izgradnja in ureditev kolesarske poti ob Pobeški cesti, odsek pokopališče Škocjan-naselje Bertoki.								
Izgradnja in ureditev kolesarske poti Pobegi - Sv. Anton.								
Izgradnja in ureditev kolesarske poti Vanganel-Prade.								
Izgradnja in ureditev kolesarske poti Škofije-Sermin.								
Izvennivojske povezave posameznih predelov mesta.								
Ureditev robov pločnikov s klančinami.								

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1B Povezovanje kolesarskih poti mesta z zaledjem in povezovanje poti med naselji zaledja MOK:	500.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, KS	2022
Nadgradnja načrta kolesarskega omrežja.								
Izgradnja in ureditev kolesarske poti Markovec - Gažon.								
Izgradnja in ureditev kolesarske poti Rižana - Mostičje.								
Izgradnja in ureditev kolesarske poti Vanganel, odsek Manžan - Guci.								
Ureditev robov pločnikov s klančinami.								
1C Premostitev višinske razlike na območju Semedele in Markovca.	100.000 €	√	√	√	√	zahtevna	MOK	2022
1D Vertikalna mobilna povezava obalnega območja z Markovim hribom v Kopru.	zajeto v ukrepih prvega stebra	√	√	√	√	zahtevna	MOK	2022
1F Uvedba možnosti prevozov koles z avtobusi.	30.000 €	√	√	√	√	srednja	koncesionarji JPP, država, MOK	2020
2 Zagotavljanje varnega parkiranja koles in učinkovitega sistema izposoje koles.								
2A Vzpostavitev javnega sistema izposoje koles.	300.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, Občina Izola, Občina Piran, Občina Ankaran	2022

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
Medobčinsko povezovanje kolesarskih poti (skupen P+R, skupna politika izposoje koles).								
Na območjih s P+R sistemom, vključiti izposojo koles in prevoz koles z JPP.								
2B Kolesarska oprema (stojala, nadstrešnice ipd.)	120.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
Ureditev izhodiščnih in ciljnih točk s kolesarsko opremo.								
Ureditev vmesnih postaj s kolesarsko opremo.								
3 Promocija kolesarjenja kot sodobne in zdrave oblike prevoza.								
3A Spodbujanje kolesarjenja v šolah in postavitev kolesarnic v osnovnih in srednjih šolah.	10.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
3B Organizacija kolesarskih dogodkov in podpora kolesarskim dogodkom drugim organizatorjem (s kolesom v šolo/službo, kolesarski maraton...).	25.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
3C Vzpostavitev spodbudne cenovne politike / sistema nagrajevanja za uporabo koles.	5.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
4 Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.								
4A Akcije za povečanje varnosti z ureditvijo in povezovanjem infrastrukture ter postavitvijo ustrezne signalizacije:	150.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, KS, šole, vrtci, policija	2022
Ureditev ločenih poti za pešce in kolesarje.								
Evidentiranje in ureditev nevarnih (črnih) točk za kolesarje z ustrezno signalizacijo.								

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
Povečanje nadzora nad kolesarji in drugimi udeleženci v prometu.								
4B Akcije ozaveščanja in izobraževanja (izobraževanje in ozaveščanje kolesarjev glede vozne kulture, uporabe ustrezne kolesarske opreme in upoštevanja prometnih predpisov, promocija, oglaševanje primerov dobrih praks, ipd.)	5.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK, šole, vrtci, policija	2022
5 Izboljšanje načrtovanja mobilnosti kolesarjev.								
5A Vzpostavitev evidence izposoje v izposojevalnicah koles in na območjih s P+R sistemom.	15.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, izvajalec	2022
5B Štetje prometa kolesarjev na glavnih kolesarskih poteh.	zajeto v ukrepih petega stebra	√	√	√	√	majhna	MOK	1x / 2 leti
5C Postavitev števcev za kolesarje.	25.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
5D Izvedba letne ankete o potovalnih navadah kolesarjev.	zajeto v ukrepih petega stebra	√	√	√	√	majhna	MOK	1x / 2 leti

Preglednica 7: Akcijsko-proračunski načrt na področju kolesarjenja.

***Finančna konstrukcija še ni določena.**

7.3 Akcijsko-proračunski načrt na področju javnega potniškega prometa (3. steber)

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1 Povečanje obsega ponudbe javnega potniškega prometa.								
1A V sodelovanju z državo povečati frekvence primestnega JPP.	500.000 €	√	√	√	√	zahtevna	MOK, država	2022
1B Prilagajanje frekvenc JPP potrebam uporabnikov mestnega prometa.	100.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, država	2022
1C Uskladitev linij mestnega JPP, kjer so izražene potrebe.	50.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK	2022
1D Uskladitev števil postajališč JPP, kjer so izražene potrebe.	50.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, država	2022
2 Informacijska nadgradnja obveščanja uporabnikov javnega potniškega prometa.								
2A Širitev aplikacij »sledljivosti« avtobusov tudi na primestnih linijah JPP.	6.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, država	2022
2B Uporabnikom bolj prijazen (enostaven) način obveščanja o prihodih avtobusov.	10.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK	2022
2C Dopolniti avtobusna postajališča z obveščevalnimi in informativnimi tablami in jasna označitev avtobusnih postajališč z imenom kraja -informacijska nadgradnja sistema JPP	50.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
3 Integracija različnih oblik mobilnosti.								
3A Vzpostavitev sistema P+R in P+R+W.	12 milijonov €*	√	√	√	√	zahtevna	MOK, izvajalec	2025
Gradnja oziroma ureditev parkirne hiše s sistemom P+R in/ali P+R+W ob vhodu v mestno jedro.								

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
Gradnja sistemov P+R izven naselja Koper (iz smeri zalednih vpadnic v mesto).								
3B Uvedba možnosti prevozov koles z avtobusi in vlakom.	zajeto v ukrepih drugega stebra	√	√	√	√	majhna	koncesionar JPP, MOK	2020
3C Integracija šolskih prevozov v sistem rednega linijskega prevoza.	0 €	√	√		√	zahtevna	MOK, država	2022
3D Proučitev možnosti enotne koncesije za JPP v mestu, primestnih naseljih in zaledju ter sosednjih občinah.	0 €	√	√		√	zahtevna	MOK, država	2030
4 Prilagoditev sistema JPP osebam z zmanjšano mobilnostjo.								
4A Povečanje deleža postajališč in poti, ki vodijo do postajališč prilagojenih invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo.	15.000 €					majhna	MOK	2020
5 Izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.								
5A Prehod vozil JPP na alternativne vire.	300.000 €	√	√	√	√	srednja	koncesionar JPP, MOK	2022
5B Redne ankete o zadovoljstvu uporabnikov JPP.	zajeto v ukrepih petega stebra	√	√	√	√	majhna	koncesionar JPP, MOK	1x / 2 leti
6 Vzpostavitev medobčinskih in meddržavnih povezav javnega potniškega prometa.								
6A Vzpostavitev morskega potniškega prometa (lokalne in medkrajevne linijske povezave).	2,5 milijona €*	√	√	√	√	zahtevna	MOK, država	2022

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
Širitev pomola na Ukmarjevem trgu.								
Vzpostavitev pomola za potniški promet v Žusterni.								
6B Ureditev potniškega terminala.	7 milijonov €*	√	√		√	zahtevna	MOK, Luka Koper, država	2025
6C Ureditev železniške postaje Koper.	5 milijonov €*	√	√		√	zahtevna	Slovenske železnice, država	2027
6D Vzpostavitev lahke železnice.	10 milijonov €*	√	√	√	√	zahtevna	MOK, država, sosednje občine in države	2030

Preglednica 8: Akcijsko-proračunski načrt na področju javnega potniškega prometa.

***Finančna konstrukcija še ni določena.**

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

7.4 Akcijsko-proračunski načrt na področju optimiziranega cestnega prometa (4. steber)

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1 Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti.								
1A Uvedba boljšega nadzora:	100.000 €	√	√	√	√	srednja	Policija, redarji, MOK	2022
Preventiva oz. ozaveščanje, predvsem preko promocijskih kanalov (spletna stran, družabna omrežja, delavnice, članki).								
Ukrepi za realne omejitve hitrosti (samo, kjer je res potrebno je omejitev 30km/h).								
Uvedba hitrostnih ovir, utripajočih/opozorilnih prometnih znakov, merilcev hitrosti.								
1B Vzpostavitev centra varne vožnje.	250.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, regija	2022
1C Ureditev stanja cest in pločnikov.	200.000 €/letno	√	√	√	√	srednja	MOK, država	2025
1D Vzpostavitev nujnih intervencijskih poti.	50.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, gasilci, ZD, ...	2022
1E Postopno omejevanje motornega prometa v starem mestnem jedru:	2 milijona €*	√	√	√	√	zahtevna	MOK	2027
Izdelava načrta postopnega zapiranja starega mestnega jedra.								
Regulacija števila motornih vozil s prilagajanjem parkirnin v smislu dražjih parkirnin za uporabnike v bližini centra (10 do 20 minut hoje), ki bi lahko v center hodili peš ter cenejših ali enakih cen parkirnin za bolj oddaljene prebivalce.								

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
Postopno ukinjanje površin za parkiranje z zagotovitvijo možnosti parkiranja na drugih območjih.								
Ukrep za spremembo parkirišč v zelene površine (vzpostavljanje novih parkov).								
Vpeljava električnih vozil, kot del javnega prevoza za prevoz ljudi in blaga znotraj območja starega mestnega jedra.								
2 Ureditev mirujočega prometa.								
2A Izdelava načrta razvoja parkirišč.	10.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2018
2B Priprava študij rešitve kritičnih območij parkiranja.	25.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2018
2C Obveščanje o možnostih parkiranja in ureditev tarifne politike parkiranja.	50.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, redarji	2022
2D Izgradnja dodatnih parkirnih hiš.	16 milijonov €*	√	√	√	√	zahtevna	MOK	2025
2E Dokončanje ureditve parkirišč in boljša izkoriščenost obstoječih parkirnih mest.	300.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, Marjetica	2020
2F Nadgradnja avtomatiziranega delovanja parkirišč.	150.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, redarji, Marjetica	2022
3 Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.								
3A Promocija alternativnih načinov prevoza (javni prevoz, kolesarjenje, hoja), predvsem pri otrocih (vrtec, osnovna šola).	3.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK, OŠ, SŠ, društva	2022

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
3B Ozaveščanje in informiranje o škodljivosti uporabe motornih vozil (negativni učinki na zdravje, škodljivi vplivi na okolje zaradi izpušnih plinov, hrup, ipd.) in promocija trajnostne mobilnosti.	15.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK, OŠ, SŠ, društva	2022
3C Uvedba alternativnih oblik prevoza (hibridna vozila).	50.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK	2027
3D Seznanitev uporabnikov z namembnostjo plačevanja dražjih parkirnin (parkirišča se ob zadostni količini zbranih sredstev ustrezno nadgrajujejo z novo ponudbo in infrastrukturo - asfaltiranje, polnilnice za električne avtomobile, prehod na mulitmodalnost...).	5.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
4 Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.								
4A Finančne spodbude pri nakupu energetsko varčnejših in čistejših vozil.	200.000 €	√	√			srednja	država	2022
4B Uvedba in nadgradnja polnilnic za električna vozila.	20.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
5 Zmanjšanje negativnih učinkov tovornega prometa v mestu.								
5A Izgradnja novega vhoda in zgraditev štiripasovne vpadnice v Luko Koper.	20 milijonov €*	√	√		√	zahtevna	država, Luka Koper, MOK, DARS	2022
5B Izgradnja Serminske vpadnice v Luko Koper.	10 milijonov €*	√	√		√			

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
5C Izgradnja novega »kamionskega« terminala.	8 milijonov €*	√	√		√	zahtevna	Luka Koper, država	2022
5D Izgradnja drugega tira železniške proge Divača- Koper.	500 milijonov €*	√	√		√	zahtevna	država, Luka Koper, SŽ	
5E Prehod čim večjega števila tovornega prometa iz cest na železnico.	2 milijonov €*	√	√		√	zahtevna	država, Luka Koper, SŽ	2025
6 Načrtovanje in demontiranje (umik) tranzitnega prometa skozi naselja.								
6A Uvedba ustreznih prometnih oznak in ukrepov za postopni umik tranzitnega prometa iz mestnega območja ter ostala naselja	15.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK, država	2022
6B Predlog ukinitve vinjete na obmejnem tranzitnem pasu.	0	√	√		√	majhna	država, MOK, Občina Izola	2022
7 Zagotovitev ločevanja daljinskega cestnega prometa od lokalnega (mestnega).								
7A Ureditev ločenega poteka tranzitnega in lokalnega prometa.	25 milijonov €*	√	√	√	√	zahtevna	država, MOK, DARS	2021

Preglednica 9: Akcijsko-proračunski načrt na področju cestnega prometa.

***Finančna konstrukcija še ni določena.**

7.5 Akcijsko-proračunski načrt na področju celostnega prometnega načrtovanja (5. steber)

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1 Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.								
1A Sprejem, revizija in prenova strategije.	35.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK	sprejem l. 2017, revizije vsaki 2 leti, prenova vsakih 5 let
1B Prometno informacijski center (PIC):	180.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK	2022
Vzpostavitev senzorske platforme za delovanje PIC centra (števci prometa, stanje parkirišč, okoljski parametri…).								
Dopolnitev PIC centra z opremo za sprejem in obdelavo podatkov o prometu (točnimi in ažurni podatki o prometu za potrebe skupnega izkoriščanja ter načrtovanja novih investicij, povezava s centri primarnih podatkov).								
Vzpostavitev portala za uporabnike (spremljanje trenutnega stanja prometa v prostoru), izdelava mobilnih aplikacij za oglede, priprava info tabel.								
1C Povezava z mobilnostnim načrtom (Luka – DPN).	10.000 €	√	√		√	srednja	Luka Koper, država	2020

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1D Izdelava CPS na regionalni in meddržavni ravni.	12.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, Ministrstvo, obmejne občine	2022
1E Aktivno sodelovanje v EU projektih.	0 €					majhna	MOK	letno
2 Vzpostavitev učinkovite povezave med različnimi načini mobilnosti.								
2A Ureditev (5) multimodalnih prometnih vozlišč, ki bodo omogočala kombiniranje prevoza (postajališča JPP, izposojevalnica koles in kolesarnice, P+R parkirišča).	200.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK	2020
Mulitimodalna točka v podzemni vertikalni obliki pod Muzejskim trgom (izposojevalnica koles, P+R, mestni linijski promet, pomorski potniški promet)	zajeto v ukrepih tretjega stebra							
2B Spodbujanje alternativnih načinov mobilnosti.	100.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022
3 Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.								
3A Neprekinjenost delovanja/udejanjanja CPS:	10.000 €/letno	√	√	√	√	majhna	MOK, KS, policija, šole, vrtci, društva	do izvedbe ukrepov v CPS in doseganju ciljnih vrednosti

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
Primerno ozaveščanje deležnikov.								
Informiranje in poročanje o dogajanju.								
Delavnice po krajevnih skupnostih in z deležniki.								
Promocijske in izobraževalne akcije za vse stebre.								
4 Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.								
4B Spremljanje potovalnih navad (ankete).	5.000 €/letno	√	√	√	√	majhna	MOK, KS, policija	1x / 2 leti
5 Integracija med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj MOK.								
5A Uskladitev ciljev v različnih strateških dokumentih ter uskladitev prioritet, da se medsebojno dopolnjujejo.	15.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK	2018
6 Prometno načrtovanje skladno s kraji in naselji.								
6A Uskladitev in raba prometnih strategij in predpisov za potrebe in razvoj kraja.	10.000 €	√	√	√	√	zahtevna	MOK, KS, država	2022

Preglednica 10: Akcijsko-proračunski načrt na področju celostnega prometnega načrtovanja.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«