

# 1 IZVLEČEK IZ HIERARHIČNO VIŠJEGA PROSTORSKEGA AKTA

## 1.1 Izvleček iz Resolucije o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije

### 1.1.1 Strateška razvojna izhodišča

Hierarhično najvišji prostorski akt v Sloveniji je Resolucija o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (ReSPR50) (Uradni list RS, št. 72/2023), ki je bila sprejeta junija 2023. Določa dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru. Podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Določa koncept prostorskega razvoja, njegovo rabo in varstvo.

Strategija podpira paradigmo prostorske kohezije, s katero se zagotavlja uravnotežen, skladen in trajosten razvoj vseh območij v državi z upoštevanjem in rabo njihovih endogenih prostorskih potencialov (virov). V ReSPR50 so bili na podlagi izhodišč prostorskega razvoja, ključnih prostorskih izzivov ter ob upoštevanju usmeritev dokumentov na svetovni in evropski javni ter izhodišč nacionalnih javnih politik zastavljeni cilji prostorskega razvoja Slovenije. Strateški cilji so: vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtralnno družbo, doseči mednarodno konkurenčnost slovenskih mest, zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih, okrepiti prostorsko identiteto, izboljšati odpornost in prilagodljivost prostora na spremembe.

V nadaljevanju so povzete relevantne vsebine in usmeritve, ki se nanašajo na prostor Mestne občine Koper, vlogo mesta Koper v državnem okviru, kakor tudi splošnejša načela in usmeritve za opredeljevanje strateških razvojnih usmeritev in načrtovanje posameznih prostorskih sistemov v okviru občinskega prostorskega načrta.

### 1.1.2 Koncept prostorskega razvoja Slovenije

Koncept prostorskega razvoja je v ReSPR50 oblikovan integralnem in sinergijskem razvoju štirih elementov prostorskega razvoja:

- razvojnih koridorjev in vstopnih točk,
- policentričnega urbanega sistema,
- podeželja in
- zelene infrastrukture.

Pri njihovem načrtovanju in razvoju se hkrati upoštevajo družbeni, gospodarski in okoljski vidiki razvoja ter utemeljene potrebe prebivalcev oziroma gospodarstva na posameznih območjih. Izbran pristop krepi konkurenčno moč središč, hkrati pa vzpostavlja uravnotežene razmere za razvoj različnih območij in premagovanje negativnih učinkov odmaknjenosti – s sodelovanjem in zagotavljanjem funkcionalnih povezav in interakcij med središči, naselji znotraj širših mestnih območij in naselij na podeželju.

#### Razvojni koridorji in vstopne točke

Gospodarska javna infrastruktura je obravnavana kot del evropskih infrastrukturnih omrežij, del jedrnega in celovitega omrežja TEN-T. Preko območja občine Koper poteka del prometnega omrežja evropskih prometnih koridorjev (Sredozemski koridor in koridor Baltik-Jadran). Poleg večmodalnih prometnih osi, je del jedrnega omrežja TENT – T v občini še jedro pristanišče Koper (s povezavo na pomorske prometne povezave).

#### Policentrični urbani sistem

Policentrični urbani sistem podpira racionalen in učinkovit prostorski razvoj, saj preišljeno organizira dejavnosti splošnega javnega in gospodarskega pomena. Ogrodje policentričnega urbanega sistema so središča različnih

ravni. Ker ima Koper vlogo mednarodnega prometnega vozlišča in je hkrati vključen tudi v obalno ter čezmejno urbano območje, je v strategiji prav tako obravnavan kot središče prve ravni in središče mednarodnega pomena.

Jedrna območja poselitve, ki so tudi najbolj urbanizirana območja v Sloveniji, obravnavamo kot širša mestna območja. Ta praviloma obsegajo ožja gravitacijska zaledja mestnih občin, znotraj katerih so stanovanjska območja povezana z učinkovitim javnim prometom, delovnimi mesti, storitvami in javnimi servisi, grajene strukture pa integrirane z zeleno infrastrukturo prek zelenih sistemov regij in mest ter drugih naselij.

V ReSPR50 je kot širše mestno območje nacionalnega pomena opredeljeno širše mestno območje slovenske Istre, del slednjega je tudi Koper.

## **Podeželje**

Strategija z vidika usmerjanja in načrtovanja prostorskega razvoja opredeli tri vrste podeželskih območij. Na območju Mestne občine Koper je opredeljeno: podeželje v zaledju mest in urbanih naselij, ki ga označuje visoka raven potrošnje, tudi prostora, ter gospodarskega in prostorskega prestrukturiranja v povezavi z raznovrstnimi dejavnostmi, ne le kmetijstvom.

## **Zelena infrastruktura**

Koncept predvideva strateško vlogo zelene infrastrukture – kot načrtovanega sistema funkcionalno povezanih in raznovrstnih krajinskih območij, vključno z najpomembnejšimi naravovarstvenimi območji, ki bodo dolgoročno omogočala naravne procese za zdrav, varen, privlačen, podnebno odporen in večfunkcionalen prostor. Na državni ravni zelena infrastruktura vključuje obsežnejše gozdne komplekse, ki so večinoma območja Natura 2000, gorske masive Alp in Dinaridov, zavarovana območja, vode prvega reda in z njimi povezane trajne ali občasne ojezeritve oziroma razlivna območja ter morje in naravno ohranjeno obalo.

# **1.1.3 Strateške usmeritve prostorskega razvoja Slovenije**

## **Usmeritve za urejanje in razvoj naselij**

Urejanje in razvoj naselja se načrtujeta v skladu z njegovo vlogo v policentričnem urbanem sistemu – mesta in druga urbana naselja, ki svojo vlogo izvajajo za širše območje, so na podlagi meril iz strategije opredeljena kot središča. Območja za dolgoročni razvoj – določijo se središčem policentričnega urbanega sistema, se opredelijo mestu Koper.

Izvajata se celovita prenova naselij – posebna pozornost se nameni funkcionalnim vidikom prenove, protipotresni prenovi objektov, izboljšanju snovne in energetske učinkovitosti, javnega prometa in trajnostne mobilnosti, zmanjševanju deleža prekritih površin, kakovosti odprtega prostora in zelenih površin ter vključitvi kulturne dediščine v prenavo. Načrtno se zmanjšuje ranljivost naselij in infrastrukture – z umikanjem poselitve in infrastrukture z ogroženih območij, kot so poplavna, erozijska, plazljiva in plazovita območja, ter z vzpostavljanjem naravnih blažilcev ekstremnih vremenskih dogodkov in toplotnih otokov (na primer z ohranitvijo in vzpostavitvijo razlivnih območij ter večjim deležem dobro upravljanih in vzdrževanih zelenih površin kot delov zelenega sistema regij ali zelenih sistemov mest).

## **Usmeritve za stanovanjsko oskrbo**

V središčih policentričnega urbanega sistema se zagotavlja zadostno število stanovanj in površin za stanovanjsko gradnjo – prednostno se zagotavljajo s prenavo razvrednotenih območij ali prenavo obstoječih stanovanjskih območij nizke gostote. Večja območja, namenjena za stanovanjsko oskrbo z javnimi najemnimi stanovanji, se umeščajo v središča do četrte ravni. V občini Koper je tako središče mesto Koper.

## **Prednostna območja za gospodarski razvoj**

Gospodarske cone, ki lahko vključujejo logistične centre, se umeščajo ob vozliščnih lokacijah tako, da so dobro povezane z javnim potniškim prometom z vseh območij regije in sosednjih regij – pri izbiri lokacije se preverijo možnosti prenove in sanacije opuščanih in razvrednotenih območij. Prednostna območja za zgostitev gospodarskih, proizvodnih ali drugih poslovnih dejavnosti se določajo v okviru širših mestnih območij v

središčih prve ali druge ravni – izjemoma tudi v središčih tretje in četrte ravni, ki že imajo večja sklenjena industrijska ali proizvodna območja (20 ha). Za območje Mestne občine Koper je to središče prve ravni – mesto Koper, oz. širše mestno območje slovenske Istre.

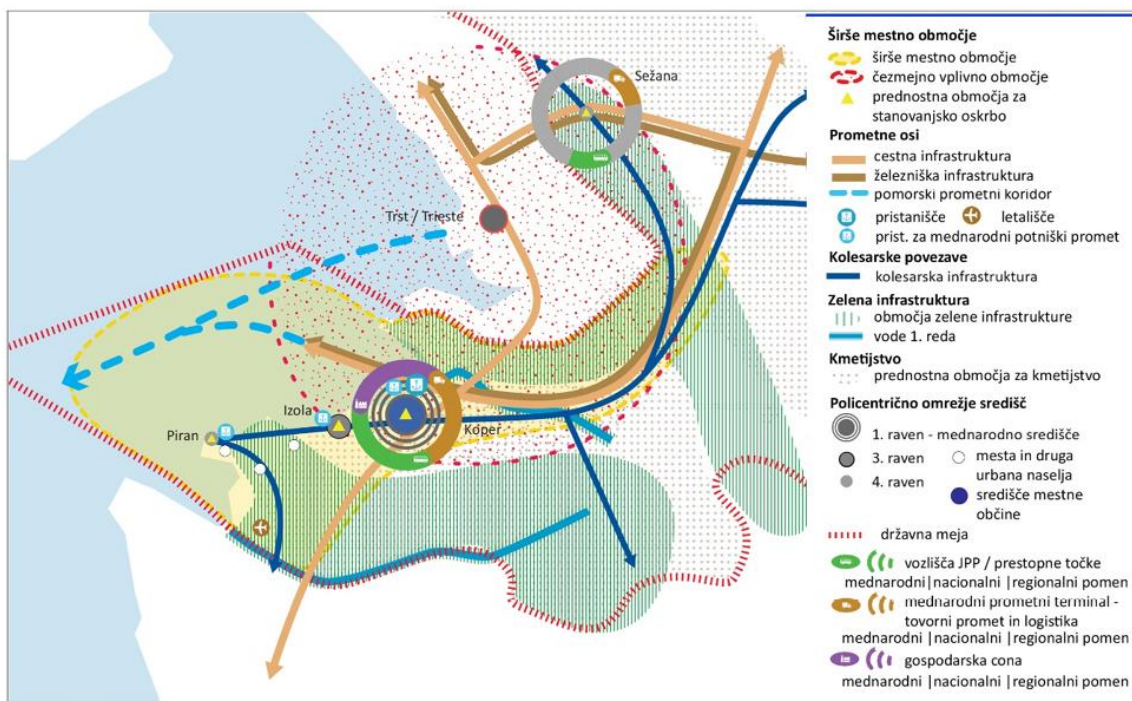
Nakupovalna središča se umeščajo strateško – nakupovalna središča (centri), večja od 5000 m<sup>2</sup>, se v sklopu večmodalnih vozlišč za potniški promet lahko uredijo praviloma v središčih policentričnega urbanega sistema prve in druge ravni, s povezavo najmanj javnega železniškega in avtobusnega prevoza. V občini Koper je tako središče mesto Koper.

## Urbani razvoj

Mesta in druga urbana naselja prispevajo k izboljšanju gospodarske, družbene in okoljske učinkovitosti države – razvijajo se kot zaposlitvena središča, središča razvoja in inovacij ter kakovostnega bivalnega prostora.

Koper se razvija kot zaposlitveno, izobraževalno, športno, kulturno, logistično in turistično središče, prometno vozlišče mednarodnega pomena, vhodno-izhodno tovorno pristanišče na vseevropskem omrežju ter pristanišče za mednarodni potniški promet. Koper se z ustrezno zmogljivo železniško povezavo prometno navezuje na mednarodne prometne koridorje ter druga mednarodna in nacionalna prometna vozlišča v Sloveniji in Evropi. Zagotavlja se dostop do infrastrukture elektronskih komunikacij.

Koper skupaj z mestoma Izola in Piran ter kraškim zaledjem tvori širše mestno območje slovenske Istre. V okviru širšega mestnega območja se krepijo medsebojne funkcionalne povezave, zlasti na področju javnega prometa in storitev. Obalna mesta in zaledni kraji se povezujejo s celovitim, večmodalnim trajnostnim prometnim sistemom, ki poleg kopenskih oblik javnega prometa omogoča tudi razvoj pomorskega javnega potniškega prometa. Na čezmejni ravni se povezuje s sosednjimi regijami Italije in Hrvaške, oblikuje se severnojadranski mobilnostni koridor. Širše mestno območje svojo konkurenčnost razvija na področju logistike in turizma, večji poudarek daje razvoju izvozno usmerjenih dejavnosti, ki se intenzivneje razvijajo ob boku pristaniške dejavnosti, ter bogati kulturni dediščini, biotski in krajinski pestrosti. Poseben poudarek se nameni ureditvi oskrbe območja s pitno vodo. V čezmejnem prostoru bo posebna pozornost namenjena sodelovanju s slovensko manjšino v tržaški pokrajini pri razreševanju skupnih vprašanj prostorskega razvoja v čezmejnem prostoru.



## **Usmeritve za razvoj podeželja**

V naseljih, ki niso središča, se zagotavljajo možnosti za vsakodnevno osnovno oskrbo prebivalstva. Naselja na podeželju so tipološko raznolika, od vasi, podeželskih naselij do mest in drugih urbanih naselij. Med njimi se izberejo tista, ki lahko nudijo vsakodnevno oskrbo prebivalstvu v gravitacijskem območju.

Zagotavlja se ustrezna raven prometne povezanosti naselij na podeželju s središči policentričnega urbanega sistema in izboljšuje dostopnost s trajnostno mobilnostjo. Zagotavlja se dobro povezanost do vozlišč javnega potniškega prometa in omogočanje večmodalnih potovanj. Poleg krepitve kmetijstva in gozdarstva se na podeželju zagotavljajo ustrezne razmere tudi za druge gospodarske aktivnosti, s čimer se krepí lokalna zaposlenost in zmanjšujejo potrebe po dnevni migracijah aktivnega prebivalstva v zaposlitvena središča. Za krepitev gospodarske dejavnosti na podeželju se podpirajo predvsem ukrepi in dejavnosti, s katerimi se trajnostno uporabi endogene potencialne območja.

## **1.1.4 Usmeritve za posebna območja in področja**

### **Razvoj morja in slovenske Istre**

Prostorski razvoj gradi na primerjalnih prednostih obalnega območja. Območje ima poleg vodilne in za državo pomembne prometno-transportne funkcije tudi ugodne danosti za samooskrbo z zelenjavo in sadjem, prepoznavnost naravnih območij (območja Natura 2000, zavarovana območja narave), obalnih mest in kulturne krajine, solin in letališča ter priložnosti, ki jih lahko ponudi oživiljanje istrskega zaledja (na primer obnova kmetijskih površin, kulturne dediščine in naselij). Na obalnem območju in v njegovem zaledju se v skladu s prostorskimi potenciali krepijo dejavnosti, ki pozitivno vplivajo na ohranjanje vitalne stanovanjske funkcije v obalnih mestih. Kmetijstvo in ribištvo se razvijata v navezavi na turizem, razvoj kulinarike in lokalno oskrbo.

Turizem se osredotoča na kakovost in okoljsko trajnost, s posebnim poudarkom vključevanju in interpretaciji kulturne dediščine in na dostopu do destinacije, razvoju športa kot dela turistične ponudbe ter za izboljšanje razmer za šport prebivalcev. Turistična funkcija obalnega območja in morja ne sme prevladati nad vitalnimi funkcijami obalnih mest, kot so stanovanjska funkcija, oskrba zaledja s storitvami, izobraževanje, kmetijstvo. Ohranja se izjemna kulturna krajina s posebnimi arhitekturnimi značilnostmi. Pri načrtovanju urbanega razvoja se upoštevajo varovana in zavarovana območja narave, območja kulturne dediščine ter prepoznavnost krajine.

Območje slovenske Istre se povezuje z obmejnimi urbanih območji na Hrvaškem in v Italiji. Obalno območje je večfunkcijsko s poudarjenim prometno-transportnim pomenom, ki se čezmejno povezuje z vzpostavljenimi linijami pomorskega potniškega prometa, sodelovanja med pristanišči in na področju turizma. Mesti Koper in Trst je smiselno obravnavati in povezati kot čezmejno urbano območje ter za izboljšanje funkcionalnih povezav okrepiti čezmejne javne potniške povezave.

Nadgradi in vzpostavi se potrebna energetska infrastruktura za prehod na obnovljive vire energije, vključno s prenosnim plinovodnim omrežjem za zemeljski plin in obnovljive pline ter CO<sub>2</sub> nevtralne pline. S tem bodo zagotovljeni izboljšanje kakovosti zraka in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, hkrati pa tudi oskrba pristanišča Koper s čistejšimi in nizkoogljimi viri energije. Energetska omrežja in objekti se razvijajo prostorsko in funkcijsko usklajeno, vključno s čezmejnimi povezavami.

Stik med morjem, obalo in zaledjem se prednostno zagotavlja prek naravnih povezav in sonaravnih ureditev med njimi. Omrežja zavarovanih in varovanih območij narave na kopnem in na morju se povezujejo, pri opredeljevanju morskih zaščitnih območij je potrebno čezmejno sodelovanje.

Vzdolž obale se vzpostavi priobalni pas, v katerem gradnja ni dovoljena. Priobalni pas je v skladu s Protokolom o celovitem upravljanju obalnih območij v Sredozemlju namenjen varstvu narave, ohranjanju naravnih habitatov, kulturne dediščine in krajine, naravnih virov in ekosistemov, ekološkim povezavam med zaledjem in morjem, prilagajanju na podnebne spremembe ter izboljšanju kakovosti življenja v obalnem območju. Priobalni pas je del sistema zelene infrastrukture države, zato se vključi v zeleni sistem obalnih mest in drugih naselij ter v zeleni sistem regije.

### **Koridorji in vstopne točke**

Omrežje železniških in cestnih povezav, ki se funkcionalno povezuje z evropskim prometnim omrežjem, se razvija usklajeno s policentričnim urbanim sistemom v Sloveniji. Za povečanje učinkovitosti prometnega pretoka in dostopnosti se spodbujajo intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki naj prevzame večino daljinskega tovornega prometa. Posebna pozornost se namenja razvoju jedrnih vozlišč, ki ležijo na presečiščih prometnih koridorjev EU (Ljubljana, Koper, Maribor), ter vstopnih točk, ki so središča v policentričnem urbanem sistemu. Na območju vozlišč in vstopnih točk se posodablja in dograjuje intermodalna infrastruktura ter ustvarjajo pogoji za razvoj logistične dejavnosti.

### **Prometna infrastruktura**

Prometna infrastruktura se načrtuje integralno – celovito se razrešujejo vprašanja dostopnosti, povezanosti in oskrbe z gorivom ter izberejo take kombinacije prometnih podsistemov, ki omogočajo varno, cenovno dostopno, okoljsko nevtralno obliko mobilnosti in povezanost/dostopnost med stanovanji, delovnimi mesti ter storitvami.

Železniško omrežje se do leta 2050 nadgrajuje tako, da se doseže konkurenčnost potovalnih časov javnega potniškega prometa z osebnim prometom in zagotavlja taktni vozni red ter zagotavlja prevozne zmogljivosti za tovorni promet, kar omogoča povečanje deleža tovornega prometa v korist železniškega prometa.

Razvija in posodablja se pristanišče za mednarodni promet Koper kot vhodno-izhodno pristanišče celovitega evropskega omrežja za tovorni in potniški promet, ob pristanišču za mednarodni promet Koper omogoči umestitev privezov vojaških plovil Slovenske vojske.