



OBČINSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA

MESTNE OBČINE KOPER
2025 – 2032



Naziv projekta:

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Koper

Naročnik:**Mestna občina Koper**

Verdijeva ulica 10
6000 Koper – Capodistria

Predstavnik naročnika:**Aleš Bržan, župan Mestne občine Koper
Tadej Žilič, skrbnik naloge****Izvajalec:****PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.**

Vojkova cesta 65
1000 Ljubljana

Projektna skupina:

**Katja Miklič, vodja naloge
David Trošt, vodja projektne skupine
Gregor Pretnar
Lea Rikato Ružić
Jernej Vozelj
Matija Nose**

Fotografije:

Arhiv izdelovalca OCPS
Foto Studi Pirss
MO Koper

Oblikovanje in postavitve:

AVA arhitektura & design, Alja Vehovec s.p.

Naklada:

20 izvodov

Leto izida:

2025



Spoštovane občanke, spoštovani občani,

v času, ko se naše okolje, gospodarstvo in družba soočajo s čedalje zahtevnejšimi izzivi, postaja odgovorno upravljanje prometa ključni del skrbi za kakovost življenja. V Mestni občini Koper si prizadevamo ustvariti čim bolj prijetno okolje za bivanje, zato že vrsto let sledimo načelom trajnostnega razvoja, kar dokazujejo številni izvedeni projekti – od širitve kolesarske in peš infrastrukture, elektrifikacije mestnega javnega prometa do uvedbe inovativnih prevoznih storitev, kot sta Kurjerca in Prostofer. Vse te pobude so rezultat sodelovanja med občino, stroko ter vami, občankami in občani.

A naloga še zdaleč ni končana. Promet v naši občini mora postati še bolj učinkovit, predvsem pa prijazen in pravičen. Želimo si javnega prostora, kjer se bodo otroci lahko varno sprehajali v šolo, starejši brezskrbno opravili poti do storitev, delovno aktivni pa bodo imeli na voljo alternativne in zanesljive oblike prevoza.

Zato je nova strategija zasnovana z jasnimi cilji, konkretnimi ukrepi in merili, ki bodo omogočili redno spremljanje napredka.

Priprava te strategije je temeljila na obsežnem vključevanju javnosti – vaših mnenj, predlogov in izkušenj. Iskreno se zahvaljujem vsem, ki ste sodelovali v razpravah, anketah in delavnicah.

Skupaj smo oblikovali vizijo občine, kjer dostopnost ni ovira, ampak priložnost za bolj povezan, zdrav in kakovosten vsakdan.

Mestna občina Koper se bo še naprej trudila za vključujoče, premišljeno in pogumno načrtovanje prihodnosti.

Naj bo ta strategija vodilo pri vseh naših prizadevanjih, da ustvarimo občino, kjer bo pot vsakega posameznika – ne glede na starost, gibljivost ali kraj bivanja – pot varnosti, dostopnosti in spoštovanja do okolja.

Aleš Bržan

Župan Mestne občine Koper

01 KAZALO

02	POVZETEK OCPS MESTNE OBČINE KOPER	8
03	IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS	10
3.1	NAMEN PRIPRAVE OCPS	
3.2	VLOGA IN POMEN OCPS	
3.3	KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS, SPREJETO LETA 2017?	
3.4	KAKŠNI IZZIVI OSTAJO ZA NOVO OCPS?	
3.5	METODOLOGIJA IN POSTOPEK PRIPRAVE OCPS	
3.6	ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS	
04	V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?	17
4.1	VIZIJA	
4.2	CILJI	
05	IZZIVI NA PODROČJU PROMETA DANES	20
06	STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV	24
07	PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	25
7.1	DOSEŽKI	
7.2	IZZIVI	
7.3	PRILOŽNOSTI	
7.4	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	
7.5	UKREPI	
08	DRUGI STEBER: HOJA	28
8.1	DOSEŽKI	
8.2	IZZIVI	
8.3	PRILOŽNOSTI	
8.4	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	
8.5	UKREPI	

09	TRETJI STEBER: KOLESARJENJE	31
9.1	DOSEŽKI	
9.2	IZZIVI	
9.3	PRILOŽNOSTI	
9.4	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	
9.5	UKREPI	
10	ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	35
10.1	DOSEŽKI	
10.2	IZZIVI	
10.3	PRILOŽNOSTI	
10.4	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	
10.5	UKREPI	
11	PETI STEBER: MOTORNI PROMET	38
11.1	DOSEŽKI	
11.2	IZZIVI	
11.3	PRILOŽNOSTI	
11.4	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	
11.5	UKREPI	
12	ŠESTI STEBER: TOVORNI PROMET IN MESTNA LOGISTIKA	41
12.1	DOSEŽKI	
12.2	IZZIVI	
12.3	PRILOŽNOSTI	
12.4	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	
12.5	UKREPI	
13	SEDMI STEBER: MIRUJOČI PROMET IN PARKIRNA POLITIKA	43
13.1	DOSEŽKI	
13.2	IZZIVI	
13.3	PRILOŽNOSTI	
13.4	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	
13.5	UKREPI	
14	AKCIJSKI NAČRT	46
15	NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA	54

02

POVZETEK OCPS MESTNE OBČINE KOPER

Namen in proces priprave

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Mestne občine Koper določa usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti v občini. Pred vami je prenovljena OCPS, ki nadgrajuje strategijo iz leta 2017. Takrat se je MO Koper pridružila več kot 80 slovenskim občinam, ki so se odločile za nov pristop k prometnemu načrtovanju, kjer so v ospredju ljudje, dostopnost in kakovost bivanja.

Strategija temelji na trajnostnih, integriranih in uravnoteženih načelih, ki jih podpira vključujoč pristop s sodelovanjem prebivalcev in ključnih deležnikov. Z njenim sprejetjem občina utrjuje svojo vlogo kot trajnostno usmerjena skupnost, ki se uspešno prilagaja sodobnim prometnim, okoljskim in družbenim izzivom.

OCPS temelji na jasno opredeljeni viziji in merljivih ciljih. Na podlagi javnih posvetovanj, podatkovnih analiz in vrednotenja obstoječih razmer strategija določa ključne izzive, dosežke in priložnosti. Ukrepi so podrobneje opredeljeni v akcijskem načrtu do leta 2032, strategija pa vključuje tudi sistem spremljanja in vrednotenja za merjenje napredka.

Vizija in cilji

Vizija OCPS se glasi: »Mestna občina Koper ustvarja varno in prijazno prometno okolje, kjer vsi udeleženci – pešci, kolesarji, vozniki in uporabniki javnega prevoza – sobivajo v harmoniji. S prometnim sistemom, ki je dostopen vsem, zagotavlja dobro dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti ter krepi socialno vključenost. Občina uspešno obvladuje izzive, ki jih prinaša prekomerni tranzitni promet. Trajnostno naravnan prometni sistem spodbuja aktivno mobilnost ter zeleni, inovativni javni prevoz, ki učinkovito povezuje mestno središče s primestnimi območji. Zmanjševanje uporabe osebnih avtomobilov tako prispeva k prijetnejšemu bivalnemu okolju ter izboljšuje zdravje in počutje prebivalcev.«

Ključni cilji OCPS so večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa ter vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost, ob tem pa OCPS zasleduje tudi ostale cilje, kot so izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti, bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci ter okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Ključni izzivi

Kljub napredku ostajajo ključni prometni izzivi, ki vplivajo na kakovost bivanja in dostopnosti. Prometna varnost in vplivi motornega prometa sta med najpomembnejšimi izzivi, saj so tranzitni promet, previsoke hitrosti in velika količina tovornega prometa resna težava.

Občani izpostavljajo pomanjkanje varnih šolskih poti ter neustrezne pogoje za hojo in kolesarjenje, zlasti na obrobju občine in ob regionalnih cestah, kjer je infrastruktura pogosto neskladen in neustrezen.

Poleg tega ima več naselij slabo dostopnost do osnovnih storitev, javni potniški promet pa ni dovolj povezan in zanesljiv, kar negativno vpliva na socialno vključenost prebivalcev, ki nimajo dostopa do avtomobila.

Zaradi pomanjkanja alternativ še vedno prevladuje uporaba osebnega avtomobila, kar povečuje prometne obremenitve, emisije in zmanjšuje kakovost bivanja v občini.

Ukrepanje

Za učinkovito upravljanje prometa in mobilnosti je nujno sistematično načrtovanje in usklajevanje ukrepov na vseh ravneh – od lokalne do državne. Proces integriranega načrtovanja prostora in mobilnosti še vedno ponuja številne priložnosti za izboljšave, predvsem pri izvajanju ukrepov, pridobivanju evropskih in državnih sredstev ter sodelovanju s sosednjimi občinami pri regionalnih prometnih rešitvah.

Strategija do leta 2032 predvideva ukrepe v sedmih stebrih:

- **Celostno prometno načrtovanje** – izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov,
- **Hoja** – varne šolske poti za spodbujanje trajnostnih potovalnih navad,
- **Kolesarjenje** – povezano in varno kolesarsko omrežje,
- **Javni potniški promet** – izboljšanje kakovosti in povezljivosti storitev, zlasti na podeželju,
- **Motorni promet** – umirjanje prometa za večjo varnost in kakovost bivanja,
- **Tovorni promet in mestna logistika** – optimizacija logistike za manjše obremenitve mestnega središča,
- **Mirujoči promet in parkirna politika** – racionalizacija in boljša izraba parkirnih površin.

Poseben poudarek bo na izboljšanju šolskih poti za pešce in kolesarje, saj varne in povezane poti prispevajo k dolgoročnemu spreminjanju potovalnih navad. Na področju javnega prevoza bo ključno povečati povezljivost in zanesljivost ter zagotoviti storitve, ki bodo konkurenčne osebemu avtomobilu.

V mestnem jedru bo osrednji cilj optimizacija logistike, ki bo zmanjšala vpliv tovornega prometa in prispevala k urejenemu, dostopnemu in trajnostnemu urbanemu okolju.

Prav tako bo treba racionalizirati ponudbo parkirnih mest in izboljšati izkoriščenost obstoječih površin, s čimer bi zmanjšali pritisk na mestni prostor.

Sistematično izvajanje teh ukrepov bo omogočilo varnejši, dostopnejši in trajnostno naravnani prometni sistem, ki bo izboljšal kakovost bivanja in zmanjšal negativne vplive prometa na okolje.

Financiranje in izvajanje

Eden največjih izzivov ostaja sistemsko financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti, ki ga bo morala občina reševati v sodelovanju z državo. Brez stabilnih virov financiranja ne bo mogoče trajno izboljšati infrastrukture, okrepiti javnega prevoza ali uresničiti ciljev strategije.

Izvajanje strategije bo temeljilo na rednih evalvacijah in aktivnem sodelovanju javnosti, s ciljem ustvariti prijaznejše in bolj trajnostno urbano okolje.

Zaključek

OCPŠ ni zgolj dokument, temveč živ proces, ki se bo skozi sodelovanje občanov in strokovne javnosti nenehno razvijal. Izvajanje strategije bo temeljilo na rednih evalvacijah in aktivnem vključevanju javnosti, s ciljem ustvariti prijaznejše in bolj trajnostno urbano okolje. Z učinkovitim izvajanjem ukrepov bo MO Koper izboljšala mobilnost, zmanjšala prometne obremenitve in prispevala k višji kakovosti življenja svojih prebivalcev.



03

IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS

3.1 NAMEN PRIPRAVE OCPS

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju OCPS) za našo občino ni novost. Prvo smo sprejeli že leta 2017 in se s tem pridružili več kot 80 slovenskim občinam, ki so se odločile za način načrtovanja prometa in mobilnosti, osredotočen na ljudi in kakovost bivanja. Pred vami je prenovljena OCPS, ki nadgrajuje strategijo iz leta 2017.

Mestna občina Koper (v nadaljevanju MO Koper) se je za prenovo odločila iz več razlogov. Leta 2022 je bil sprejet Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki določa, da je OCPS sedemletni temeljni strateški dokument občine za usmerjanje razvoja in celostno upravljanje prometa na njenem območju. To pomeni, da je bilo treba akcijski načrt naše občine posodobiti. Priprava OCPS je za mestne občine obvezna, Ministrstvo za okolje, energijo in podnebje (MOPE) pa je za njeno pripravo zagotovilo tudi sofinanciranje.

MO Koper je konec leta 2023 uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS in spomladi 2024 izbrala izvajalca za njeno pripravo.

K prenovi OCPS smo pristopili z naslednjimi cilji:

- pridobiti najsodobnejši dokument, ki bo usmerjal razvoj varnih in udobnih prometnih povezav ter ponujal pestrejšo izbiro načinov dostopa do ključnih ciljev v občini, pri čemer bo spodbujal pogostejšo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, ki krepijo zdravje in zmanjšujejo emisije hrupa, onesnaževal zraka in toplogrednih plinov;
- izpolniti enega ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za kohezijska sredstva EU in sredstva iz proračuna Republike Slovenije;
- ovrednotiti preteklo delo ter se učiti iz uspehov in napak;
- ponovno premisliti, kako v okviru danih pristožnosti ter finančnih in prostorskih zmožnosti doseči zastavljene cilje.

Promet je ključni dejavnik življenja vsake občine, še posebej pa pride do izraza v občini, kot je naša. Zaradi lege ob mednarodnih prometnih poteh, bližine Luke Koper ter privlačnosti za turiste in dnevne migrante je dostopnost dobra, hkrati pa promet prinaša tudi izzive. Velika količina vozil, tranzitni promet in povečan obisk vplivajo na pretočnost, kakovost zraka in urejenost javnega prostora. Zato je strateško načrtovanje prometa nujno, da se zagotovi boljša prometna ureditev in prijetnejše okolje za vse prebivalce in obiskovalce.

3.2 VLOGA IN POMEN OCPS

Strateško urejanje področja prometa, kot je opredeljeno tudi v Nacionalnih smernicah za pripravo Občinske celostne prometne strategije, ne prinaša zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov mobilnosti za prebivalce in organizacije v občini, krajših zastojev, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev in manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa pomeni tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev ter večje razvojne priložnosti za občino.

Celostno načrtovanje prometa temelji na uspešnih praksah številnih evropskih mest, ki učinkovito uresničujejo njegova ključna načela. Ta pristop k prometnim izzivom nadgrajuje obstoječe načrtovalske metode z zagotavljanjem raznovrstnih prometnih načinov, izboljšanjem mobilnosti prebivalcev ter dostopnosti do storitev in območij.

OCPS je strateški dokument, s katerim občina določi zaporedje ukrepov za celovito izboljšanje prometnega sistema in s tem dvig kakovosti življenja.

Proces priprave in uresnitve OCPS odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- integralen pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- uravnotežen pristop, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;

- vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Priprava OCPS temelji na širokem vključevanju in obveščanju javnosti. V proces načrtovanja aktivno vključuje različne deležnike – splošno javnost, ranljive skupine in organizacije, ki vplivajo na promet ali ga dobro poznajo zaradi svojih interesov in dejavnosti. Zato je OCPS dokument, ki ga sooblikujejo številni udeleženci, vključno z zainteresiranimi občani. Njihova aktivna vloga prispeva k večji pripravljenosti in motivaciji za sodelovanje pri njenem izvajanju.

Z upoštevanjem potreb različnih deležnikov ter njihovim vključevanjem v oblikovanje vizije, usmeritev in ukrepov se ne izboljšajo le tehnični vidiki prometnega sistema, temveč tudi njegovo upravljanje in prometna kultura.

- **Občani in civilna družba** – njihovo sodelovanje zagotavlja, da strategija upošteva resnične potrebe prebivalcev in izboljšuje sprejemljivost ukrepov.
- **Organizacije, gospodarstvo in turizem** – mobilnost delovne sile, dostopnost poslovnih con, turističnih objektov in atrakcij so ključni za konkurenčnost lokalnega gospodarstva.
- **Prometni in urbanistični strokovnjaki** – prispevajo analize, strokovne predloge in načrtovanje inovativnih rešitev.
- **Občinske in državne institucije** – zagotavljajo politično podporo, pravni okvir in finančna sredstva za izvajanje ukrepov.



Prilagajanje mestnega jedra uporabnikom trajnostnih prometnih načinov z omejevanjem motornega prometa.

3.3 KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS, SPREJETO LETA 2017?

Prva OCPS, ki je bila sprejeta leta 2017, je na področju prometa in dostopnosti prinesla izboljšave tako za občane kot za obiskovalce občine. Z njo se je MO Koper lotila načrtovanja prometa bolj strateško in premišljeno, z jasnejšimi cilji in z enakopravnejšo obravnavo vseh udeležencev v prometu. OCPS 2017 je bila zastavljena ambiciozno, z velikim številom ukrepov v akcijskem načrtu, omogočila nam je dostop do državnih in evropskih sredstev, brez katerih bi bilo izvajanje precej oteženo.

Skupaj z državo nam je zato uspelo izvesti kar nekaj ključnih ukrepov, ki so prikazani v okvirju.

- ✓ Vzpostavitev peš con in umirjanje prometa v mestnem jedru (Pristaniška ulica).
- ✓ Ozelenitev in postavitve urbane opreme ob pešpoteh ter ureditev promenad (Koper–Žusterna) in drugih rekreacijskih poti.
- ✓ Uvedba projekta Pešbus za varnejše šolske poti.
- ✓ Izboljšanje in širitev kolesarske mreže, vključno s pohodniško-kolesarsko potjo Parenzana.
- ✓ Promocija kolesarjenja z organizacijo dogodkov in postavitvijo kolesarskih števcov.
- ✓ Uvedba storitve KoloBus za prevoz potnikov in koles.
- ✓ Podaljšanje mestnih avtobusnih linij v primestna območja in prenova avtobusne postaje Koper.
- ✓ Uvedba električnih avtobusov (Kurjer) in brezplačnih električnih vozil (Kurjerc).
- ✓ Uvedba storitve Prostofer za brezplačne prevoze starejših in ranljivih skupin.
- ✓ Vzpostavitev ladijskega prevoza za potnike in kolesa na krožni relaciji Ankaran–Koper–Izola–Piran (projekt Crossmoby).
- ✓ Izboljšanje prometne infrastrukture, vključno z osvetljevanjem, označevanjem, obnovo cest in širitvijo pločnikov.
- ✓ Izgradnja parkirne hiše Sonce in ureditev drugih parkirišč parkiraj in se pelji (P+R).
- ✓ Subvencionirano parkiranje za prebivalce (abonmaji) in uvedba aplikacije EasyPark za plačevanje parkirnine.
- ✓ Preusmeritev tovornega prometa izven mestnega jedra.
- ✓ Okrepljeno zavedanje o celostnem prometnem načrtovanju (CPN), zlasti pri pripravi Občinskega prostorskega načrta (OPN).



Prenovljena avtobusna postaja Koper z nadstrešnico, čakališčem in dodatnimi storitvami.



Daljijske kolesarske povezave označene v enotni rdeči barvi za boljšo prepoznavnost in usmerjanje.

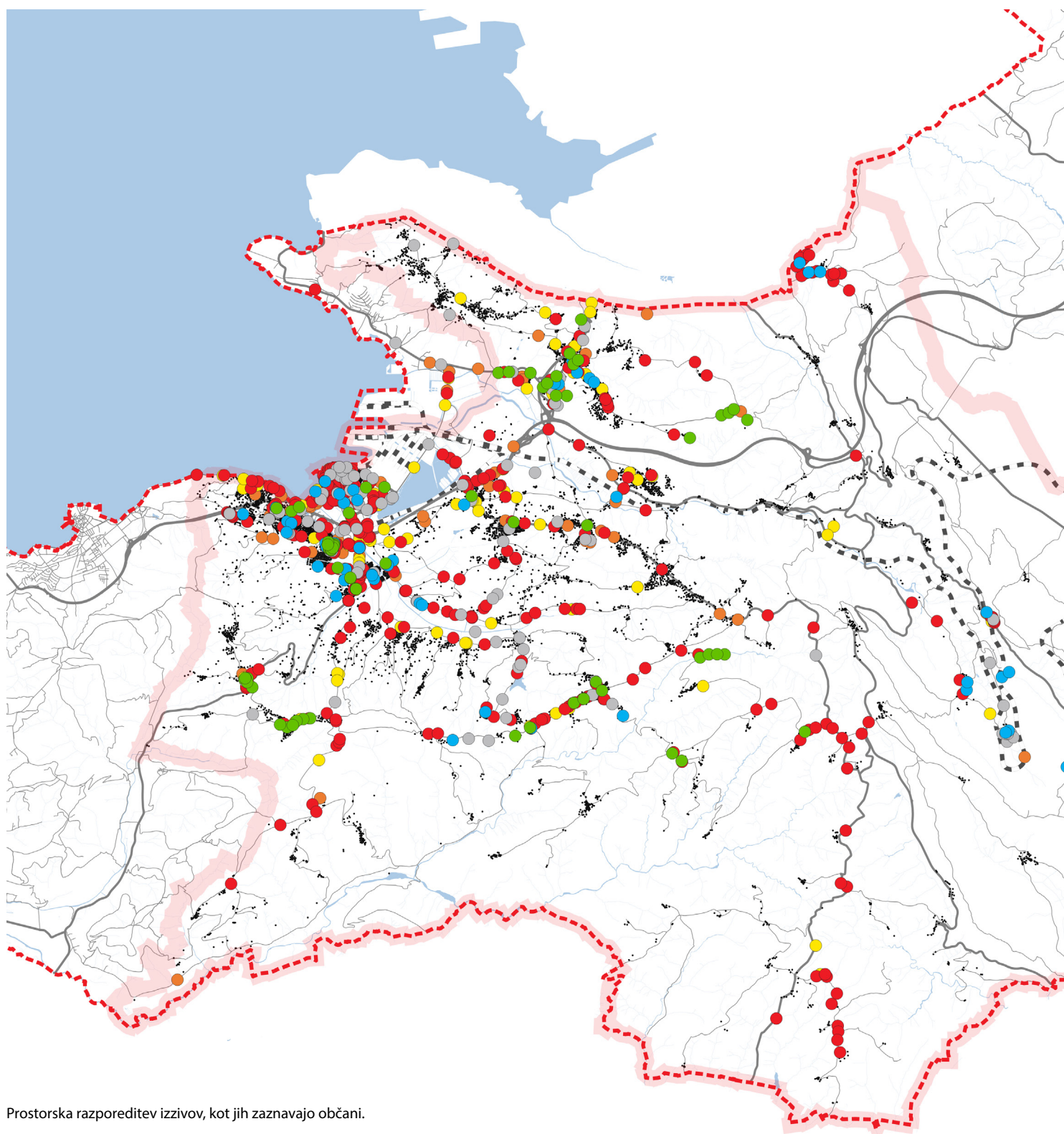


Širitev peš in kolesarskih poti izboljšuje dostopnost, spodbuja trajnostno mobilnost ter prispeva k varnejšemu in prijetnejšemu okolju.

Zelo pomembno se nam zdi, da se je povečala ozaveščenost odločevalcev in javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti. Okrepilo se je razumevanje, da javni in prometni prostor ne pripadata samo voznikom, temveč morata zagotavljati varnost in zaščito tudi šibkejšim udeležencem. To pozitivno vpliva na prometno varnost, zdravje, okolje in splošno kakovost bivanja vseh občanov.

Z ukrepi izboljšujemo dostopnost prometnega sistema za vse uporabnike, hkrati pa optimiziramo razmerje med

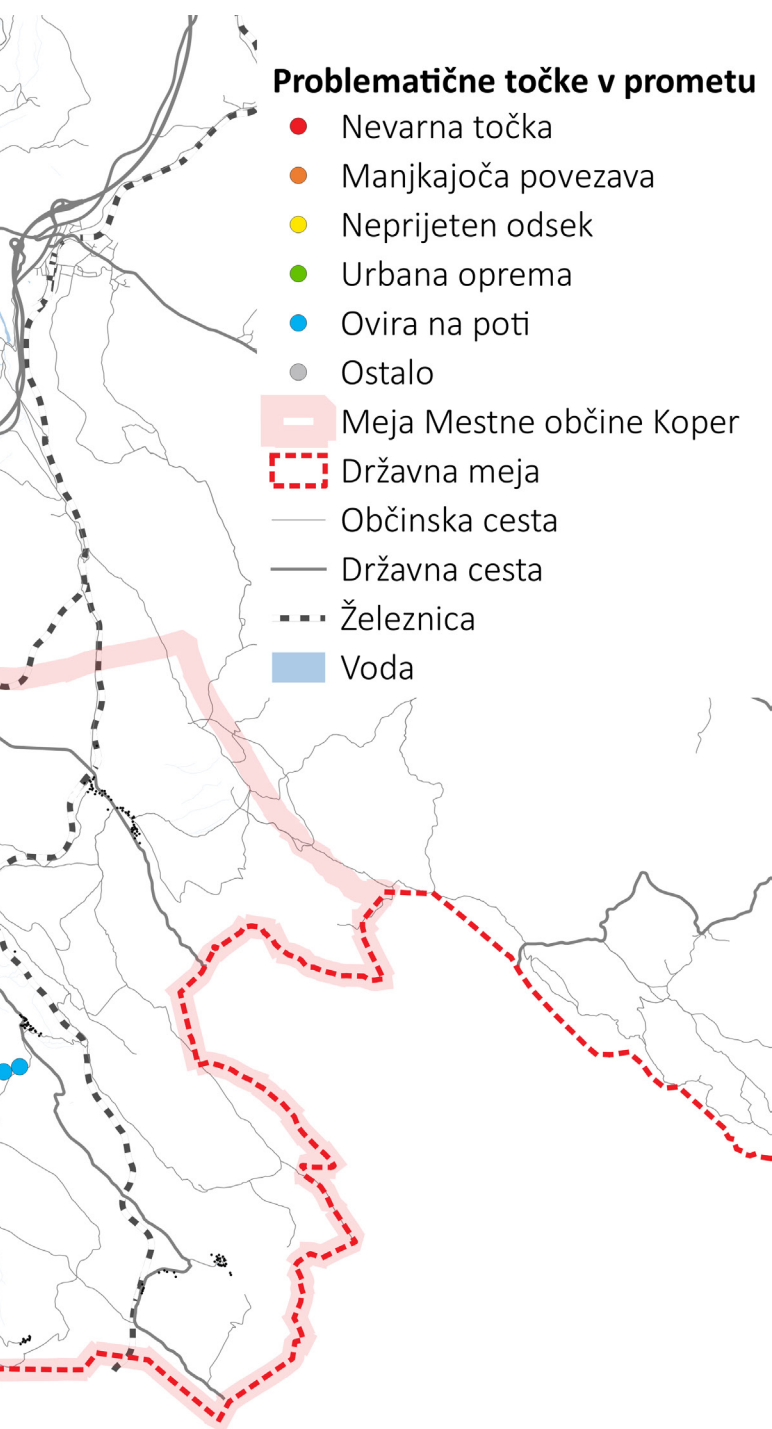
stroški in učinkovitostjo mobilnosti. To pomeni, da so stroški opravljanja poti nižji, zmanjšujejo pa se tudi t. i. zunanji stroški potovanj, ki vključujejo negativne vplive na zdravje in okolje. Ob tem se povečuje privlačnost in kakovost urbanega prostora – zmanjšuje se nevarnost prometnih nesreč, mesta pa ponovno postajajo prostori srečevanj in družabnega življenja.



Prostorska razporeditev izzivov, kot jih zaznavajo občani.

3.4 KAKŠNI IZZIVI OSTAJAJO ZA NOVO OCPS?

Ob številnih že izvedenih ukrepih ostaja še vrsta tistih, ki zaradi različnih razlogov niso bili realizirani. Eden največjih izzivov je prepletanje tranzitnega in lokalnega prometa, pri čemer glavna cesta G1-11 (Koper–Dragonja), ki je še posebej obremenjena v poletni turistični sezoni, ni v občinski pristojnosti. Prav tako občina nima sama vpliva na celovito ureditev železniške in pomorske potniške infrastrukture.



Trenutna prometna infrastruktura v MO Koper, ki je v veliki meri oblikovana za potrebe avtomobilskega prometa, predstavlja izzive in priložnosti za nadaljnji razvoj. Čeprav cestno omrežje in krožišča učinkovito služijo avtomobilistom, se ob tem pojavljajo možnosti za izboljšave z vidika pešcev in kolesarjev. Obstoječa infrastruktura za pešce in kolesarje včasih ni popolnoma povezana, kar lahko otežuje neprekinjeno gibanje. Prav tako obstajajo področja, kjer bi dodatna razsvetljava pripomogla k večji varnosti in udobju v večernih urah. V nekaterih delih bi dodatna zaščita pred vremenskimi vplivi prispevala k prijetnejši izkušnji potovanja peš ali s kolesom. Te točke predstavljajo priložnost za nadaljnje načrtovanje in vlaganje v infrastrukturo, ki bo v prihodnosti še bolj uravnotežena in bo bolje služila vsem udeležencem v prometu. Z usmerjenimi izboljšavami na teh področjih lahko MO Koper postane še bolj prijazna in dostopna za pešce in kolesarje, kar bo prispevalo k bolj trajnostnemu in prijetnemu urbanemu okolju za vse prebivalce in obiskovalce.

Poleg teh zunanjih dejavnikov obstajajo tudi notranje omejitve pri izvajanju ukrepov. Kljub napredkom so spremembe pogosto otežene zaradi miselnosti – tako na strani prometnega načrtovanja kot tudi dela javnosti, ki ni vedno pripravljena na spremembo potovalnih navad. Zato poleg infrastrukturnih izboljšav ostaja velik potencial v mehkejših ukrepih, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in hkrati zmanjšujejo manj trajnostne prakse. Na primer, kljub načrtom v OCPS 2017 še nismo dovolj ambiciozno pristopili k izvajanju parkirne politike, parkirišča (P+R) trenutno niso izkoriščena v svojem polnem potencialu, parkirne normative se prilagodi na podlagi dejanskih potreb in konteksta: povečati standarde za kolesarska parkirišča, uresničiti ukrepe iz akcijskega načrta za izboljševanje in uresničevanje enakih možnosti invalidov v MO Koper za obdobje 2023–2027 in spodbujati postavitev novih polnilnih postaj za e-vozila. Manjka tudi strategija mestne logistike za optimizacijo dostave, vzpostavitev prometno-informacijskega centra (PIC), multimodalnih vozlišč, integracija šolskih prevozov v JPP ter avtomatiziran sistem za izposajo koles.

Ker so številni tovrstni ukrepi cenovno dostopnejši, bi morali v prihodnje še več poudarka nameniti njihovi izvedbi, zlasti ob izzivih financiranja širših prometnih rešitev. Prav tako imamo velik potencial za bolj sistematično spremljanje in vrednotenje OCPS, kar bi omogočilo natančnejšo oceno uspešnosti ukrepov. Navsezadnje pa se kljub izvedenim projektom iz OCPS 2017 še niso bistveno spremenile potovalne navade, kar kaže na potrebo po dodatnih prilagoditvah in bolj usklajenem pristopu.

3.5 METODOLOGIJA IN POSTOPEK PRIPRAVE OCPS

Priprava strategije je potekala od maja 2024 do aprila 2025 v skladu z metodologijo Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije ter minimalnimi standardi za občine z 16.000 do 100.000 prebivalci, kot jih določa sofinancer MOPE. Ker so bile prenovljene smernice objavljene leta 2023, je bil postopek priprave nove strategije nekoliko drugačen kot v letu 2017. Spremenjen je bil vrstni red faz priprave, uvedeno je bilo merjenje obveznih kazalnikov, določitev strateških vodil ter upoštevanje obveznih nacionalnih ciljev. Priprava OCPS je obsegala šest sklopov: ureditev pogojev za delo, vzpostavitev postopka, oris zelenega stanja, analiza obstoječega stanja, opredelitev smeri ukrepanja ter priprava in potrditev Strategije. Tako kot pri prejšnji OCPS smo tudi pri obnovi intenzivno in raznoliko vključevali javnost. To je vključevalo izvedbo anket, javnih razprav in prireditev za širšo javnost ter organizacijo delavnic in intervjujev s ključnimi deležniki.

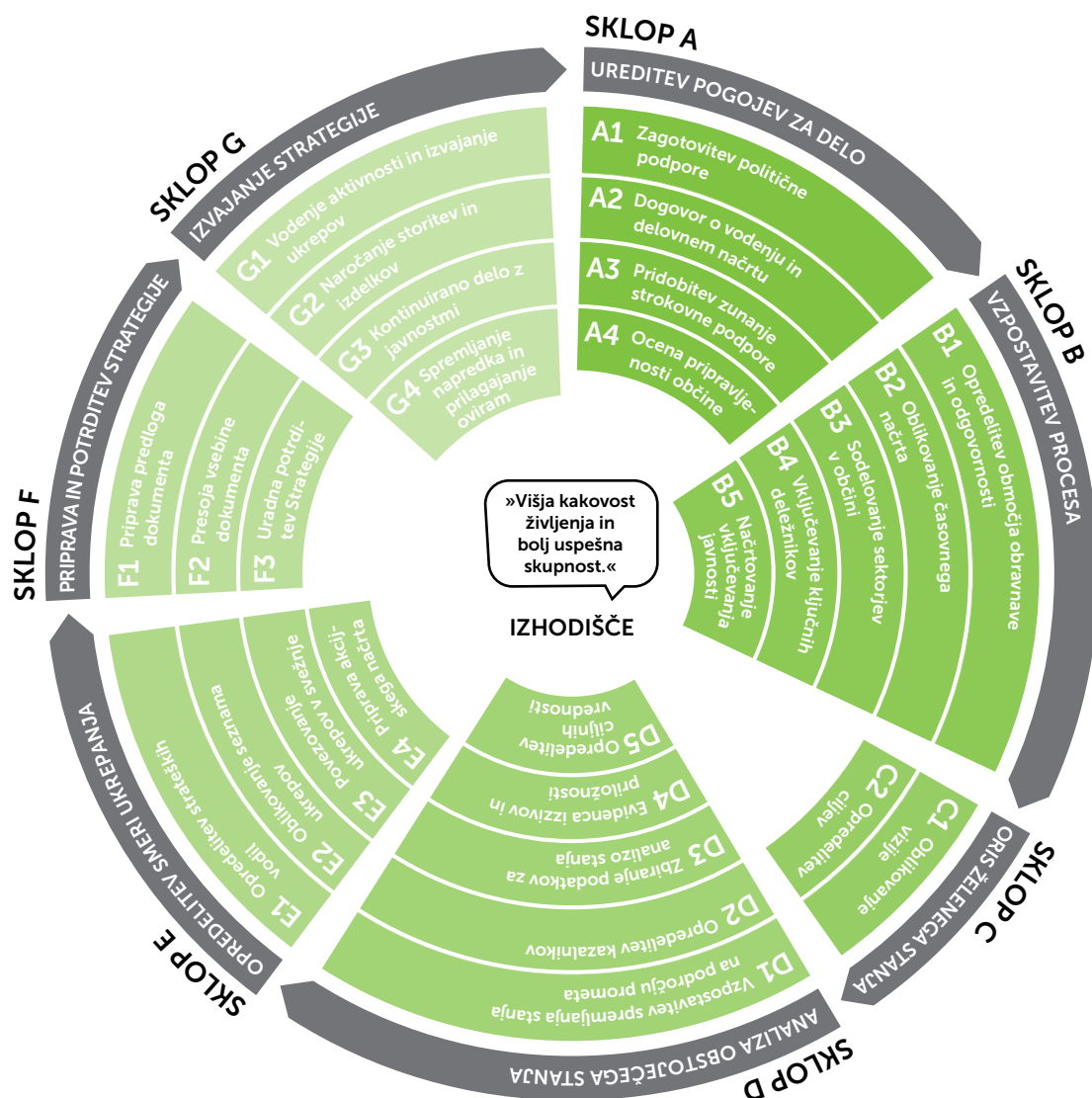
Ključni mejniki postopka priprave OCPS so grafično prikazani na sliki.

3.6 ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

V okviru OCPS MO Koper so vizija in cilji zastavljeni dolgoročno, ciljne vrednosti ter akcijski načrt pa so pripravljene za obdobje 2025–2032. Šestim sklopom priprave bo od leta 2025 dalje sledil sedmi, ključni sklop – izvajanje strategije. Med pomembne naloge tega sklopa sodijo izvajanje ukrepov, kontinuirano sodelovanje z javnostjo ter obvezno spremljanje napredka in prilagajanje morebitnim izzivom, kar je opredeljeno tudi v akcijskem načrtu.

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju občinam nalaga, da pristojnemu ministrstvu vsako leto poročajo o šestih obveznih kazalnikih, obenem pa priporoča tudi poročanje o neobveznih kazalnikih.

Čeprav se OCPS osredotoča predvsem na območje Mestne občine Koper, predvideva tudi ukrepe, ki zahtevajo usklajeno sodelovanje s sosednjimi občinami, državnimi institucijami (zlasti Direkcijo RS za infrastrukturo – DRSI in Družba za avtoceste v RS - DARS) ter drugimi organizacijami, kot so Zavod za mladino, kulturo in turizem Koper - ZMKT, Uprava za pomorstvo, koncesionarji za izvajanje javnih služb in druge.



Koraki priprave OCPS (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, 2023)

04

V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?

4.1 VIZIJA

Vizija MO Koper glede celostne ureditve prometa predstavlja temelj za učinkovito izvajanje OCPS. Osnutek vizije nove OCPS je bil oblikovan na delavnici širše delovne skupine ter dveh javnih razpravah, kjer so sodelovali številni deležniki ter zainteresirana javnost. S tem je bila zagotovljena široka podpora skupnosti. Pri oblikovanju vizije je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, pri čemer so bila upoštevana vsa ključna področja, zlasti prostorsko načrtovanje, gospodarski razvoj, okolje, socialna vključenost, zdravje in varnost.

»Mestna občina Koper ustvarja varno in prijazno prometno okolje, kjer vsi udeleženci – pešci, kolesarji, vozniki in uporabniki javnega prevoza – **sobivajo v harmoniji.**

S prometnim sistemom, ki je **dostopen vsem**, zagotavlja dobro dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti ter krepi socialno vključenost.

Občina uspešno **obvladuje izzive**, ki jih prinaša prekomerni tranzitni promet. Trajnostno naravnan prometni sistem **spodbuja aktivno mobilnost ter zeleni, inovativni javni prevoz**, ki učinkovito povezuje mestno središče s primestnimi območji.

Zmanjševanje uporabe osebnih avtomobilov tako prispeva k prijetnejšemu bivalnemu okolju ter **izboljšuje zdravje in počutje prebivalcev.**«

4.2 CILJI

Cilji OCPS, ki izhajajo iz ciljev prve OCPS, so za MO Koper izbrani na osnovi delavnice, javne razprave in sestankov z vodstvom občine, hkrati pa so v soglasju s cilji, opredeljenimi v nacionalnih smernicah. Kot prednostni so izbrani trije.

Prednostni cilj OCPS	Ciljna vrednost
C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Zmanjšati število vseh prometnih nesreč s pešci in kolesarji za 30 % v petletnem drsnem obdobju (izhodišče 281 nesreč v obdobju 2018–22).
C2: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa.	Povečati zadovoljstvo s kakovostjo življenja na 84 % (izhodišče 79 % leta 2024) ter zadovoljstvo s skupno pretočnostjo prometa na 60 %* (izhodišče 47 % leta 2024). * V naslednji anketi se vprašanje loči na zadovoljstvo s pretočnostjo lokalnega prometa (70 %) in pretočnostjo tranzitnega prometa (50 %).
C3: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Povečati skupno število potnikov, ki uporabljajo razne oblike JPP v občini za 10 % (izhodišče 870.960 prepeljanih potnikov z mestnim avtobusom in 155 s Prostoferjem leta 2023).

OCPS zasleduje tudi nekatere druge nacionalne cilje:

- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Danes je 79 % občanov zadovoljnih s kakovostjo življenja v občini, 68 % jih je zadovoljnih s kakovostjo zraka.

Na drugih področjih je zadovoljstvo nekoliko nižje:

- 63 % jih je zadovoljnih z razpoložljivostjo osnovnih storitev,
- 61 % s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa,
- 56 % s količino hrupa,
- 48 % z dostopnostjo mobilnosti za vse, ne glede na starost, zdravstveno stanje ali socialni status,
- 47 % s stroški mobilnosti in
- 47 % z varnostjo v prometu.



Vizija: Mobilna povezava Markovec (vir: Foto Studi Pirss)

05

IZZIVI NA PODROČJU PROMETA DANES

Izhajajoč iz prioritarnih ciljev OCPS je bila izvedena analiza stanja, v okviru katere so bile opravljene meritve obveznih kazalnikov, kot so štetje prometa ter ankete o potovalnih navadah učencev osnovnih šol in zaposlenih. Poleg tega je bila izvedena tudi anketa za splošno javnost, v kateri je sodelovalo 502 občanov in občank.

Analiza stanja je zajemala še pregled statističnih podatkov, terenske ogleda, intervjuje z deležniki, javne razprave in delavnice, ki so omogočile celovit vpogled v prometno stanje v občini. Na podlagi te analize so bili prepoznani številni izzivi, ki so predstavljeni v nadaljevanju.

Nezadovoljstvo s prometno varnostjo, zlasti z varnostjo kolesarjev

Skupno je 47 % vprašanih zadovoljnih s prometno varnostjo, medtem ko je 53 % nezadovoljnih. Z varnostjo pešcev je

zadovoljnih 51 %, z varnostjo kolesarjev pa le 38 %.

V petletnem obdobju 2018–2022 je bilo 93 prometnih nesreč z udeležbo pešcev, od tega 19 hujših (16 s hudimi poškodbami in 3 s smrtnim izidom). Pešci so v tem obdobju predstavljali 4 % vseh prometnih nesreč in 12 % vseh nesreč s poškodbami, pri čemer so bili udeleženi v 11 % hudih nesreč.

V istem obdobju se je zgodilo 188 nesreč s kolesarji, od tega 31 hujših (29 s hudimi poškodbami in 2 s smrtnim izidom). Od teh nesreč se jih je 177 zgodilo znotraj naselja, 11 pa zunaj naselja. Kolesarji so predstavljali 7 % vseh nesreč in 20 % vseh nesreč s poškodbami, pri čemer so bili udeleženi v 24 % vseh hudih nesreč.



Kolesarsko infrastrukturo pogosto uporabljajo tudi motorna kolesa in kolesa z motorji, ki velikokrat vozijo prehitro. Križanje kolesarske steze s potjo za motorna vozila dodatno povečuje tveganje za nevarne situacije.

Negativen vpliv motornega prometa na prometno varnost in kakovost življenja

Po podatkih avtomatskega štetja se obseg motornega prometa v občini povečuje. Med letoma 2018 in 2023 se je osebni motorni promet povečal za 8 %, medtem ko je tovorni promet v istem obdobju narasel za 20 %. S pretočnostjo prometa je nezadovoljnih 53 % vprašanih, s količino tovornega prometa 66 % občanov, kar 72 % pa jih izraža nezadovoljstvo s stanjem in vzdrževanjem javnih cest. Največjo težavo predstavlja glavna cesta G1-11 Koper–Dragonja, saj je v poletni turistični sezoni močno obremenjena s tranzitnim prometom proti Hrvaški. Analiza podatkov kaže, da je na avtomatskem števnem mestu – AŠM 803 (Dekani AC) v juliju in avgustu povprečni dnevni promet za kar 140 % višji od celoletnega povprečja. Cesti na določenih odsekih manjkajo pločniki in kolesarske površine, kar povečuje tveganje za vse udeležence v prometu.

Zaradi zasičenosti glavnih cest vozniki pogosto uporabljajo lokalne stranske ceste, kar dodatno poslabšuje prometno varnost v naseljih. V anketi je 81 % občanov izrazilo potrebo po umiritvi prometa v naseljih, 72 % pa jih meni, da je treba zmanjšati število vozil na cestah in parkiriščih.

Ena ključnih težav, na katero opozarjajo prebivalci, je cestninski režim na hitri cesti HC5 med mejnim preходом Škofije in Koprom. Želijo si odpravo vinjet in ukinitve cestnine, saj bi to, podobno kot italijanska ne cestninska avtocesta med Škofijami in Tržičem (Monfalcone), razbremenilo vzporedno necestninsko regionalno in občinsko cestno omrežje, ki ni primerno za tranzitni promet in ne zadošča kapacitetnim potrebam, še posebej v poletni turistični sezoni.

Meritve hitrosti na sedmih lokacijah (Škofije, štiri lokacije v naselju Elerji ter lokaciji AŠM 221 Vrtine v dveh smereh: Bertoki–Sv. Anton in Sv. Anton–Bertoki) kažejo, da več kot polovica voznikov (52 %) ne upošteva hitrostnih omejitev.

Potovalne navade še vedno temeljijo na pretežni uporabi avtomobila

V občini prevladuje uporaba osebnega avtomobila. Štetje prometa v jutranji in popoldanski je pokazalo 78-odstotni delež osebnega motornega prometa, 8-odstotni delež javnega potniškega prometa in le 4-odstotni delež aktivne mobilnosti.

Kljub prevladi avtomobilskega prometa se potovalne navade razlikujejo glede na namen poti. Po podatkih ankete je avtomobil najpogosteje uporabljen za opravke (87 %), poti na delo (84 %) in druženje (84 %), najmanj pa za rekreacijo (59 %). Kar 54 % zaposlenih in dijakov, ki se na delo ali izobraževanje vozijo z avtomobilom, potuje sami.

Za poti na izobraževanje se poleg avtomobila (55 %) najpogosteje uporabljata javni potniški promet (29 %) in hoja (14 %). Hoja in kolesarjenje sta najbolj priljubljena pri poteh na rekreacijo (21 % oziroma 15 %), na druženje (7 % oziroma 3 %) in za opravke (6 % oziroma 3 %).



Tranzitni promet v in iz smeri Hrvaške močno obremenjuje prometne vpadnice MO Koper, zlasti v poletni sezoni.

Anketa med zaposlenimi v občini je pokazala, da 67 % na delo potuje z avtomobilom, 21 % pa na aktiven način (18 % hodi, 3 % kolesari).

Potovalne navade učencev (3., 5. in 7. razred OŠ Koper, OŠ Marežige in OŠ Elvire Vatovec Prade) so bolj trajnostne, kar je posledica krajših poti in organiziranega šolskega prevoza. Kljub temu večina v šolo prihaja z avtomobilom (40 %), peš (29 %) ali s šolskim avtobusom (28 %). S skirojem in kolesom v šolo pride manjše število učencev (1 % oziroma 2 %). Na aktiven način (peš, s kolesom, skirojem) v šolo prihaja 32 % učencev, vendar si to želi kar 65 %. Podobni rezultati so bili ugotovljeni tudi v anketi iz leta 2024, izvedeni v vseh osnovnih šolah MO Koper in v vseh razredih. Po teh podatkih z avtomobilom v šolo prihaja 50 % učencev, 29 % peš, 19 % s šolskim prevozom ali javnim potniškim prometom, le 1 % s skirojem, rolko ali rolerji in 1 % s kolesom.

Večina občanov vlaka ne uporablja (1 % nekajkrat mesečno, 11 % nekajkrat letno, 88 % nikoli). Avtobus občasno uporablja 12 % občanov. Hoja kot oblika mobilnosti je razširjena, saj vsaj občasno hodi peš 63 % občanov, kolo pa uporablja 22 %. Če upoštevamo hojo in kolesarjenje kot obliko rekreacije, so številke še višje – 83 % občanov se vsaj občasno rekreira s hojo, 40 % s kolesarjenjem.

Staranje prebivalstva in naraščajoča motorizacija

Število prebivalcev v MO Koper narašča, v obdobju 2018–2024 povprečno za 0,8 % letno. Delež prebivalcev starih 65 ali več let je (22,3 %) in presega slovensko povprečje (21,8 %), kar je pomemben dejavnik pri razvoju javnega potniškega prometa in spodbujanju aktivne mobilnosti.

Občina ima tudi nadpovprečno stopnjo motorizacije – leta 2023 je bilo 618 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je več od slovenskega povprečja (587). Kljub temu je lastništvo koles razmeroma visoko – 35 % gospodinjstev ima tri ali več koles, 29 % ima dve kolesi. To dodatno potrjuje potrebo po izboljšanju alternativ avtomobilskemu prevozu, predvsem z boljšo kolesarsko infrastrukturo in povezanostjo prometnih sistemov.

Dostopnost je odvisna tudi od razdalj

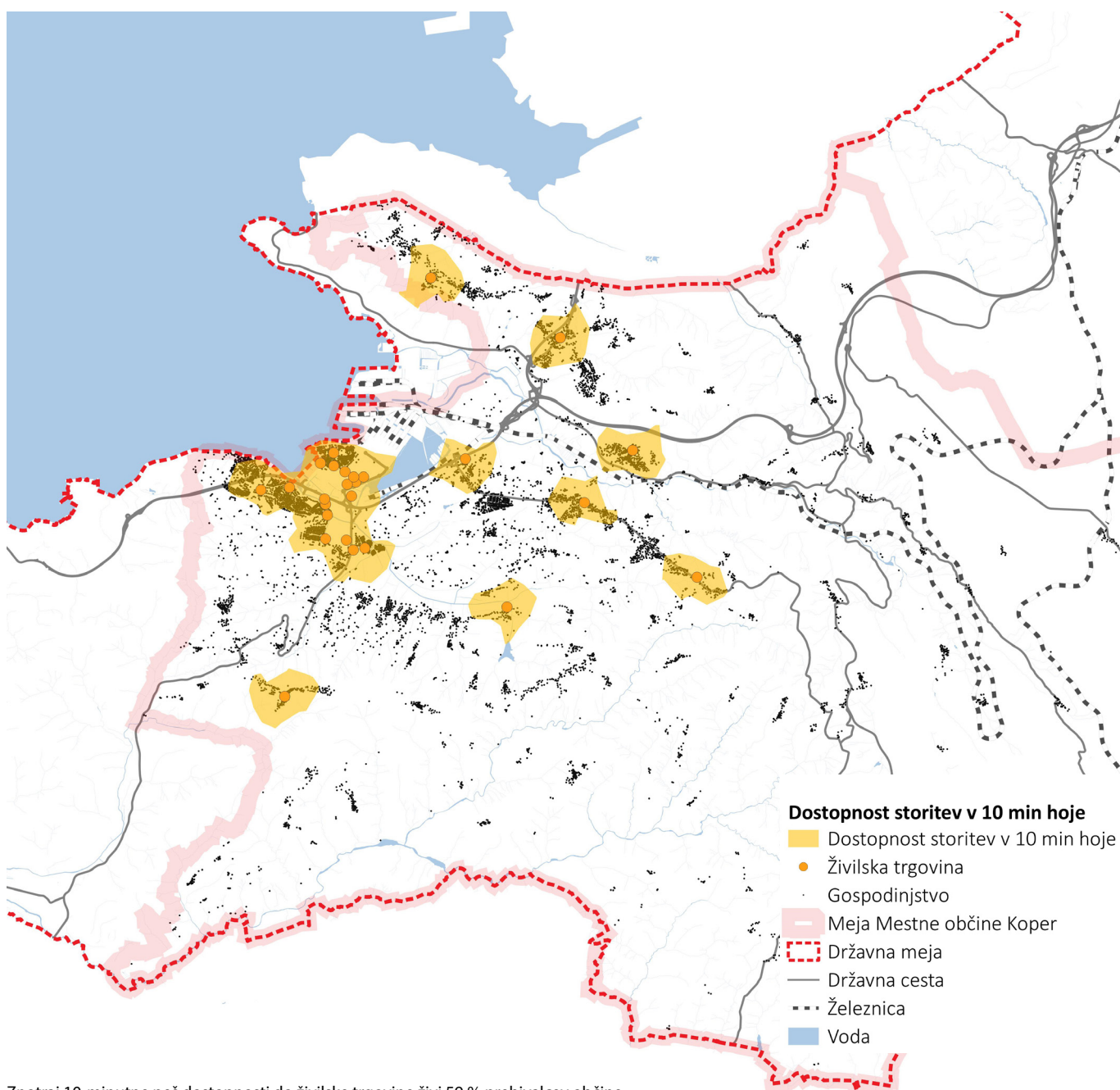
Mesto Koper je urbano in gosto poseljeno ter predstavlja središče večine storitev v občini. Gosteje poseljena so tudi nekatera primestna naselja, večina naselij v zaledju pa je redko poseljenih in razpršenih. Zaradi razgibanega terena je hoja za nekatere prebivalce manj primerna ali izvedljiva, zlasti v naseljih z večjimi vzponi in daljšimi razdaljami. To predstavlja izziv predvsem za starejše in manj gibalno sposobne prebivalce.

V MO Koper ima 59 % prebivalcev dostop do osnovnih storitev (npr. živilske trgovine) znotraj 10-minutne hoje. Ta delež se med naselji precej razlikuje: Koper 94 %, Spodnje Škofije 84 %, Čezarji 83 %, Dekani 81 %, Bertoki 76 %, Pobegi 72 %, Hrvatini 59 %, Vanganel 38 %, Sv. Anton 26 %, Bonini in Kolomban 22 %, Zgornje Škofije 10 % in Prade 9 %.

Kljub visoki pokritosti v nekaterih naseljih statistika ne odraža dejanskega dostopa do raznolikih storitev. Na primer, v Spodnjih Škofijah je dostopnost ocenjena na 84 %, a je v naselju le ena manjša trgovina, zato morajo prebivalci po večino nakupov drugam. Razlike med mestnim središčem in zaledjem poudarjajo potrebo po boljših mobilnostnih rešitvah za enakopravnejši dostop do osnovnih storitev.

Po podatkih Statističnega urada RS 62,5 % delovno aktivnih občanov dela v MO Koper, medtem ko jih 10 % dela v Ljubljani, 9 % v Izoli in 5 % v Piranu. Anketa je pokazala, da ima 44 % občanov delovno mesto ali mesto izobraževanja oddaljeno več kot 10 km, pri čemer jih 21 % dnevno potuje več kot 20 km. Po drugi strani 29 % občanov dela ali študira znotraj 5 km od doma.

Anketa med zaposlenimi v MO Koper je dodatno



Znotraj 10-minutne peš dostopnosti do živilske trgovine živi 59 % prebivalcev občine.



razkrila, da 37 % zaposlenih prebiva več kot 10 km daleč od svojega delovnega mesta, prav tako pa 37 % zaposlenih živi manj kot 5 km stran.

Občani si želijo boljših razmer za hojo in kolesarjenje

Večina občanov je nezadovoljnih z razmerami za kolesarjenje, predvsem zaradi pomanjkanja urejenih parkirišč in stojal za kolesa (69 %), nezadostne varnosti kolesarjev (62 %), visokih hitrosti motornega prometa (67 %) ter slabe povezanosti kolesarskih poti (56 %).

Na področju hoje je zadovoljstvo nekoliko višje, vendar še vedno blizu polovice vprašanih izraža nezadovoljstvo. Kar 49 % občanov meni, da pešci niso dovolj varni, prav tako jih 49 % ni zadovoljnih s stanjem pločnikov in pešpoti, 46 % pa jih izpostavlja slabo urejene šolske poti. Poseben izziv predstavlja prilagojenost prometnih površin starejšim in gibalno oviranim, saj s tem ni zadovoljnih 66 % občanov. Kljub temu pa 61 % vprašanih izraža zadovoljstvo s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa.

Glede na anketo občani kot najbolj nujne ukrepe izpostavljajo prilagoditev prometnih površin starejšim in gibalno oviranim, izboljšanje šolskih poti, širitev površin za pešce, umirjanje prometa in večjo urejenost javnih površin. Rezultati ankete potrjujejo, da si občani želijo celovitih rešitev za varnejšo in dostopnejšo trajnostno mobilnost, ki bo ustrezala potrebam vseh prebivalcev.

Socialna vključenost kot posledica dostopnosti z JPP

Le 48 % občanov je zadovoljnih z dostopnostjo mobilnosti za vse uporabnike, 63 % z razpoložljivostjo osnovnih storitev, 47 % pa s stroški mobilnosti. To pomeni, da še vedno obstaja precejšen delež nezadovoljnih občanov. Poleg tega je treba upoštevati, da starejši občani v anketi niso bili ustrezno zastopani, čeprav sodijo med ranljive skupine in pogosto potrebujejo bolj dostopne prevozne storitve.

Po podatkih Poročila o prevoznih revščini v Sloveniji je MO Koper leta 2023 spadala med občine, kjer ima 80 do 90 % prebivalcev postajališče javnega potniškega prometa v radiju 1 km od bivališča, pri čemer je pogostost voženj vsaj zadovoljiva (vsaj 8 parov voženj na dan) le na tretjini vseh postajališč. Večina teh prebivalcev živi v bližini avtobusnih postajališč, saj je avtobus hrbtenica javnega potniškega prometa v občini.

Čeprav ima mesto Koper nekatera avtobusna postajališča s primerno pogostostjo voženj (vsaj 23 parov voženj na dan), je v občini, zlasti v zaledju, veliko postajališč s prenizko frekvenco voženj (manj kot 8 parov voženj na dan). Pomanjkanje pogostih odhodov avtobusov in vlakov, zlasti ob vikendih in v večernih urah, so občani izpostavili kot ključni problem.

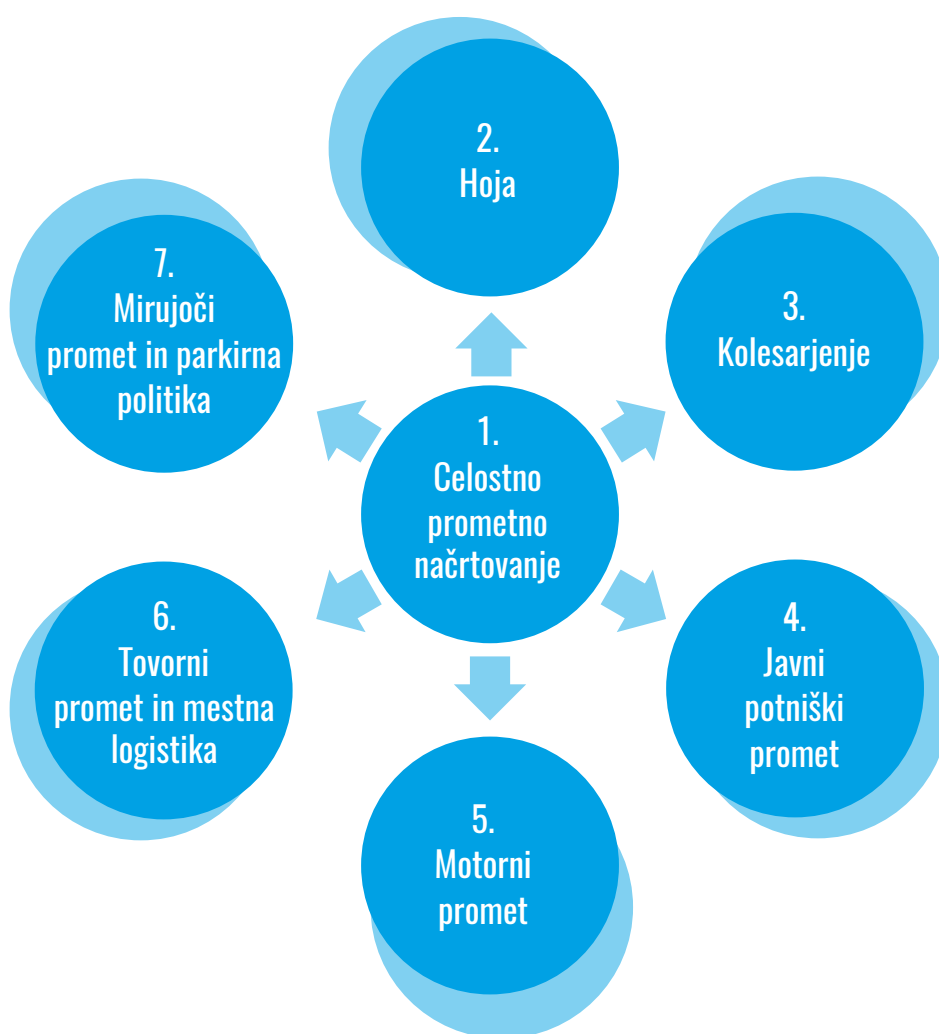
V anketi so občani izrazili močno potrebo po izboljšanju avtobusnega prevoza: 69 % jih želi pogostejše mestne avtobusne prevoze, 83 % si želi izboljšanje medkrajevnih avtobusnih povezav, 85 % jih podpira vzpostavitev novih avtobusnih linij.

MO Koper ima neposreden dostop do hitre ceste in avtoceste, zaradi česar je železniški prevoz časovno nekonkurenčen v primerjavi s cestnim prometom. Železniška postaja Koper je po številu prepeljanih potnikov šele na 58. mestu v Sloveniji, pri čemer število potnikov v železniškem prometu še naprej upada. V anketi za splošno prebivalstvo so občani izrazili največje nezadovoljstvo s časovnimi intervali vlakovnih voženj (87 %).

Storitev „Prostofer“, vzpostavljena leta 2020, je izboljšala dostopnost prevozov za starejše, ki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov in imajo nižje mesečne dohodke, pa tudi slabše povezave z javnimi prevoznimi sredstvi. Najpogostejše se uporablja za prevoze do zdravstvenih ustanov, pri čemer je 69 % vseh voženj v letu 2023 namenjenih prav temu.

06

STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV



OCPS MO Koper predvideva sedem glavnih področij ukrepanja na poti k uresničevanju vizije celostne ureditve prometa v občini. Krovni steber je celostno prometno načrtovanje, ki horizontalno povezuje preostalih šest stebrov: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, tovorni promet in mestna logistika ter mirujoč promet in parkirna politika.

Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki omogoča doseganje zastavljenih ciljev. Vsak steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa strateška vodila in kvantifikacijo ambicij, ki izhajajo iz vizije in ciljev OCPS.

Z jasno določenimi ambicijami, ki so merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene, natančno nakazujemo smer, v katero želimo napredovati. Te ambicije niso ključne le pri izbiri ukrepov, temveč tudi pri kasnejšem spremljanju njihove učinkovitosti in uspešnosti.

Vsak steber poleg ambicij vključuje tudi skrbno izbrane ukrepe, ki so v skladu s splošnimi cilji in ambicijami strategije. Ukrepi so zasnovani tako, da so družbeno koristni in trajnostni, hkrati pa izvedljivi ter finančno smotni.

07

PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Leta 2017 smo sprejeli prvo OCPS, vendar izkušnje po Evropi kažejo, da šele druga ali tretja generacija strategije doseže prave učinke v prometnem sistemu in vidne spremembe v potovalnih navadah prebivalcev. Prvi tovrstni dokument praviloma postavi temelje drugačnega razmišljanja v občini, v stroki, med odločevalci in v splošni javnosti. Naslednje strategije postanejo bolj ambiciozne zagovornice spodbujanja alternativ avtomobilom ter hkratnemu postopnemu omejevanju prostora za osebne avtomobile in nižanju hitrosti. Več izkušenj ima občina, lažje sprejme tudi bolj ambiciozne (in zato učinkovite) ukrepe, kar je še eden od razlogov, da je vsaka naslednja Strategija praviloma bolj uspešna od prejšnje (Nacionalne smernice za pripravo OCPS, 2023).

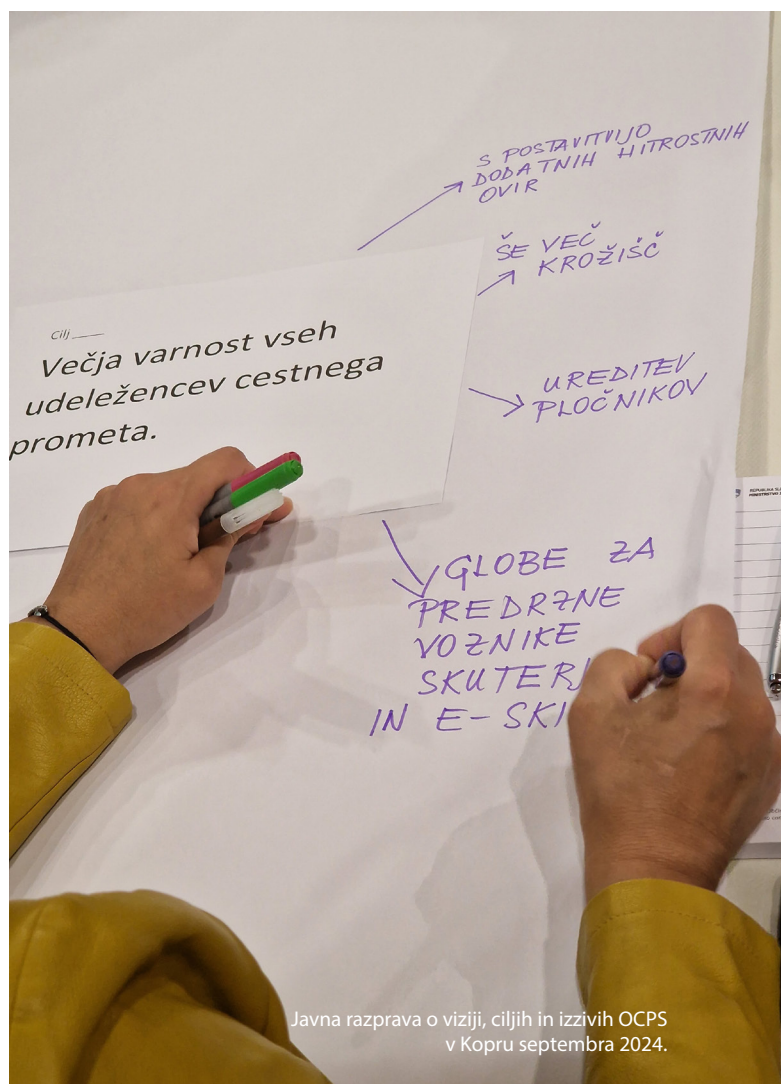
7.1 DOSEŽKI

S sprejemom OCPS leta 2017 smo naredili velik korak k trajnostnemu načrtovanju prometa. V celoti ali vsaj deloma smo izvedli 65 % ukrepov iz prejšnje strategije, ki so izboljšali pogoje za pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza, prispevali k večji prometni varnosti ter dvignili kakovost javnega prostora.

Pomembno vlogo pri tem so igrala pridobljena evropska sredstva, ki so omogočila izvedbo večjih infrastrukturnih ukrepov. MO Koper je vsa leta aktivno sodelovala v številnih evropskih projektih, kot so SUMPORT, SAMBA, FORTIS, CROSSMOBY, SMILE, MOBILITAS, CHESTNUT, INTERBIKE II in LOCATIONS. S pomočjo teh projektov smo razvili rešitve za trajnostno mobilnost, izboljšali načrtovanje prometa ter pridobili dragocene izkušnje in dodatna finančna sredstva za izvedbo ukrepov.

MO Koper se že vrsto let aktivno vključuje v Evropski teden mobilnosti, kjer z različnimi aktivnostmi ozavešča občanke in občane o pomenu trajnostne mobilnosti in spremembah potovalnih navad. S kar 23 sodelovanji med letoma 2002 in 2024 se uvršča med sedem slovenskih občin z najdaljšo tradicijo sodelovanja, kar dokazuje njeno trdno zavezanost k trajnostnemu razvoju in izboljšanju mobilnosti za vse prebivalce.

Z izvajanjem OCPS smo v občini okrepili zavedanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja, ki daje prednost trajnostni mobilnosti in umirjanju prometa. Ta pristop vse bolj vpliva tudi na načrtovanje prostora v okviru občinskih prostorskih aktov, zlasti pri pripravi občinskega prostorskega načrta (OPN).



Javna razprava o viziji, ciljih in izzivih OCPS
v Kopru septembra 2024.



Občina vsako leto sodeluje v Evropskem tednu mobilnosti.

7.2 IZZIVI

Področje prometne varnosti je vitalnega pomena za naše skupnosti in si prizadevamo za nenehne izboljšave. V času povečanega obsega prometa, še posebej med turistično sezono, se poudarja pomen prilagoditev, ki bi zagotovile večjo pretočnost in varnost za vse udeležence. Posebno pozornost namenjamo varnosti kolesarjev, kjer prepoznavamo priložnosti za nadaljnji razvoj infrastrukture, ki bi prispevala k bolj prijetni in varni kolesarski izkušnji. Za učinkovitejše delovanje prometnega sistema je pomemben tudi usklajen nadzor. Razmišljamo o možnostih za optimizacijo nadzora nad prometom na lokalnih cestah, boljšem upravljanju mirujočega prometa v jedrih naselij ter usmerjanju uporabe motorjev in e-skirojev na za to primerne površine. Tovrstne prilagoditve bi pomagale k bolj tekočemu prometu in pripomogle k varnosti vseh, še posebej tistih, ki so v prometu bolj izpostavljeni.

Zavedamo se, da je temelj varnega in prijetnega prometnega okolja medsebojno spoštovanje in sodelovanje vseh udeležencev. Skupaj lahko gradimo kulturo sobivanja, ki bo prispevala k večji varnosti in boljšemu počutju na naših cestah.

Pomanjkanje finančnih sredstev in obsežen nabor potrebnih ukrepov predstavljata veliko težavo za vse občine. Pri kritični infrastrukturi smo v naši občini odvisni tudi od državnih institucij, kot so Direkcija RS za infrastrukturo, Uprava RS za pomorstvo, Slovenske železnice in Družba za avtoceste v RS. Zaradi tega se krepi potreba po aktivnejšem sodelovanju različnih deležnikov, vključno s sosednjimi občinami. Na lokalni ravni pa je izvajanje nekaterih ukrepov, kot so umirjanje prometa, zniževanje omejitev hitrosti in usklajevanje parkirne politike z javnim prevozom, še vedno problematično. Za učinkovitejše spremembe in povezovanje na področju prostorskega in prometnega načrtovanja si želimo še več podpore in vključenosti najvišjega občinskega vodstva, saj ima ključno vlogo pri usmerjanju trajnostnega razvoja. Učinkovitejša sistemska integracija med OCPS in OPN predstavlja še en izziv. Čeprav se strateške usmeritve večinoma upoštevajo, trenutne kartografske rešitve za peš

in kolesarsko infrastrukturo ostajajo pomanjkljive in so osredotočene predvsem na daljinske oziroma turistične povezave. Še bolj jasna in odločna politična podpora za izvajanje ukrepov v prid trajnostne mobilnosti je torej nujna za premagovanje teh izzivov.

Poleg tega trenutno posvečamo premalo pozornosti sistematičnemu spremljanju in vrednotenju OCPS. Pomanjkanje natančnega spremljanja in vrednotenja prometnih ukrepov otežuje analizo uspešnosti izvedenih projektov. Bolj sistematično zbiranje podatkov in njihova uporaba bi omogočila natančnejše prilagajanje ukrepov ter učinkovitejše načrtovanje prihodnjih izboljšav na področju mobilnosti.

7.3 PRILOŽNOSTI

Priložnost se kaže v nadaljnjem črpanju evropskih oziroma državnih sredstev za izvajanje zastavljenih ukrepov. V ta namen je ključno povezovanje različnih deležnikov, saj lahko skupna prizadevanja pripomorejo k učinkovitejši izvedbi projektov. Pomembno je tudi širitev promocijskih kampanj skozi celo leto z večjo vključenostjo osnovnih šol, vrtcev in podjetij, kar bo prispevalo k večji ozaveščenosti in spremembi potovalnih navad. Opaziti je, da so cilji in ukrepi v obstoječem OCPS že dobro in dovolj ambiciozno zastavljeni, kar predstavlja trdno podlago za nadaljnje izboljšave. Na veljavi morajo pridobiti mehki ukrepi upravljanja mobilnosti, saj so ob nizkih stroških lahko hkrati zelo učinkoviti. Poleg tega prihajajoče dopolnitve OPN obetajo še dodatno usklajevanje prostorskih in prometnih ukrepov. Na medobčinski ravni pa se odpirajo nove priložnosti, ki vključujejo tudi regijsko povezovanje, kar bo s pripravo regionalne celostne prometne strategije in vzpostavitvijo Regijskega centra mobilnosti Istra Brkini Kras – RCM omogočilo lažjo komunikacijo med MO Koper in regionalnimi deležniki ter vplivanje na projekte regionalnega pomena.

7.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov, kar pomeni, da želimo izvesti še večji delež ukrepov, zastavljenih v akcijskem načrtu.



Pri pripravi OCPS so bile organizirane različne oblike vključevanja javnosti. Na sliki je javna razprava v Dekanih junija 2024.

Strateško vodilo

Načrtovanje in izvajanje ukrepov, ki temeljita na podatkih ter na primerih dobrih praks, ob izboljšanjem medsektorskem povezovanju ter rednem sodelovanju in komunikaciji z občani in ključnimi deležniki.

Ambicija

Povečanje deleža vsaj deloma izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta OCPS na 70 % do l. 2032 glede na 65 % l. 2024.

7.5 UKREPI

Transparentno načrtovanje in odločanje ter učinkovito izvajanje ukrepov

Za uspešno upravljanje prometa in trajnostne mobilnosti je ključno celostno načrtovanje. Sprejetje, vrednotenje in posodabljanje občinske celostne prometne strategije omogoča dolgoročno usmeritev prometa v občini (ukrep 1.1). Pri tem ima pomembno vlogo koordinator za trajnostno mobilnost, ki skrbi za izvajanje OCPS in drugih prometnih projektov (ukrep 1.2). Prilagoditev prostorske politike skozi pripravo obveznih strokovnih podlag, zahtevanih v Zakonu o celostnem prometnem načrtovanju, zagotavlja skladnost razvojnih strategij in boljše predpogoje za uporabo trajnostne mobilnosti (ukrep 1.3), sodelovanje z RCM in sosednjimi občinami pa prispeva k učinkovitejšemu regionalnemu povezovanju (ukrep 1.4).

Povečanje transparentnosti odločanja in vključevanje prebivalcev v procese prometnega načrtovanja omogoča – prek delavnic, anket, javnih razprav, delovnih skupin ter interaktivnih spletnih platform – boljše prilagajanje ukrepov lokalnim potrebam (ukrep 1.5). Pilotni projekti praktičnega urbanizma (taktični urbanizem) omogočajo hitro testiranje izboljšav v urbanem okolju, kot so prenova Ukmarjevega trga in Trga Brolo (ukrep 1.6). Dodatno bo poenotenje celostne grafične podobe signalizacije kolesarskih, pohodnih in tematskih poti na ravni slovenske Istre zagotovilo boljše uporabniško izkušnjo in varnejše gibanje (ukrep 1.7).

Finančna in infrastrukturna podpora

Za uspešno izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti je ključna ustrezna finančna podpora. To dosegamo z uravnoteženim financiranjem različnih načinov mobilnosti v občinskem proračunu (ukrep 1.8), ter redno spremljanje in prijavljanje na razpise s področja trajnostne mobilnosti, ki jih objavljajo država, Evropska unija ali druge organizacije (ukrep 1.9). Oba ukrepa se medsebojno dopolnjujeta. Uravnotežen proračun (ukrep 1.8) ustvarja dobro podlago, medtem ko aktivno prijavljanje na razpise (ukrep 1.9) prinaša dodatne vire, ki pospešijo izvedbo načrtovanih ukrepov trajnostne mobilnosti.

Pomemben ukrep je tudi podpora pri izdelavi mobilnostnih načrtov za ključne deležnike – občinske institucije (npr. MO Koper, Marjetica Koper, osnovne in srednje šole, višje šole, univerza, itd.), večje zaposlovalce (npr. Luka Koper) ter pri pripravi večjih dogodkov – predvidoma enkrat letno (ukrep

1.10). S tem se spodbuja trajnostna mobilnost pri dnevnih migracijah in zmanjšuje prometne obremenitve.

Spremljanje in vrednotenje

Za učinkovito upravljanje prometa je ključno natančno spremljanje podatkov in vrednotenje ukrepov. Vzpostavitev senzorske platforme za delovanje PIC centra bo omogočila zbiranje in obdelavo podatkov o prometu, kar bo olajšalo načrtovanje novih investicij (ukrep 1.11). Redno spremljanje kazalnikov trajnostne mobilnosti, izvajanje anket in štetja prometa zagotavlja boljše razumevanje prometnih vzorcev in učinkov sprejetih ukrepov (ukrep 1.12).

Vzpostavitev registra nevarnih točk v cestnem prometu ter njihovo odpravljanje s sprotimi pregledi in vključevanjem prebivalcev v podajanje predlogov, posebej z ozirom na potrebe gibalno in senzorično oviranih oseb, bo prispevalo k večji prometni varnosti (ukrep 1.13).

Promocijsko-ozaveševalne aktivnosti

Ozaveščanje in izobraževanje ključnih deležnikov je pomemben del prehoda v trajnostno mobilnost (ukrep 1.14). Aktivnosti, kot so prometna kača, pešbus, bicivlak, delavnice in seminarji v šolah in vrtcih, prispevajo k spremembi potovalnih navad že pri najmlajših (ukrep 1.15). Promocija in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti potekata skozi vse leto. V okviru projekta Koper – Zdravo mesto Občina aktivno sledi viziji zdravega in prijaznega mesta, pri čemer uporablja različne spletne platforme ter javne kampanje za vključevanje občanov. Posebno pozornost namenjamo ranljivejšim skupinam v prometu, kot so starejši in invalidi, ter jim zagotavljamo ustrezno informiranost.

V sklopu stebra Celostno prometno načrtovanje podpiramo promocijo hoje, kolesarjenja in javnega prevoza, saj te oblike trajnostne mobilnosti prispevajo k boljšemu in varnejšemu mestu. Problematiko mobilnosti obravnavamo tudi skozi evropske projekte, za vsak projekt pa pripravimo prilagojen promocijski načrt.

Pri investicijskih projektih izvajamo promocijske aktivnosti tako pred začetkom, kot tudi po zaključku, z namenom povečanja ozaveščenosti in sprejemanja sprememb med prebivalci. Stalne aktivnosti, kot so promocija javnega potniškega prometa, spodbujanje kolesarjenja, spodbujanje sopotništva in podobno se med Evropskim tednom mobilnosti še dodatno okrepijo.

Zavedamo se, da le celostni pristop pri načrtovanju promocije trajnostne mobilnosti prispeva k razvoju bolj vključujočega in občanu prijaznega mesta Koper.

08

DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je najbolj osnovna oblika gibanja človeka in pravzaprav del vsake poti – hodimo tudi, ko uporabljamo avtomobil (dostop do parkirišč) ali javni prevoz (dostop do postaj in postajališč). Zato je ključnega pomena, da povsod

zagotavljamo dobro dostopnost za pešce, ter invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo. To ne vključuje le površin za pešce, ki so bistven del urbanih središč in njihovih povezav z bližnjimi naselji, temveč tudi prijetno, čisto in tiho okolje za hojo, ustrezno ozelenitev in senco, dovolj široke poti, ki omogočajo hojo v dvoje ali uporabo vozičkov in drugih pripomočkov, vključno z invalidskimi vozički. Poleg tega je pomembna tudi urbana oprema, kot so klopi in zavetja, ki omogočajo počitek ali druženje ter varna prehodna mesta za pešce. Ker so pešci najbolj ranljivi udeleženci v prometu, je nujno, da se prometne ureditve prilagajajo njim in ne obratno.

8.1 DOSEŽKI

Občina je v zadnjih letih izvedla številne ukrepe za izboljšanje pogojev peš prometa. V mestnem jedru je bilo vzpostavljeno območje za pešce in izvedeni ukrepi za umirjanje prometa, zlasti na Pristaniški ulici. V sklopu urejanja zgodovinskega jedra so bile tlakovane javne površine na Pobegovi ulici, izdelan pa je bil tudi elaborat o možnostih tlakovanja v historičnem delu mesta. V razširjenem mestnem središču so bile urejene kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti ter vzhodni ankaranski vpadnici, obnovljena je bila tudi pešpot z Markovca v Koper. Na širšem območju (Olmo–Prisoje–Šalara, Semedela–Žusterna) so bili urejeni številni pločniki, med drugim na Jurčičevi, Levstikovi, Dolgi Reber in Partizanski ulici, ter izvedeni projekti za izboljšanje dostopnosti in varnosti pešcev. Posebno pozornost MO Koper še vedno namenja vzpostavitvi vertikalne mobilnosti z izvajanjem projekta povezave obalnega območja z Markovim hribom. Pomemben napredek je bil dosežen na področju rekreacijskih poti. Med večjimi projekti izstopa ureditev promenade med Koprom in Žusterno, ureditev pešpoti na obalni cesti Koper–Izola ter vzdrževanje in izboljšanje poti Parenzana med Škofijami in Bertoki. Poleg tega je bil izveden projekt umiritve prometa na Pobeški cesti pri Cesti borcev, ki je bil izglasovan v okviru participativnega proračuna. Občina je veliko pozornosti namenila tudi ozelenitvi pešpoti in postavitvi urbane opreme. Ob prometnih koridorjih so bile izvedene zasaditve, med drugim na Ankaranski cesti, Mandraču in v drevoredu Kvedrova. Projekt Drevo kamor



Hoja je najpreprostejša in najbolj naravna oblika premagovanja razdalj.



Gibalno ovirani si želijo čim večje samostojnosti, zato je prilagajanje infrastrukture ključno za njihovo nemoteno in varno mobilnost.

lahko je prispeval k ozelenitvi parkirišča na Škofijah, izvedena pa je bila tudi zasaditev otroškega parka Olmo–Prisoje ob Badaševici. Občina je poskrbela za dodatno urbano opremo, postavljene so bile nove klopi in koši za smeti, varnostna ograja ob pločniku Vena Piona ter opozorilne table za obmorski park.

V okviru prizadevanj za večjo dostopnost je bila prilagojena infrastruktura za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, vključno s klančinami na avtobusnih postajališčih, na prehodih za pešce, itd.. Na organizacijski ravni pa je bil v osnovnih šolah uspešno uveden projekt Pešbus, ki spodbuja trajnostne potovalne navade otrok. Za povečanje ozaveščenosti o pomenu pešačenja se kampanje, ki so bile sprva omejene na Evropski teden mobilnosti, zdaj širijo skozi celo leto z večjo vključenostjo osnovnih šol, vrtcev in lokalnih podjetij.

8.2 IZZIVI

MO Koper je po površini največja mestna občina v Sloveniji in poleg mesta obsega celotno podeželsko zaledje Kopra vse do Kraškega roba. S 54.000 prebivalci je po številu prebivalcev četrta največja občina v državi, hkrati pa ena najbolj razčlenjenih, saj je teritorialno razdeljena na 22 krajevnih skupnosti in več kot 100 naselij. Zaradi svoje geografske in naselbinske razgibanosti se pri razvoju peš prometa sooča s številnimi izzivi, zlasti pri zagotavljanju sklenjenih in varnih poti za pešce.

Eden največjih izzivov pri razvoju peš prometa je nepovezana infrastruktura, zlasti na obrobju mesta, v primestnih in zalednih naseljih ter ob regionalnih cestah, kjer pogosto manjkajo pločniki ali pa obstoječe poti niso sklenjene. To pešcem otežuje varno in udobno gibanje. Dodatno težavo predstavlja prometna infrastruktura, prilagojena predvsem avtomobilom – cestno omrežje in krožišča niso optimalno zasnovani za pešce in kolesarje, kar zmanjšuje njihovo varnost in udobje pri prečkanju prometnih površin. Poleg tega visoke hitrosti vozil še dodatno ogrožajo najbolj ranljive udeležence v prometu.

Slaba peš dostopnost do osnovnih storitev je še en pomemben problem. Več naselij v občini ima omejene

peš povezave do trgovin in drugih ključnih storitev, čepav so ta območja v OPN prepoznana kot lokacije, kjer bi bilo treba okrepiti oskrbo. Pomanjkanje ustrezne infrastrukture prebivalce pogosto sili v uporabo avtomobilov tudi za krajše razdalje, kar zmanjšuje motivacijo za hojo in povečuje prometne obremenitve.

Poleg infrastrukture se pešci pogosto srečujejo s pomanjkanjem urbane opreme, kot so klopi, zavetja in javna razsvetljava, kar zmanjšuje udobje in občutek varnosti, predvsem v večernih urah. Nezadostna zaščita pred vremenskimi vplivi, predvsem pomanjkanje dreves in senčil ob pešpoteh, otežuje gibanje, še posebej v vročih poletnih mesecih.

Dodatno oviro za trajnostno mobilnost predstavljajo še vedno neizvedene premostitve višinskih razlik na območju Semele in Markovca. Brez ustreznih povezav, kot so dvigala ali stopniščne povezave, ostaja dostopnost na tem območju omejena, kar povečuje odvisnost od avtomobilov namesto spodbujanja hoje.



Pri postavitvi ovir za preprečevanje vožnje koles in motorjev po pločnikih je pomembno omogočiti prehod pešcev, oseb z vozički in oseb z ovirano mobilnostjo.



Neoptimalno stanje pločnikov lahko vpliva na to, kako radi se odločamo za hojo in zahteva večjo previdnost pri gibanju.

8.3 PRILOŽNOSTI

Največ priložnosti za hojo je v urbanih središčih, pri čemer Koper ni izjema. 94 % prebivalcev naselja Koprma ima živilsko trgovino v 10-minutni peš dostopnosti, kar ustreza konceptu 15-minutnega mesta, kjer so vse ključne storitve, kot so trgovine, šole, zdravstvene ustanove, parki in kulturne vsebine, dostopne peš ali s kolesom. Kljub dobri dostopnosti ostajajo izzivi, saj je infrastruktura še vedno prilagojena predvsem avtomobilom. V naseljih z visoko peš dostopnostjo je treba izboljšati kakovost in pestrost storitev, da bi lahko prebivalci še več opravkov opravili peš. Na primer, trenutno 6 % vprašanih opravi opravke peš, še 10 % pa bi ta način izbralo kot alternativo.

Hoja igra pomembno vlogo pri vsakodnevnih poteh, zlasti pri šolskih in delovnih migracijah. Skoraj tretjina učencev prihaja v šolo peš, prav tako 70 % zaposlenih na razdalji do 2 km. Občani podpirajo izboljšave šolskih poti, površin za pešce in javnega prostora, saj bi to še spodbudilo hojo. Z umirjanjem prometa, izboljšanjem infrastrukture in ozaveščanjem lahko povečamo delež hoje in okrepimo trajnostno mobilnost v občini.



Izboljšanje šolskih poti prispeva k večji varnosti otrok in spodbuja hojo kot zdrav in trajnosten način prihoda v šolo.

8.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za hojo. Če bomo uspeli urediti okolje, varno za otroke, bo varno tudi za preostale ljudi.

8.5 UKREPI

Načrtovanje, izgradnja in ureditev povezav za pešce

Za izboljšanje dostopnosti in varnosti pešcev bomo pripravili projektno dokumentacijo za ureditev peš površin v posameznih naseljih in obalnem območju (ukrep 2.1). Gradnja manjkajočih pločnikov in peš poti bo vključena v vzdrževanje in prenovo občinskih cest; predvidoma bomo vsako leto izvedli en odsek, s čimer bomo zagotovili varnejše povezave na ključnih šolskih in drugih lokacijah, ki jih predlagajo občani (npr. postajališče Dinos, Gažon, Škofije, Stara Šmarska in podeželska območja) (ukrep 2.2).

Prav tako bomo vsako leto uredili vsaj en odsek obstoječih peš površin, pri čemer bomo na prometno obremenjenih odsekih ločili pešce in kolesarje (npr. HC Škocjanski zatok, odcep od regionalne ceste na Porečanki, pokopališče Bertoki–Dekani–Škofije in Pristaniška ulica proti tržnici in taksistom) (ukrep 2.3). Posebna pozornost bo namenjena tudi izboljšanju dostopnosti za gibalno ovirane osebe, vključno z urejanjem parkirnih mest za invalide, klančin, robnikov in prilagojenih pločnikov, skladno z akcijskim načrtom dokumenta »Analiza položaja invalidov z akcijskim načrtom za izboljšanje in uresničevanje enakih možnosti invalidov v MOK za obdobje 2023–2027« in drugimi pobudami (ukrep 2.4).

Pomemben projekt bo tudi mobilna povezava Markovec, ki bo omogočala vertikalno povezavo obalnega območja z Markovim hribom za pešce in kolesarje ter vključevala servisne storitve za Obmorski urbani park (ukrep 2.5).

Večja varnost pešcev

Za večjo varnost pešcev bomo nadgradili načrte šolskih poti za osnovne šole v mestu in primestnih naseljih ter spodbujali njihovo redno uporabo. Načrte bomo redno pregledali in po potrebi dopolnili (ukrep 2.6). Poleg tega bomo izdelali katalog ovir in spletno karto dostopnih lokacij za gibalno ovirane osebe, kar bo omogočilo boljšo prilagojenost urbanega prostora vsem uporabnikom (ukrep 2.7).

Povečanje privlačnosti za hojo

Hojo bomo spodbujali tudi z izboljšanjem spremljajočih ureditev, kot so ozelenitev, senčenje, urbana oprema, osvetlitev in prometna signalizacija. Ti ukrepi bodo izvedeni tako v urbanem območju, suburbanem pasu in podeželskem zaledju, kjer je potreba po kakovostnih peš površinah prav tako velika (ukrep 2.8).

Strateško vodilo

Zagotavljanje varnih, udobnih in direktnih poti za hojo v šolo ter dostopa za funkcionalno ovirane osebe, izboljšanje zaščite pred vremenskimi vplivi in ozaveščanje o pozitivnih učinkih pešačenja.

Ambicija

Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo, na 35 % do I. 2032 glede na 29 % I. 2024.

09

TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje je eden najhitrejših in najučinkovitejših načinov prevoza na krajših razdaljah, saj omogoča hitro in neposredno premikanje od vrat do vrat, brez čakanja v prometnih zastojih ali iskanja parkirnega mesta. Poleg tega prinaša številne prednosti – izboljšuje zdravje, zmanjšuje onesnaževanje okolja in prispeva k trajnostni mobilnosti.

MO Koper ima zaradi ugodnega podnebja, lege ob morju in turističnega pomena velik potencial za razvoj kolesarstva. Kolo igra pomembno vlogo pri dostopu do šol, delovnih mest in storitev, hkrati pa postaja vse bolj priljubljeno za rekreacijo in turizem. V mestu je kolesarska infrastruktura večinoma urejena, medtem ko v zaledju primanjkuje varnih in povezanih kolesarskih poti. Ker si tam kolesarji večinoma delijo cestišče z motornim prometom, je vožnja s kolesom manj privlačna in predvsem nevarna.

Ključni dejavniki, ki vplivajo na odločitev posameznika za uporabo kolesa namesto avtomobila, so občutek varnosti, udobje kolesarjenja in urejena parkirna infrastruktura. Zato je razvoj celostne in kakovostne kolesarske mreže eden izmed ključnih ciljev trajnostne mobilnosti v občini.

V zadnjih letih se vse bolj uveljavlja tudi uporaba mikromobilnosti, ta vključuje e-skiroje, električna kolesa, in podobna prevozna sredstva katerih hitrost ne presega 25 km/h. Ta oblika prevoza ponuja dodatno prilagodljivost in je še posebej primerna za zelo kratke razdalje in premagovanje t. i. „zadnje milje“ – povezovanje javnega prevoza s končno destinacijo. E-skiroji so hitri, okretni in zavzamejo malo prostora, kar jih naredi privlačne za hitro premikanje po urbanem okolju. Kljub svojim prednostim pa uporaba e-skirojev zahteva ustrezno infrastrukturo in jasna pravila, ki zagotavljajo varnost vseh udeležencev v prometu.

9.1 DOSEŽKI

V sklopu širjenja kolesarskega omrežja so bile izvedene številne infrastrukturne izboljšave, ki omogočajo varnejšo in udobnejšo vožnjo s kolesom. Med ključnimi pridobitvami so kolesarska in pešpot ob Piranski cesti, ob vzhodni ankaranski

vpadnici, preko Piranske ceste, kolesarska in pešpot kanal Grande, Dolinska, Oljčna, del Istrskega odreda ter povezava preko Piranske ceste v Kopru. Da bi preprečili kaotično parkiranje e-skirojev, je občina leta 2024 izvedla razpis za upravljalca storitve mikromobilnosti in uredila namenska parkirna mesta, zlasti v urbanem središču in na območjih z večjim prometom.

Za boljšo dostopnost kolesarjev do oddaljenih lokacij je bila leta 2019 uvedena pilotna storitev KoloBUS, ki omogoča kombinacijo avtobusnega prevoza s prevozom koles. V okviru projekta Medcycletour (Interreg MED) je KoloBUS



Kolesarjenje je vse bolj priljubljena oblika rekreacije, kar je dobra osnova, da postane tudi pogostejša oblika mobilnosti.



Kolesarski števec prispeva k promociji kolesarjenja, saj beleži uporabo kolesarskih poti in ozavešča o pomenu trajnostne mobilnosti.

ob vikendih med majem in septembrom povezal slovensko Istro in Kras na krožni relaciji. Storitve spodbujajo trajnostno mobilnost, uporabo koles na daljših razdaljah in prispeva k razvoju trajnostnega turizma.

Poleg urbanih kolesarskih poti občina veliko pozornosti namenja rekreacijskim in turističnim povezavam. Med pomembnejšimi projekti je urejanje pohodniško-kolesarske poti Parenzana, ki povezuje Koper z drugimi obalnimi mesti in ponuja izjemno doživetje tako za domače kot tuje obiskovalce.

Za spodbujanje kolesarjenja so bile izvedene različne promocijske aktivnosti, vključno z organizacijo dogodkov in postavitvijo kolesarskih števcov, ki omogočajo spremljanje uporabe kolesarskih poti ter ozaveščanje javnosti o pomenu kolesarjenja.

9.2 IZZIVI

Eden največjih izzivov občine je nepovezana kolesarska mreža, zlasti ob regionalnih cestah, kjer kolesarji nimajo varnih, ločenih poti. Čeprav je v ravninskem delu mesta infrastruktura razvita, njena nesklajenost otežuje varno in učinkovito uporabo.

V starem mestnem jedru, kjer je prostor omejen, so skupne površine smiselna rešitev, vendar bi morala biti vožnja z motornimi vozili dovoljena le izjemoma. Dodatno oviro predstavljajo višinske razlike, predvsem na povezavah med Markovim hribom in mestnim jedrom. Čeprav kolesarske poti obstajajo proti Bertokom, Vanganelu in po Parenzani, so številne povezave izven mesta nevarne in neurejene.

Visok delež kolesarskih nesreč je resna težava, saj je prometna infrastruktura še vedno prilagojena predvsem

avtomobilom. Zlasti v zaledju so kolesarji pogosto prisiljeni deliti cestišče z motornimi vozili, ki vozijo prehitro in nevarno prehitujejo, kar povečuje tveganje za nesreče. Dodatno nevarnost predstavlja neupoštevanje prometnih pravil, predvsem pri voznikih koles s pomožnim motorjem, ki sicer ne presegajo hitrosti 25 km/h, a pogosto presegajo predpisane hitrosti.

Pomanjkljiva kultura sobivanja dodatno zmanjšuje občutek varnosti, še posebej pri ranljivih skupinah, kot so otroci, starejši in ženske, ki se zaradi teh tveganj manj pogosto odločajo za kolesarjenje.

Eden pomembnejših izzivov je usklajevanje vožnje mikromobilnostnih sredstev s pešci, kolesarji in motornim prometom. Pogosto prihaja do konfliktov na pločnikih, kolesarskih stezah in cestah, saj trenutna infrastruktura ni vedno prilagojena vsem. Pomembno je stalno ozaveščati uporabnike o pravilni in varni uporabi mikromobilnostnih sredstev.

Pomanjkljiva razsvetljava kolesarskih poti negativno vpliva na varnost, zlasti v večernih urah. Ne zadostna osvetlitev in pomanjkanje zaščite pred vremenskimi vplivi otežujeta razvoj varnega in povezanega kolesarskega omrežja, kar dodatno zmanjšuje privlačnost kolesarjenja kot trajnostne oblike mobilnosti.

Pomanjkanje kolesarnic, zlasti pri javnih ustanovah in ključnih točkah dnevnih migrantov, zmanjšuje privlačnost kolesarjenja kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Težavo dodatno povečuje odsotnost sistema za izposajo koles ter prenizki parkirni normativi v OPN, ki so še vedno vezani predvsem na avtomobilске. Katalog urbane opreme pa ne določa standardov za stojala.

9.3 PRILOŽNOSTI

Kolesarjenje je v občini priljubljena oblika mobilnosti, zlasti med šolarji in rekreativci, saj ima 64 % gospodinjstev vsaj dve kolesi. Čeprav danes v šolo kolesari le 3 % otrok, si jih 27 % to želi, dodatnih 18 % pa bi uporabljalo skiroje ali druge pripomočke. To predstavlja veliko spodbudo za razvoj varnih in dostopnih kolesarskih povezav, zlasti ob regionalnih cestah med naselji, kjer trenutno primanjkuje varnih poti. Močna podpora občanov za širitev kolesarske infrastrukture omogoča nadaljnje izboljšave, ki bi povečale varnost in privlačnost kolesarjenja.

Občina je zaradi ugodnega podnebja in privlačnega okolja že zdaj priljubljena za rekreacijsko kolesarjenje, v povezavi z javnim prevozom pa ima velik potencial tudi za turistično kolesarjenje. Urejene rekreacijsko-turistične poti lahko služijo kot osnova za dnevno mobilnost, zato je pomembno spodbujati sinergijo obeh oblik kolesarjenja. Poleg širitve infrastrukture je priložnost tudi v vzpostavitvi več parkirnih mest za kolesa, dodatne opreme ter avtomatiziranega sistema za izposojanje koles, ki bi izboljšali dostopnost in varnost kolesarjev. Prav tako bi kolesarjenje postalo privlačnejše z boljšo osvetlitvijo poti, umirjanjem motornega prometa in razširitvijo kolesarskega omrežja.

Mikromobilnost pa predstavlja pomembno priložnost za izboljšanje trajnostne mobilnosti z zmanjšanjem avtomobilskega prometa in povezovanjem z javnim prevozom, spodbuja gospodarski razvoj skozi nove storitve in turizem, izboljšuje kakovost življenja v mestu z manj hrupa in bolj dostopnim prostorom, ter povečuje privlačnost mesta, saj omogoča hitro in prilagodljivo premikanje na krajše razdalje.



Umirjanje kolesarskega prometa na dvosmerni kolesarski stezi v Žusterni povzroča pri določenih uporabnikih neugodnost, priporočljivo je preučiti implementacijo ustrežnejše rešitve.



Na podeželskih cestah se srečujejo različni udeleženci v prometu, zato je nujna previdnost in prilagojena vožnja.



Medtem ko so na nekaterih lokacijah že na voljo ustrezni nasloni za kolesa, se na drugih mestih kažejo priložnosti za izboljšanje opremljenosti ali posodobitev obstoječih stojal.

9.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za kolesarjenje. Varni pogoji za kolesarjenje za otroke pomenijo tudi varno okolje za kolesarjenje starejših, gibalno oviranih in navsezadnje vseh, ki ne sodijo med bolj ranljive udeležence.

Večja varnost kolesarjev

Vsako leto bomo uredili vsaj en odsek obstoječih kolesarskih površin med posameznimi predeli, vključno z izgradnjo izvennivojskih povezav (npr. pri Bertokih), kar bo omogočilo bolj tekoč in varen kolesarski promet (ukrep 3.3). Prav tako bomo vsako leto opremili vsaj en del kolesarskih površin s talno in vertikalno prometno signalizacijo, s čimer bomo izboljšali vodenje kolesarjev ter povečali preglednost in varnost kolesarskega omrežja (ukrep 3.4).

Povečanje privlačnosti kolesarjenja

Za spodbujanje kolesarjenja bomo zasnovali in vzpostavili krožno kolesarsko pot, ki bo povezala celotno slovensko Istro. Kolesarska povezava bo potekala po obstoječih in novih trasah oljčnih, vinskih in sadnih poti ter se navezovala na Kras in Brkine (ukrep 3.5). Poleg tega bomo podprli vzpostavitev kolesarske poti na opuščeni trasi železnice Prešnica–Koper, ki predstavlja novo povezavo za rekreativne kolesarje in prispevala k razvoju kolesarskega omrežja v regiji (ukrep 3.6).

Skladno s prometno študijo »Zasnova kolesarske mreže mesta Koper« (november 2023) bomo na 29 lokacijah vzpostavili nova ali dodatna javna parkirišča za kolesa ter varovane kolesarnice – tako v sklopu intermodalnih vozlišč, garažnih hiš in drugih lokacijah – z ustrezno urbano opremo.

Strateško vodilo

Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje v šolo z varnimi in neprekinjenimi povezavami, umirjenim prometom ter ustreznimi pogoji za varno parkiranje koles.

Ambicija

Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo, na 10 % do l. 2032 glede na 3 % l. 2024.

9.5 UKREPI

Ureditev povezav za kolesarje

Za izboljšanje povezanosti kolesarske infrastrukture bomo zgradili manjkajoče odseke – predvidoma vsaj en odsek na leto – s čimer bomo povezali obstoječo kolesarsko mrežo v mestu s primestjem in zalednimi naselji. Prednostne povezave vključujejo obalno cesto Koper–Izola, pokopališče Škocjan–naselje Bertoki, Pobegi–Sv. Anton, Vanganel–Prade, Škofije–Sermin, Markovec–Gažon, Rižana–Mostičje, Manžan–Guci ter odsek Pomjan–Kortina–Škrline, ki so bil izpostavljeni na javni razpravi (ukrep 3.1).

Mobilna povezava Markovec bo omogočala vertikalno povezavo obalnega območja z Markovim hribom tako za pešce kot tudi kolesarje (ukrep 3.2, povezan z ukrepom 2.5).

Poseben poudarek bo tudi na lokacijah pri javnih objektih (šole, vrtci, trgovine, lekarne, športne in kulturne ustanove, turistične točke, avtobusna postajališča) (ukrep 3.7).

Za boljše spremljanje in načrtovanje ukrepov bomo v naslednjih letih postavili predvidoma pet kolesarskih števcov z možnostjo prestavljanja. Ti bodo omogočili spremljanje prometnih tokov in optimizacijo kolesarske infrastrukture (ukrep 3.8).

Spodbujali bomo uporabo električnih koles z vzpostavitev vsaj treh polnilnih postaj (servisnih točk) ter podprli vzpostavitev enotnega sistema izposoje e-koles in e-skirojev na območju slovenske Istre, pri čemer bodo ključne lokacije v mestnih in primestnih naseljih ter na parkiriščih P+R (ukrep 3.9 in 3.10).

10

ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni prevoz prinaša veliko koristi posameznikom, skupnostim in lokalnemu gospodarstvu. Ključen je za dostopnost in mobilnost vseh prebivalcev, ne glede na starost, zdravstveno stanje ali finančne zmožnosti. Ocenjuje se, da več kot 30 % prebivalcev ne more ali ne sme voziti avtomobila, zato ima javni prevoz pomembno vlogo pri zmanjševanju prevozne revščine. Poleg tega je učinkovitejši od osebne prometa, saj omogoča večjo kapaciteto prevozov, zmanjšuje emisije in hrup ter prispeva k trajnostnemu razvoju.

Kljub tem prednostim v MO Koper še vedno prevladuje osebni promet. Osnovni nosilec javnega prevoza je avtobusni promet, ki je v mestnem območju dobro organiziran, medtem ko je v primestnih naseljih in podeželskem zaledju bistveno manj učinkovit. Nizka pogostost voženj primestnih avtobusov pomeni, da ti niso konkurenčni avtomobilom, kar omejuje njihovo uporabo. Občina je sicer povezana tudi



Kurjerca, brezplačno električno vozilo, omogoča prilagodljive vožnje po starem mestnem jedru Kopra vse dni v letu. Vstop in izstop sta mogoča kjer koli, uporabniki pa jo lahko ustavijo z dvigom roke ali rezervacijo po telefonu.



Prenovljena glavna avtobusna postaja Koper s kartomatom, ki omogoča različne načine plačevanja storitev prevozov.

z železniškim omrežjem, vendar ta oblika prevoza zaradi slabe pokritosti, redkih voženj in dolgega potovalnega časa ne predstavlja ustrezne alternative. Da bi izboljšali dostopnost, uvajamo nove oblike javnega prevoza, kot je prevoz na klic, ki omogoča osnovno mobilnost ranljivim skupinam prebivalstva in tistim, ki nimajo druge možnosti prevoza.

10.1 DOSEŽKI

Kljub temu da celoten sistem javnega potniškega prometa ni v izključni pristojnosti občine, smo v preteklih letih uspeli izboljšati možnosti prevoza in dostopnost za različne skupine prebivalcev s sofinanciranjem vozovnic in mesečnih abonmajev.

V mestu Koper deluje mestni avtobusni prevoz z 12 linijami, ki povezujejo staro mestno jedro z bližnjimi predeli. Nekatere krožne linije omogočajo povezavo s parkirišči P+R, kar prispeva k boljši dostopnosti in spodbujanju trajnostne mobilnosti. V zadnjih letih smo podaljšali nekatere linije v primestna območja, s čimer smo izboljšali dostopnost javnega prevoza za širši krog prebivalcev. Pomemben

korak k boljši poveztljivosti je bila tudi prva integracija šolskih prevozov s primestno avtobusno linijo, ki je začela veljati spomladi 2025. Ta sprememba je omogočila boljšo dostopnost javnega prevoza na območju Gračišča, kjer so bile avtobusne povezave do takrat pomanjkljive.

Pozornost smo namenili tudi urejanju avtobusnih postajališč. V naseljih Čežarji in Pobegi smo uredili čakalnice, medtem ko smo na lokacijah Sv. Ana, pri Soči, pri banki, v Lovranu in druge namestili obveščevalne in informativne table.

Koper je povezan tudi z drugimi mesti preko regionalnih in mednarodnih avtobusnih linij, javni prevoz pa dopolnjuje avto-taksi služba. Občina se je leta 2020 pridružila projektu prevozov na klic „Prostofer“, ki omogoča brezplačne prevoze starejšim občanom, ki nimajo lastnega prevoza ali dostopa do javnega prevoza. V projektu trenutno sodeluje 14 prostovoljnih voznikov, ki starejšim omogočajo lažje dostopanje do zdravstvenih storitev, javnih ustanov in trgovin.

Pomemben korak k trajnostni mobilnosti je bila tudi uvedba električnih avtobusov Kurjer in brezplačnih električnih vozil Kurjerc, ki izboljšujejo poveztljivost starega mestnega jedra z minimalnim vplivom na okolje.

Eden največjih projektov je bila prenova avtobusne postaje Koper v letu 2022, ki zdaj vključuje večji objekt z nadstrešnico nad peroni, čakališče, blagajno, toaletne prostore in gostinsko ponudbo. V sklopu prenove smo uredili tudi postajo za mestna kolesa, urbano opremo, parkirišče za avtobuse ter postajališča za taksije, kar pomembno prispeva k boljši prometni povezanosti in dostopnosti mesta.

10.2 IZZIVI

Kljub obstoječemu javnemu potniškemu sistemu se številni prebivalci še vedno soočajo z omejeno dostopnostjo in nezanesljivostjo prevoznih storitev. Eden največjih izzivov ostaja nizka frekvenca medkrajevnih avtobusov, ki ne omogoča konkurenčne alternative osebnemu avtomobilu. Še posebej ob koncih tedna se število odhodov prepolovi, nekatere linije pa prenehajo obratovati že v zgodnjih večernih urah, kar močno omejuje mobilnost prebivalcev zunaj mestnega središča. V zalednih naseljih avtobusnih odhodov ob koncih tedna praktično ni.

Poleg tega nezanesljivost avtobusnega prometa zaradi redkih in nerednih voženj pogosto ne omogoča pravočasnega in zanesljivega prevoza, kar zmanjšuje zaupanje uporabnikov. Dodatno težavo predstavlja slaba povezanost z zaledjem, saj mestni avtobusni promet ne dosega vseh naselij, ki so vključena v strateški del OPN, kar prebivalcem primestnih območij onemogoča ustrezne povezave z mestnim središčem. Čeprav prevoz na klic in javna taksi služba ponujata delno rešitev, trenutno ne zadostujeta za pokrivanje vseh potreb v manj dostopnih delih občine.



Železniški promet ostaja velik izziv in žal ne predstavlja resne alternative drugim prevoznim načinom. Glavne ovire so omejena pokritost (le štiri postaje v občini), predvsem pa dolgi potovalni časi in nizka frekvenca voženj. Res je, da so nekatera avtobusna postajališča še vedno pomanjkljivo opremljena, brez osnovnih elementov, kot so nadstrešnice, klopi, koši za smeti in vozni redi, kar na določenih lokacijah dodatno otežuje uporabo javnega prevoza za potnike. Hkrati javna prevozna sredstva niso prilagojena osebam s posebnimi potrebami, kar omejuje dostopnost ranljivim skupinam prebivalcev in zmanjšuje njihovo mobilnost.

10.3 PRILOŽNOSTI

Javni potniški promet ima velik razvojni potencial, kar potrjuje tudi močna podpora prebivalcev za njegove izboljšave. 85 % anketiranih si želi pogostejših voženj medkrajevnih avtobusov, 83 % podpira uvedbo dodatnih medkrajevnih avtobusnih linij, močna pa je tudi podpora povečanju frekvenc in uvedbi novih linij mestnega avtobusnega prevoza. Poleg tega 82 % vprašanih izpostavlja potrebo po dostopnejših in jasnejših informacijah o avtobusnem prometu. Povečanje števila odhodov, boljša informiranost in izboljšanje povezav med mestom in podeželjem bi lahko močno izboljšali privlačnost javnega prevoza ter zmanjšali odvisnost od osebnih vozil.

Pomembno priložnost predstavlja tudi nadgradnja železniške proge in izgradnja drugega tira med Koprom in Divačo, ki bo v prihodnosti omogočila krajše potovalne čase in pogostejše železniške povezave. Trenutno 87 % vprašanih izraža nezadovoljstvo s frekvenco železniškega prevoza, kar kaže na potrebo po izboljšavah. Poleg večje dostopnosti železniških prevozov prebivalci izpostavljajo tudi boljšo poveztljivost med različnimi oblikami prevoza, kot je možnost enostavnega prestopanja med kolesom, avtobusom in vlakom, ter prilagoditev infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam.

10.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo skrb za izboljšanje kakovosti vseh oblik JPP za večjo dostopnost.

Strateško vodilo	Ambicija
Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev, vključno z boljšim povezovanjem s podeželjem, na način, ki zagotavlja redne in dovolj pogoste odhode z urejenih postajališč ter potovalni čas, konkurenčen osebnemu avtomobilu.	Povečanje števila potnikov z različnimi oblikami JPP za 10 % do l. 2032 glede na l. 2023 (870.963 prepeljanih potnikov z mestnim avtobusom in 155 s Prostoferjem).

10.5 UKREPI

Mestni avtobusni promet

Za izboljšanje dostopnosti in pogostosti javnega prevoza bomo povečali frekvenco odhodov obstoječih linij in uvedli nove povezave mestnega prometa, kot so linija med P+R Sonce in starim mestnim jedrom ter linije do primestnih naselij (ukrep 4.1).

V sodelovanju s koncesionarjem bomo postopoma nadomeščali stara in odslužena vozila z novimi, okolju prijaznimi, s čimer bomo zmanjšali emisije in izboljšali trajnost mestnega avtobusnega prometa (ukrep 4.2).

Medkrajevni promet

Za izboljšanje povezljivosti med mestom in zaledjem bomo integrirali in prilagodili šolske prevoze v sistem JPP, kar bo omogočilo bolj racionalno in učinkovito izrabo prevoznih sredstev (ukrep 4.3). Hkrati bomo povečali frekvenco odhodov ter prilagodili linijske medkrajevne prevoze, da bodo bolje služili potrebam prebivalcev primestnih in podeželskih območij (ukrep 4.4).

Za potrebe turizma bomo vzpostavili medobčinsko „Hop-on Hop-off“ sezonsko linijo, ki bo omogočala enostavno premikanje turistov in lokalnega prebivalstva, hkrati pa bo omogočala tudi prevoz koles (ukrep 4.5).

Na področju mednarodnih povezav bomo podali pobudo za vzpostavitev avtobusne linije do letališča v Trstu in hitre linije do ljubljanskega letališča, kar bi izboljšalo povezave med Koprom in pomembnimi letalskimi vozlišči (ukrep 4.6). Poleg cestnega potniškega prometa bomo podprli nadgradnjo potniško železniško postajo Koper in si prizadevali za izboljšanje železniških storitev v občini (ukrep 4.7). Prav tako bomo preučili možnosti vzpostavitve „lahke železnice“ ali visoko zmogljivega javnega prevoza za povezovanje obalne somestja slovenske Istre s Trstom in Umagom (ukrep 4.8).

Prizadevali si bomo tudi za nemoteno izvajanje sezonskega morskega potniškega prometa z možnostjo prevoza koles, kar bo okrepilo privlačnost obalne regije in razbremenilo cestno omrežje v poletnih mesecih (ukrep 4.9).

Za boljšo železniško povezljivost bomo podali pobudo Slovenskim železnicam za povečanje števila odhodov vlakov in izboljšanje storitev za potnike (ukrep 4.10).

Nadgradnja kakovosti in storitev JPP

Za izboljšanje udobja in dostopnosti JPP bomo uredili avtobusna postajališča v celostni podobi – vsako leto bomo izvajali vzdrževanje, hkrati pa prenovili vsaj eno postajališče – kar vključuje postavitev nadstrešnic, sedišč, jasne prometne signalizacije in možnosti izogibalšč (ukrep 4.11). Nadgradili bomo prikaz informacij o JPP, vključno s sistemom obveščanja, označevanjem postajališč s turističnimi in mobilnostnimi informacijami v več jezikih, uporabo aplikacije za sledenje vozilom ter izboljšano notranjo signalizacijo na avtobusih (ukrep 4.12).

Za večjo dostopnost bomo postopoma prilagajali vozne parke in postajališča gibalno in senzorično oviranim osebam, kar bo izboljšalo dostopnost javnega prevoza za ranljive skupine prebivalcev (ukrep 4.13). Na območjih, kjer ni ustreznih povezav z JPP, bomo uvedli storitev prevoza „na klic“, ki bo omogočala bolj prilagodljive in učinkovite prevozne rešitve za občane (ukrep 4.14).

Dolgoročno si bomo prizadevali za uvedbo enotne koncesije za JPP, ki bi pokrivala mesto, primestna naselja, zaledje in sosednje občine, kar bi omogočilo bolj usklajen in učinkovit javni potniški sistem (ukrep 4.15).

11

PETI STEBER: MOTORNI PROMET

Kljub številnim prednostim, ki jih prinaša mobilnost z avtomobilom, je pretirana uporaba osebnih vozil, skupaj s podrejanjem javnega prostora avtomobilom in zanemarjanjem alternativ, povzročila številne težave in negativne posledice. Naraščanje avtomobilskega prometa vodi v hrup, slabšo kakovost zraka in prometne zastoje, ki pogosto narekujejo širitev obstoječih in gradnjo novih prometnih površin, s tem pa tudi višje javnofinančne izdatke. Naraščanje prometa v urbanih naseljih krči javne površine ali spreminja njihovo namembnost. Območja, ki so bila nekoč namenjena družabnosti in kakovostnemu bivanju, so marsikje postala parkirišča, obsežne asfaltne površine pa dodatno prispevajo k pregrevanju mest.

Močna prevlada avtomobilov in neprilagojene hitrosti sta zmanjšali varnost hoje in kolesarjenja. Pogosto starši iz strahu pred nevarnostmi na cesti vozijo otroke v šolo, s čimer paradoksalno prispevajo k še večji prometni

obremenitvi in dodatni nevarnosti za druge otroke. Tako jih hkrati prikrajšajo za samostojnost in gibanje, ki sta ključna za zdravo odraščanje. Omogočanje varnega gibanja vseh udeležencev v prometu mora biti naša prioriteta, pri čemer je treba dati prednost tistim, ki ne povzročajo negativnih učinkov.

Tak pristop je navsezadnje dobrodošel tudi za voznike, ne samo zaradi večje varnosti, temveč tudi večje pretočnosti, ki jo prinese večja uporaba alternativnih oblik mobilnosti. Zato je OCPS usmerjen v upravljanje motornega prometa na način, da se zagotavlja večjo uravnoteženost med prevoznimi sredstvi, v umirjanje motornega prometa, v transformacijo cestnih površin, ki dajejo večjo veljavo ranljivim udeležencem v prometu, hkrati pa tudi v zagotavljanje varne cestnoprometne infrastrukture. Vse to ob zavedanju, da bo avto ostal pomemben in za marsikoga obvezen element sodobnega življenja.



Krožišča, značilna za prometni režim Kopra, na sliki Pristaniška ulica.



11.1 DOSEŽKI

V zadnjih letih smo izvedli številne ukrepe za izboljšanje varnosti, pretočnosti in kakovosti cestnega omrežja. Z izgradnjo dodatnih krožišč smo prispevali k zmanjšanju hitrosti in bolj tekočemu prometnemu toku. Za večjo prometno varnost smo obnovili ceste, razširili pločnike ter postopoma izvajali načrt zapiranja mestnega jedra za tranzitni promet, kar je zmanjšalo prometno obremenitev in izboljšalo kakovost javnega prostora. Prav tako redno vzdržujemo občinske ceste in urejamo intervencijske poti, ki so ključne za dostopnost nujnih služb.

Posebno pozornost smo namenili umirjanju prometa in zmanjšanju hitrosti. Med ključnimi ukrepi izstopajo izgradnja krožišča Spodnje Škofije – Tinjan ter postavitve hitrostnih ovir ob OŠ Šmarje in drugih ključnih lokacijah na območju celotne občine. Na Jurčičevi ulici, v Pradah, na Kvedrovi in Krožni cesti smo poleg tega namestili tudi merilce hitrosti. Za učinkovitejši nadzor smo postavili fiksna ohišja na raznih kritičnih lokacijah in nabavili premične radarske naprave, ki se občasno nameščajo v ta ohišja, ter prispevajo k večji prometni varnosti.

Med pomembnimi pridobitvami je bila leta 2019 začasno ukinjena vinjetna obveznost na odseku med predorom Markovec in Izolo, kar je prebivalcem in obiskovalcem omogočilo lažji dostop brez dodatnih stroškov in razbremenitev lokalnega cestnega omrežja. Že več let potekajo aktivnosti za ukinitve cestninjenja (vinjete) na HC mejni prehod Škofije–Izola.

11.2 IZZIVI

Eden največjih izzivov v občini ostaja tranzitni promet skozi naseljena območja, kot so Šmarska cesta, Podpeč in druga naselja v zaledju, kjer prometna obremenitev močno vpliva na kakovost življenja tamkajšnjih prebivalcev. K temu dodatno prispeva sistem vinjet, zaradi katerega se del prometa preusmerja na lokalne ceste in dodatno obremenjuje občinsko cestno omrežje.

Poleg preobremenjenosti cest težavo predstavlja slabo stanje infrastrukture, v splošni anketi so občani veliko kritičnih točk našli na stari Šmarski cesti, Tribanski cesti in drugih lokalnih cestah. Ozke in dotrajane ceste zmanjšujejo prometno varnost, kar je še posebej problematično na območjih z večjim deležem pešcev in kolesarjev.

Pomanjkanje nadzora nad hitrostjo motornega prometa, vožnjo motorjev in e-skirojev ter neustreznim parkiranjem povečuje tveganje za nesreče in najbolj ogroža ranljive udeležence v prometu.

Kljub izboljšavam v trajnostni mobilnosti se avtomobil še vedno pogosto uporablja za kratke razdalje, kjer bi bile učinkovitejše alternative, kot so hoja, kolesarjenje ali javni prevoz. Kar 84 % zaposlenih se na delo vozi z avtom, od tega 66 % na razdalji manj kot 5 km. Štetje prometa na kordonskih točkah je pokazalo, da avtomobili predstavljajo 78 % vseh potnikov, kar potrjuje močno prevlado osebnega prometa.



Mocni nalivi v zadnjih letih so na cestah na območju koprške občine povzročili škodo, ki vpliva na pretočnost in varnost promet.

11.3 PRILOŽNOSTI

MO Koper prepoznava potrebo po celovitem izboljšanju prometnih razmer. Ključna priložnost za to je učinkovito upravljanje obstoječega lokalnega cestnega omrežja. Uspešna preureditev starega mestnega jedra dokazuje, da lahko s preoblikovanjem cestnih površin in izvedbami pilotnih projektov dosežemo boljše pogoje za vse udeležence v prometu znotraj mestnega območja. Ukrepe umirjanja prometa, ki so del tega pristopa, podpira kar 84 % občanov, kar omogoča nadaljnje ukrepe za zmanjšanje prometne obremenitve in povečanje varnosti na najbolj obremenjenih ulicah.

Čeprav tranzitni promet v poletni sezoni predstavlja pomemben izziv za lokalne ceste, hkrati ponuja priložnost za optimizacijo prometnih tokov in zmanjšanje negativnih vplivov na lokalno prebivalstvo. Ključni korak k izkoriščanju te priložnosti bo izgradnja hitre ceste Koper–Dragonja. Ta bo omogočila učinkovito preusmeritev tranzitnega prometa, kar bo bistveno razbremenilo lokalne ceste, zlasti v najbolj obremenjenih obdobjih. Občina aktivno zagovarja tudi pobudo za ukinitve vinjete na obmejnem kratkem tranzitnem pasu hitre ceste. Z odpravo te ovire želimo spodbuditi voznike k uporabi hitre ceste in s tem preprečiti nepotrebno preusmerjanje na lokalne ceste, ki potekajo skozi središča naselij Škofije, in Bertoki. S tem bomo povečali varnost in kakovost bivanja za prebivalce teh območij.

Dolgoročno je priložnost tudi v prenovi preostalih odsekov regionalnih in občinskih cest. Ta prenova bo dodatno izboljšala varnost, pretočnost in kakovost celotne cestne infrastrukture v občini.

11.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo umirjanje prometa ter s tem povečevanje varnosti.

vinjete na obmejnem tranzitnem pasu, da bi zmanjšali pritisk na lokalne ceste in središča primestnih naselij (ukrep 5.2).

Za razbremenitev urbanih središč bomo pripravili vsaj dve strokovni podlagi za izgradnjo obvoznic ali preureditev omrežja v naseljih (na primer Osp–Črni Kal, Škofije, Podpeč ...), ki bodo pripomogle k zmanjšanju tranzitnega prometa skozi naselja (ukrep 5.3).

Poleg tega bomo nadaljevali z rednim vzdrževanjem in obnovo vozišč, kar bo izboljšalo varnost in pretočnost prometa (ukrep 5.4).

Umirjanje prometa in povečanje varnosti

Za večjo varnost in kakovost bivanja bomo omejili motorni promet v starem mestnem jedru s postopno delno zaporo Pristaniške ulice in Ukmarjevega trga ob koncih tedna v poletni sezoni (ukrep 5.5).

Tranzitni promet bomo omejevali tudi v zalednih naseljih z uvedbo prometnih znakov, semaforjev in drugih ukrepov na odsekih Črni Kal–Rižana, Loka, Predloka, Bezovica, Podpeč, Zazid in Rakitovec (ukrep 5.6).

Na območjih šol, vrtcev in drugih javnih ustanov bomo izvajali ukrepe za umirjanje prometa, kot so dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov za večjo varnost pešcev in kolesarjev, oženje vozišč ter vzpostavitev območij s posebnim prometnim režimom (cona 30, enosmerne ceste) (ukrep 5.7).

Uvajanje trajnostnih rešitev v prometu

Za zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje bomo postopoma uvajali električna vozila za izvajanje javnih služb, kar bo pripomoglo k zmanjšanju emisij (ukrep 5.8).

Strateško vodilo

Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ob soočanju z izzivi velike količine in hitrosti prometa, hkrati pa tudi umirjanje prometa ter zmanjševanje privlačnosti uporabe avtomobila za kratke razdalje.

Ambicija

Znižati delež voznikov, ki v občini presegajo hitrostne omejitve, na največ 40 % do l. 2032 (Elerji: 22 %, Škofije: 45 %, AŠM 221: 52 %).

11.5 UKREPI

Cestna infrastruktura

Za zmanjšanje prometne obremenitve lokalnih cest bomo aktivno sodelovali pri nadaljnjem načrtovanju in izgradnji hitre ceste Koper–Dragonja, kar bo omogočilo preusmeritev tranzitnega prometa iz urbanih območij (ukrep 5.1). Do njene izgradnje bomo zagovarjali začasno ukinitve

Prizadevali si bomo tudi za uvedbo sistema souporabe avtomobilov („e-car sharing“), pri čemer bomo zagotovili ustrezne prostorske pogoje, vključno s polnilnicami in parkirnimi mesti, kar bo spodbujalo deljenje vozil ter zmanjšalo potrebo po lastništvu avtomobilov (ukrep 5.9).

12

ŠESTI STEBER: TOVORNI PROMET IN MESTNA LOGISTIKA

Dostava paketov v starem mestnem jedru, kjer vsaka dostavna služba dostavlja ločeno in je dostavnih vozil zato še več.

Tovorni promet je nepogrešljiv del mestnega gospodarstva, saj omogoča oskrbo prebivalcev, podjetij in storitvenih dejavnosti. Hkrati pa predstavlja izziv za prometno pretočnost, varnost in kakovost bivanja. Z rastjo gospodarstva, turizma in spletnega nakupovanja narašča tudi obseg dostav v mestnem jedru in naseljih, kar vodi v preobremenjenost cestnega omrežja, težave pri dostavi in negativne vplive na okolje.

Koprsko pristanišče kot osrednje slovensko logistično vozlišče pomembno vpliva na tovorni promet v širši regiji. Poleg obsežnega pretovora tovara na železniških in avtocestnih povezavah se del dostav odvija tudi na lokalnih cestah, kar dodatno obremenjuje prometno omrežje.

Mestna logistika igra pomembno vlogo pri oskrbi prebivalcev in gospodarstva, a hkrati vpliva na kakovost življenja in podobo urbanega prostora. Pravilno upravljanje dostav in tovarnega prometa je nujno za zmanjšanje negativnih vplivov, izboljšanje prometne pretočnosti ter ohranjanje urejenega in prijaznega urbanega okolja.

12.1 DOSEŽKI

V zadnjih letih smo izvedli več pomembnih ukrepov za optimizacijo tovarnega prometa in mestne logistike, s ciljem izboljšanja pretočnosti, zmanjšanja obremenitev mestnega jedra ter učinkovitejšega upravljanja dostavnega prometa. Ključni dosežek je preusmeritev tovarnega prometa izven mestnega jedra, kar je pomembno prispevalo k izboljšanju kakovosti bivanja v Kopru. Leta 2020 je bila v okviru projekta SMILE izdelana Študija upravljanja dostave na območju mestnega središča Kopa, ki predvideva optimizacijo dostavnih poti in učinkovitejšo organizacijo dostavnega prometa v urbanem okolju.



Dostava paketov v starem mestnem jedru, kjer vsaka dostavna služba dostavlja ločeno in je dostavnih vozil zato še več.

Pomemben mejnik v razvoju logistične infrastrukture je izgradnja novih tovarnih vhodov v koprsko pristanišče ter štiripasovne vpadnice, vključno z Bertoškim kamionskim vhodom. Poleg tega se nadaljuje projekt izgradnje Serminske vpadnice, ki bo dodatno izboljšal dostopnost in pretočnost tovarnega prometa.

Zgrajene so bile dostopne ceste za drugi tir železniške proge Divača–Koper, hkrati pa poteka gradnja drugega tira, kar bo dolgoročno povečalo kapacitete železniškega tovarnega prevoza in zmanjšalo pritisk na cestni promet.

Z vzpostavitev urbanega konsolidacijskega logističnega centra in nadaljnjimi infrastrukturnimi izboljšavami MO Koper krepi trajnostne pristope k tovarni logistiki in zmanjšuje negativne vplive tovarnega prometa na urbano okolje.

12.2 IZZIVI

Tovorni in dostavni promet je eden ključnih izzivov v občini, saj močno vpliva na prometne razmere, kakovost zraka in splošno urejenost prostora. Zlasti problematična je velika količina dostavnih vozil v starem mestnem jedru, kjer dostava pogosto poteka neorganizirano in brez enotnega sistema, kar povzroča prometne zastoje ter zmanjšuje pretočnost prometa. Pomanjkanje strategije mestne logistike otežuje optimizacijo dostavnih poti, kar bi omogočilo bolj učinkovito in trajnostno upravljanje prometa v urbanem okolju.

Poleg tega predstavlja velik izziv tudi obsežen tovarni promet v in iz smeri pristanišča v Kopru. Velika količina tovornih vozil povzroča visoke emisije škodljivih snovi, kar negativno vpliva na kakovost zraka in zdravje prebivalcev. Čeprav se izvajajo infrastrukturne izboljšave, je nujno vzpostaviti dolgoročno strategijo za mestno logistiko, ki bi izboljšala pretočnost tovarnega prometa in hkrati zmanjšala njegov vpliv na okolje ter kakovost življenja v občini.

12.3 PRILOŽNOSTI

Občina ima priložnost izboljšati tovarni promet in mestno logistiko s tesnejšim sodelovanjem z lokalno skupnostjo, podjetji in logističnimi operaterji, kar bi omogočilo boljšo usklajenost dostavnih poti, zmanjšanje prometnih obremenitev in izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Pri tem dodatno priložnost predstavlja sofinanciranje Načrta upravljanja mestne logistike s strani MOPE.

Ključno vlogo pri tem ima tudi nadgradnja cestne in logistične infrastrukture ter uvajanje sodobnih tehnologij, ki bi omogočile bolj tekoč in učinkovito organiziran tovarni promet.

Obenem lahko občina s spodbujanjem uporabe okolju prijaznejših dostavnih vozil prispeva k nižjim emisijam, manj hrupa in izboljšanju kakovosti zraka, kar bi dodatno pripomoglo k trajnostnemu razvoju mestnega okolja.

12.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo optimizacija logistike v mestnem jedru.



Tovorni promet vpliva na prometno pretočnost in kakovost bivanja v občini.

12.5 UKREPI

Načrtovanje in izvajanje upravljanja mestne logistike

Za učinkovitejše upravljanje mestne logistike bomo izdelali in sprejeli akcijski načrt upravljanja mestne logistike (NUML) za mesto Koper. Dokument bo pripravljen v skladu z nacionalnimi smernicami in modeli upravljanja mestnih središč, kot je Town Center Management, ter bo vključeval tudi izkušnje iz mednarodnih projektov, kot je MED COLOURS (ukrep 6.1).

Po sprejetju akcijskega načrta bomo začeli z izvajanjem ukrepov, vključno s sprejetjem Odloka o omejitvi časa dostave v mestno jedro, ureditvijo namenskih parkirnih mest za dostavo ter uvedbo sistemov za nadzor dostavnih vozil s stebrički za branje registrskih tablic. Prav tako bomo postavili paketomate v mestnem jedru, da bi zmanjšali potrebo po fizični dostavi na domove (ukrep 6.2).

Kratkoročni ukrepi za zmanjšanje tovarnega prometa

Za zmanjšanje vpliva tovarnega prometa na mestno okolje bomo pospešili aktivnosti za izgradnjo Serminske in Bertoške vpadnice v pristanišče, ki bosta omogočali boljšo pretočnost tovornih vozil in zmanjšali prometne zastoje (ukrep 6.3).

Poleg tega bomo za dostavo v mestnem jedru uvedli električno tovarno vozilo Kurjerca, kar bo prispevalo k tišji in okolju prijaznejši dostavi (ukrep 6.4, ki je povezan z ukrepoma 5.8 in 6.2 za širšo uvedbo trajnostnih rešitev v prometu).

Strateško vodilo

Zagotavljanje celostne strategije mestne logistike, ki bo zmanjšala tovarni promet in izboljšala učinkovitost dostavnih prevozov.

Ambicija

Zmanjšanje števila dovolilnic za dostop dostavnim vozilom do 3,5 t za 20 % do l. 2032 glede na l. 2024 (300 dovolilnic).

13

SEDMI STEBER: MIRUJOČI PROMET IN PARKIRNA POLITIKA

Vsaka vožnja z osebnim vozilom se začne in konča na parkirnem mestu, zato je treba načrtovanju mirujočega prometa posvetiti posebno pozornost. Dostopnost parkirišč močno vpliva na izbiro prevoznega sredstva – če so preveč dostopna ali brezplačna, je težko spremeniti potovalne navade. Učinkovito upravljanje parkiranja lahko spodbuja racionalnejšo rabo avtomobilov in zmanjšuje nepotrebne vožnje, obenem pa ne zahteva velikih infrastrukturnih investicij ter je lažje sprejemljivo za prebivalce.

Naraščanje prometa v urbanih naseljih vodi v krčenje javnih površin, ki se vse pogostejše spreminjajo v parkirišča, kar vpliva na kakovost bivanja. V stanovanjskih predelih Kopra so ulice pogosto zasedene s parkiranimi vozili, kar omejuje možnosti za družabne dejavnosti. Velike asfaltne površine dodatno prispevajo k pregrevanju mesta.

Mirujoči promet postaja vse večji izziv tako v mestih kot v manjših naseljih. Pravilno upravljanje parkiranja zmanjšuje prometne obremenitve in vrača javne površine prebivalcem. S premišljenimi ukrepi lahko vplivamo na spremembo potovalnih navad ter ustvarimo bolj prijazno in trajnostno prometno ureditev.



Parkirišče P+R pri avtobusni postaji Koper obsega parkirišče za osebna vozila in avtodome.



Aplikacija EasyPark omogoča hitro in preprosto plačilo parkirnine brez gotovine

13.1 DOSEŽKI

V zadnjih letih smo postopoma umikali parkirne površine iz središča mesta Koper na obrobje. Zgradili in sanirali smo več garažnih hiš, uredili parkirišča za kratkoročno parkiranje ter vzpostavili parkirišča P+R za spodbujanje večmodalnosti. Med ključnimi pridobitvami so garažna hiša Sonce, sanacija garažne hiše na Bernetičevi ulici, ureditev plačljivih in brezplačnih parkirišč na Škofijah in Kozlovičevi ulici ter preplastitev parkirišča pred KS Marezige in drugih lokacijah v občini. Pomemben korak k boljši prometni dostopnosti do središča mesta brez obremenjevanja mestnega jedra je vzpostavitev parkirne hiše Belveder, nad njo pa zgrajen urejen park.

Za učinkovitejše upravljanje mirujočega prometa smo uvedli nov parkirni režim, ki vključuje prilagajanje parkirnin, abonmaje za prebivalce starega mestnega jedra ter dovolilnice na območju Olma in Prisoj. S temi ukrepi smo razbremenili mirujoči promet ter prebivalcem olajšali iskanje parkirnih mest. V letu 2021 smo za ta namen pripravili Študijo za povečanje varnosti, razbremenitev javnih površin

in upravljanje mirujočega prometa v starem mestnem jedru Kopra.

Za večjo dostopnost in informiranost smo nadgradili informativni sistem parkiranja s tremi tablami (pri Porscheju, Tušu in bazenu) ter uvedli aplikacijo EasyPark, ki omogoča enostavnejše plačevanje parkirnine.

V okviru preoblikovanja parkirnih površin smo v starem mestnem jedru začeli postopno zmanjševati število parkirišč ter jih nadomeščati z zelenimi površinami. Eden izmed vidnejših primerov je preureditev Garibaldijevega trga, ki je bil prej namenjen parkiranju, zdaj pa ponuja več prostora za kakovostno bivanje in druženje.

13.2 IZZIVI

Mestni prostor se sooča s številnimi izzivi na področju mirujočega prometa, ki vplivajo na kakovost bivanja in učinkovitost prometnega sistema. Eden večjih problemov je pomanjkanje parkirnih mest v večstanovanjskih soseskah, zlasti v Semedeli in na Markovcu, ter kratkotrajnih parkirišč pri javnih ustanovah, kot so glasbena šola, osnovne šole in vrtci. To otežuje dostopnost, povečuje prometno obremenitev v teh območjih zaradi dodatnega kroženja vozil ter verjetnost nepravilnega parkiranja.

Kljub P+R parkiriščem in garažnim hišam ostaja njihova izkoriščenost nizka, saj je povpraševanje neenakomerno porazdeljeno – nekatera parkirišča so prazna, druga preobremenjena. Potrebne so boljše ureditve in spodbude ter sprememba navad, saj parkiranje nekaj sto metrov stran ne bi smelo biti ovira.

Pomanjkanje parkirnih mest za invalide in električna vozila

otežuje dostopnost ranljivim skupinam ter upočasnjuje prehod na trajnostno mobilnost. Neurejena parkirišča v turističnih območjih podeželja zmanjšujejo privlačnost teh krajev, slaba ozelenitev parkirišč v mestu pa prispeva k pregrevanju urbanega okolja.

Ustreznejša parkirna politika bi lahko izboljšala stanje, saj trenutni parkirni normativi pri novogradnjah niso usklajeni s trajnostnimi cilji občine. Poleg tega so parkirni standardi za kolesa prenizki, kar ovira razvoj kolesarske infrastrukture in spodbuja nadaljnjo prevlado avtomobilskega prometa.

13.3 PRILOŽNOSTI

Učinkovito upravljanje parkiranja je priložnost za izboljšanje prometne urejenosti in trajnostnih potovalnih navad, saj lahko brez večjih investicij prispevamo k boljši dostopnosti in kakovostnejšemu javnemu prostoru. Z usmerjanjem parkiranja na obrobje, razvojem dodatnih parkirišč P+R in postopnim zmanjševanjem parkirnih mest v mestnem središču lahko zmanjšamo prometne obremenitve ter sprostimo prostor za pešce in kolesarje.

Pomemben korak je nadgradnja parkirne politike, ki bo zagotovila uravnoteženo rabo parkirnih površin ter dostopnost parkirišč tistim, ki jih najbolj potrebujejo. MO Koper želi izkoristiti državno sofinanciranje za pripravo Načrta izvajanja parkirne politike, ki bo vključeval analizo obstoječih kapacitet in zasedenosti parkirišč. Z uvedbo pametnih parkirnih sistemov in boljšim usmerjanjem pa lahko optimiziramo njihovo uporabo in zmanjšamo nepotrebno kroženje vozil v iskanju prostih mest.

13.5 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo racionalizacija ponudbe parkirnih mest.

Strateško vodilo

Zagotavljanje urejenih in dostopnih parkirnih površin za različne potrebe, izboljšanje izkoriščenosti obstoječih parkirišč ter povečanje ozelenitve parkirnih območij.

Ambicija

Doseči večjo učinkovitost in optimizacijo parkirnih kapacitet v obdobju 2024–2032. Nova parkirišča bodo na obrobju kar bo omogočilo boljše upravljanje (skupaj 6.924 parkirnih mest).

13.6 UKREPI

Načrtovanje in izvajanje parkirne politike

Za učinkovitejše upravljanje parkiranja bomo izdelali Načrt izvajanja parkirne politike (NIPP) v skladu z nacionalnimi smernicami. Gre za orodje, ki bo omogočilo oceno trenutnega stanja, določanje potreb po parkirnih mestih ter uravnoteženje ponudbe in povpraševanja. Med ukrepe sodijo optimizacija dostopa, določanje parkirnih tarif in ocena upravičenosti dodatnih garažnih hiš (ukrep 7.1). Ob tem bomo v OPN spremenili parkirne normative, saj sedanji



Pomanjkanje parkirnih mest v večstanovanjskih soseskah vodi v neurejeno parkiranje in zmanjšuje prometno varnost.

predpisi določajo preveč parkirnih mest za avtomobile in premalo za kolesa. To spodbuja rabo osebnih vozil in zavira trajnostno mobilnost. Novi normativi bodo bolj uravnoteženi in prilagojeni sodobnim potrebam (ukrep 7.2). Za izboljšanje dostopnosti bomo preučili možnost vzpostavitve multimodalne regijske točke v sodelovanju z vsemi obalnimi občinami. Ta bi omogočila učinkovito povezovanje parkirišč P+R z avtobusnim, železniškim in pomorskim prometom, zmanjšala število turističnih vozil v obalnem pasu ter prispevala k bolj trajnostni mobilnosti v regiji (ukrep 7.3).

Za izboljšanje kakovosti urbanega prostora bomo v mestnem jedru postopno ukinjali parkirišča za stanovalce in jih preurejali v zelene površine in parke. Ob tem bomo zagotovili ustrezna nadomestna parkirišča na drugih lokacijah (ukrep 7.4).

Poleg infrastrukturnih prilagoditev bo občinsko redarstvo okrepilo nadzor nad parkiranjem in spoštovanjem prometnega režima (ukrep 7.5). Posebna pozornost bo namenjena nedovoljeni vožnji motornih koles in koles z motorjem na zaprtih območjih, nelegalnemu kampiranju ter nepravilnemu parkiranju, s čimer želimo izboljšati prometno pretočnost in varnost vseh udeležencev v prometu.

Pomemben ukrep je tudi izdelava katastra lastniških parkirnih mest, ki bo omogočil boljše upravljanje mirujočega prometa (ukrep 7.6).

Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč

V skladu s študijo parkirnih površin na Kraškem robu in drugimi strokovnimi podlagami bomo urejali parkirišča v zalednih naseljih, s čimer bomo izboljšali dostopnost za prebivalce teh območij (ukrep 7.7). Hkrati bomo nadgradili in posodobili parkirišča v mestu in zalednih naseljih z ustrezno infrastrukturo, ki vključuje preplastitev, prometno signalizacijo, fizične zapore s stebrički, sisteme za nadzor zasedenosti in povezovanje s trajnostnimi oblikami mobilnosti. Za izboljšanje kakovosti bivanja in zmanjšanje učinkov mestnega pregrevanja bomo ozelenili parkirišča, kar bo prispevalo k prijetnejšemu urbanemu okolju. Del prenove bo tudi postavitve solarnih nadstrešnic, ki bodo poleg senčenja vozil omogočale proizvodnjo energije za napajanje elektro polnilnic ter tako podpirale razvoj trajnostne mobilnosti (ukrep 7.8). Tako bomo vzpostavili omrežje samooskrbnih elektro polnilnic, ki bo prispevalo k širši uporabi električnih vozil in zmanjšanju emisij v urbanem okolju. S tem bomo parkirišča preoblikovali v multifunkcionalne prostore, ki bodo podpirali trajnostno mobilnost in energetske učinkovitost (ukrep 7.9).

14

AKCIJSKI NAČRT

S svetlomodro barvo so označeni ukrepi z največjo prednostjo izvajanja. Zahtevnost ukrepa združuje ključne dejavnike izvedbe – finančne stroške, število in raznolikost deležnikov, organizacijsko in tehnično kompleksnost, potrebna dovoljenja ter časovni okvir.

Celostno prometno načrtovanje

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Transparentno načrtovanje in odločanje ter učinkovito izvajanje ukrepov													
1.1	Sprejem, zagon, vrednotenje in prenova občinske celostne prometne strategije	proračun MOK	redna sredstva v proračunu (50.000 € za prenovu)	srednja	MOK, zunanji izvajalec								
1.2	Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	MOK								
1.3	Preveritev in po potrebi usklajitev prostorske politike občine z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	MOK								
1.4	Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru	proračun MOK, sredstva RS in EU, sosednje občine	100.000 € / strategijo, od tega cca. 10.000 € za MOK 268.000 € / mobilnostni center (strošek RRC)	majhna	RRC								
1.5	Povečanje transparentnosti odločanja z vključevanjem prebivalstva	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	MOK								
1.6	Izvedba pilotnih projektov praktičnega (taktičnega) urbanizma	proračun MOK, sredstva RS in EU	5.000 € / projekt	majhna	MOK								
1.7	Poenotenje celotne signalizacije kolesarskih in pohodnih ter tematskih poti	proračun MOK, sredstva RS in EU	5.000 € / letno	majhna	MOK, Turizem, ostale občine, deležniki, PIKA								

Finančna in infrastrukturna podpora

1.8	Priprava občinskega proračuna za uravnoteženo financiranje ukrepov vseh načinov mobilnosti	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	MOK/država												
1.9	Redno prijavljanje na projekte povezane s trajnostno mobilnostjo	sredstva RS in EU	v okviru rednega dela	majhna	EU, država, MOK												
1.10	Podpora pri izdelavi mobilnostnih načrtov za ključne deležnike, ki ustvarjajo večji promet (izdelava dokumenta, pobude, promocija ...) in večje dogodke	proračun MOK	5.000 € / podpora za en mobilnostni načrt	srednja	MOK, javni zavodi, gospodarstvo, zunanji izvajalec												

Spremljanje in vrednotenje

1.11	Vzpostavitev platforme za delovanje PIC centra	proračun MOK, sredstva RS	200.000 € / vzpostavitev strošek rednega posodabljanja programske opreme še ni znan	srednja	MOK, pristojno ministristvo												
1.12	Spremljanje kazalnikov na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo	proračun MOK, sredstva RS	6.000 € letno (štetje), 1.000 € na 3 leta (anketa)	srednja	MOK, zunanji izvajalec												
1.13	Vzpostavitev registra nevarnih točk in njihovo odpravljanje	proračun MOK, sredstva RS	5.000 € / leto	srednja	MOK, DRSI												

Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti

1.14	Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom	proračun MOK	2.500 € / leto	majhna	MOK												
1.15	Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad	proračun MOK, sredstva RS	25.000 € / letno	majhna	MOK, SPV, Turizem, šole, vrtci, pristojno ministristvo												

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje, izgradnja in ureditev povezav za pešce													
2.1	Načrti ureditev peš površin	proračun MOK	8.000 € / območje	srednja	MOK								
2.2	Gradnja manjkajočih pločnikov in peš poti	proračun MOK, sredstva RS	1.427.074 €	visoka	MOK								
2.3	Ureditev obstoječih površin za pešce	proračun MOK, sredstva RS	vezano na 2.2	visoka	MOK, DRSI, DARS								
2.4	Izvajanje ukrepov iz akcijskega načrta za izboljševanje in uresničevanje možnosti invalidov v MOK, ki se nanašajo na dostopnost in mobilnost	proračun MOK, sredstva RS	100.000 € / letno	visoka	MOK, Svet za invalide, redarska služba, Obrtna zbornica, Zavod Koper otok, UE Koper, pristojna ministrstva								
2.5	Mobilna povezava Markovec	proračun MOK, sredstva RS in EU	10 mio. €	visoka	MOK								
Večja varnost pešcev													
2.6	Nadgradnja načrtov šolskih poti za OŠ in spodbujanje njihove uporabe	proračun MOK	4.000 € / načrt	majhna	MOK, SPVCP, šola								
2.7	Izdelava kataloga ovir in spletne karte dostopnih lokacij za gibalno ovirane osebe za MOK	proračun MOK	3.600 €	majhna	MOK, zunanji izvajalec								
Povečanje privlačnosti za hojo													
2.8	Izboljšanje spremljajočih ureditev, kot so ozelenitev, senčenje, urbana oprema, osvetlitev, signalizacijo ipd.	proračun MOK	50.000 € / letno	majhna	MOK								

Kolesarjenje

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zah- tev- nost	Odgovor- nost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ureditev povezav za kolesarje													
3.1	Gradnja manjkajočih delov kolesarskih površin	proračun MOK, sredstva RS in EU	150.000 € / letno	visoka	MOK								
3.2	Mobilna povezava Markovec	proračun MOK, sredstva RS in EU	vezano na 2.5	visoka	MOK								
Večja varnost kolesarjev													
3.3	Ureditev obstoječih površin za kolesarje	proračun MOK, sredstva RS in EU	vezano na 3.1	visoka	MOK, DRSI								
3.4	Enotno označevanje kolesarskih poti in ustrezno vodenje na prometnicah	proračun MOK, sredstva RS in EU	30.000 € / leto	maj- hna	MOK, Turizem, DRSI								
Povečanje privlačnosti kolesarjenja													
3.5	Zasnova in vzpostavitev krožne kolesarske poti, ki povezuje celotno slovensko Istro	proračun MOK, sredstva RS in EU	30.000 €	sred- nja	mobil- nostni center (RRC), vse obalne občine, pristojno minis- trstvo								
3.6	Podpora pri vzpostavitvi kolesarske poti po opuščeni trasi železnice Prešnica–Koper	sredstva RS in EU	strošek še ni znan	maj- hna	pristojno minis- trstvo, MOK								
3.7	Vzpostavitev varnih parkirišč za kolesa (kolesarnice, garažne hiše) in ostale urbane opreme za kolesa	proračun MOK, sredstva RS in EU	25.000 € / letno	maj- hna	MOK								
3.8	Postavitev števec za kolesarje	proračun MOK, sredstva RS in EU	5.000 € / števec	maj- hna	MOK, Turizem								
3.9	Vzpostavitev polnilnih postaj za e-kolesa (servisna točka)	proračun MOK, sredstva RS in EU	15.000 € / postaja	sred- nja	MOK, Turizem								
3.10	Podpora pri vzpostavitvi enotnega sistema izposoje e-koles (in e-skirojev) na območju slovenske Istre	proračun MOK, sredstva RS in EU	200.000 € uvedba, 100.000 € / letno vzdrževanje	sred- nja	mobilnos- ti center (RRC), vse obalne občine								

Javni potniški promet

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mestni avtobusni promet													
4.1	Povečanje frekvence odhodov obstoječih linij in uvedba novih linij mestnega prometa	proračun MOK	strošek še ni znan	srednja	MOK, prevoznik								
4.2	Postopna prilagoditev okolju prijaznejših vozil	proračun MOK	500.000 € / vozilo	srednja	MOK, prevoznik								
Medkrajevni promet													
4.3	Integracija in prilagoditev šolskih prevozov v sistem JPP	proračun MOK, sredstva RS in EU	strošek še ni znan	srednja	MOK, DUJPP, prevozniki								
4.4	Povečanje frekvence odhodov in prilagoditev linijskih medkrajevnih prevozov	proračun RS	v okviru rednega dela	srednja	DUJPP, prevoznik, MOK								
4.5	Vzpostavitev medobčinske „Hop-on Hop-off“ turistične sezone linije (integracija JPP za potrebe turizma z možnostjo prevoza koles)	proračun MOK, sredstva RS in EU	20.000 €–30.000 € / občino / leto	srednja	MOK, sosednje občine, DUJPP, turizem, prevozniki								
4.6	Pobuda vzpostavitve mednarodne avtobusne linije do letališča v Trstu in hitre linije do ljubljanskega letališča	proračun RS	v okviru rednega dela	srednja	MOK, sosednje občine, DUJPP, prevozniki, letališče								
4.7	Podpora ureditve potniške železniške postaje Koper	proračun RS	v okviru rednega dela	majhna	SŽ, pristojno ministrstvo								
4.8	Preučitev „lahke železnice“ ali visoko zmogljivega javnega prometa za povezovalje obalnega somestja slovenske Istre s Trstom in Umagom	proračun MOK, proračun obalnih občin	20.000 € / občino	majhna	MOK, pristojno ministrstvo								
4.9	Izvajanje sezonskega morskotniškega prometa z možnostjo prevoza koles	proračun MOK, sredstva RS in EU	50.000 €–70.000 € / občino / leto	visoka	obalne občine, prevozniki, pomorska uprava								
4.10	Pobuda Slovenskim železnicam za izboljšavo ponudbe železniškega prevoza za potnike	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	SŽ, MOK								
Nadgradnja kakovosti in storitev JPP													
4.11	Ureditev avtobusnih postajališč v celostni podobi z ustrezno infrastrukturo	proračun RS, proračun MOK	30.000 € / postajališče, 10.000 € / letno za redno vzdrževanje	srednja	DRSI, MOK								
4.12	Izboljšanje prikaza informacij o JPP	proračun RS, proračun MOK	v okviru rednega dela	visoka	pristojno ministrstvo, DUJPP, NUCP, MOK (za mestni promet)								

4.13	Postopna prilagoditev voznih parkov ter postaja- lišč gibalno in senzorično oviranim osebam	proračun RS	vezano na 4.11	srednja	prevoznik, MOK									
4.14	Izvajanje prevoza „na klic“ na območjih brez ustreznih povezav z JPP preko aplika- cije za vse občane	proračun MOK, prora- čun RS	100.000 € / letno	visoka	MOK, DUJPP, prevoznik									
4.15	Pobude za uvedbo enotne koncesije za JPP v mestu, primestnih naseljih in za- ledju ter sosednjih občinah	proračun MOK	v okviru rednega dela	srednja	MOK, DUJPP									

Motorni promet

Zap. št.	Ukrep	Viri finan- ciranja	Strošek ukrepa	Zah- tev- nost	Odgovor- nost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Cestna infrastruktura													
5.1	Proaktivnost pri državnih infrastrukturnih projektih za razbremenitev lokalne- ga omrežja od tranzitnega prometa	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	MOK, pristojna minis- trstva								
5.2	Pobuda za ukinitve vinjete na obmejnem tranzitnem pasu	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	obalne občine								
5.3	Izdelava strokovnih podlag za izgradnjo obvoznic ali preureditev cestnega omrežja za razbremenitev urbanih središč naselij	proračun MOK, proračun RS	50.000–100.000 € / strokovna podlaga	visoka	MOK, DRSI								
5.4	Vzdrževanje in obnova vozišč	proračun MOK	1.000.000 € / leto	srednja	MOK								
Umirjanje prometa in povečanje varnosti													
5.5	Omejitev motornega pro- meta v starem mestnem jedru	proračun MOK sredstva RS in EU	30.000 € / letno	srednja	MOK								
5.6	Omejevanje tranzitnega motornega prometa v zalednih naseljih	proračun MOK, proračun RS	15.000 € / letno	majhna	DRSI, MOK								
5.7	Načrtovanje, vzdrževanje in izvajanje fizičnih ukre- pov za celovito umirjanje prometa	proračun MOK, sredstva RS in EU	150.000 € / letno	srednja	MOK, DRSI								
Uvajanje trajnostnih rešitev v prometu													
5.8	Nakup okolju prijaznih vo- zil za izvajanje javnih služb	proračun MOK, sredstva RS in EU	50.000 € / nakup, 100.000 € / leto za obratovanje	visoka	MOK								
5.9	Pobuda za uvedbo sistema za souporabo avtomobilov „(e)car sharing“	proračun MOK	v okviru rednega dela	srednja	zunanji izvajalci, MOK								

Tovorni promet in mestna logistika

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje in izvajanje upravljanja mestne logistike													
6.1	Izdelava in sprejem akcijskega načrta upravljanja mestne logistike (NUML) za mesto Koper	proračun MOK, sredstva RS in EU	150.000 € projektna dokumentacija	visoka	MOK								
6.2	Izvajanje akcijskega načrta upravljanja mestne logistike za mesto Koper	proračun MOK	35.000 € za ureditev parkirnih mest, 80.000 € / letno izvedba NUML, 15.000 € paketomat 10.000 € / stebriček	visoka	MOK								
Kratkoročni ukrepi za zmanjšanje tovarnega prometa													
6.3	Proaktivnost pri izgradnji vpadnic v Luko Koper	proračun RS	100.000 €	srednja	DARS								
6.4	Nakup tovarnega e-vozila Kurjerca	proračun MOK, sredstva RS in EU	vezano na 5.8 in 6.2	majhna	MOK								

Mirujoč promet in parkirna politika

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje in izvajanje parkirne politike													
7.1	Izdelava načrta izvajanja parkirne politik v skladu z nacionalnimi smernicami (NIPP)	proračun MOK, sredstva RS in EU	30.000 €	majhna	MOK								
7.2	Spremembe parkirnih normativov	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	MOK								
7.3	Preučitev multimodalne regijske točke	sredstva RS in EU, sredstva MOK	v okviru rednega dela	majhna	obalne občine, MOK								
7.4	Ukinitev parkirišč in preureditev v parke z zagotovitvijo nadomestnega parkiranja na drugih območjih (vezano na ukrepa 1.6 in 7.1)	proračun MOK	10.000–15.000 € / območje	zahtevno	MOK								
7.5	Povečan nadzor občinskega redarstva nad parkiranjem ter izvajanjem in upoštevanjem prometnega režima	proračun MOK	v okviru rednega dela	majhna	MIREĐ								
7.6	Izdelava katastra lastniških parkirnih mest	proračun MOK	40.000 €	majhna	MOK								
Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč													
7.7	Urejanje parkirišč v zalednih naseljih	proračun MOK, sredstva RS in EU	30.000 € / parkirišče	srednja	MOK								
7.8	Ureditve in nadgradnja obstoječih parkirišč	proračun MOK	150.000 projektna dokumentacija, 2.500.000 € izvedba, 1.000–10.000 € /stebriček, 150.000 € ITS	visoka	MOK, zunanji izvajalec, Marjetica								
7.9	Razvoj omrežja samooskrbnih elektro polnilnic	proračun MOK, sredstva RS in EU	20.000 €/letno (v sklopu načrtovanih širitev parkirišč)	srednja	zunanji, MOK								

15

NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

Uresničevanje ciljev ne zagotavljata le participativno oblikovana strategija in vizija, temveč tudi dosledno izvajanje ukrepov ter njihovo sprotno vrednotenje. K rezultatom bodo prispevala tudi redna revidiranja v času izvajanja ukrepov, s katerimi bomo spremljali napredek in preverjali, ali se približujemo načrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo osnova za morebitne nadgradnje ali prilagoditve strategije.

Vse aktivnosti spremljanja in vrednotenja bomo izvajali v skladu z Načrtom spremljanja kazalnikov, ki je bil pripravljen v procesu oblikovanja OCPS. MO Koper mora v skladu s Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (UL RS št. 76/2023) pristojnemu ministrstvu za prometno politiko poročati o enotnih kazalnikih učinka (pet obveznih kazalnikov) in enotnih kazalnikih izvedbe (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta). Kazalnike učinka izvajanja OCPS bo MO Koper poročala vsako leto do 15. marca za preteklo leto, medtem ko bo kazalnike izvedbe skupaj z realiziranimi vrednostmi poročala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.

S tem bomo zagotovili transparentno spremljanje rezultatov in pravočasno prilagajanje strategije, kar bo omogočilo učinkovito izvajanje trajnostnih prometnih ukrepov v Mestni občini Koper.



Izvajalec OCPS Mestne občine Koper