

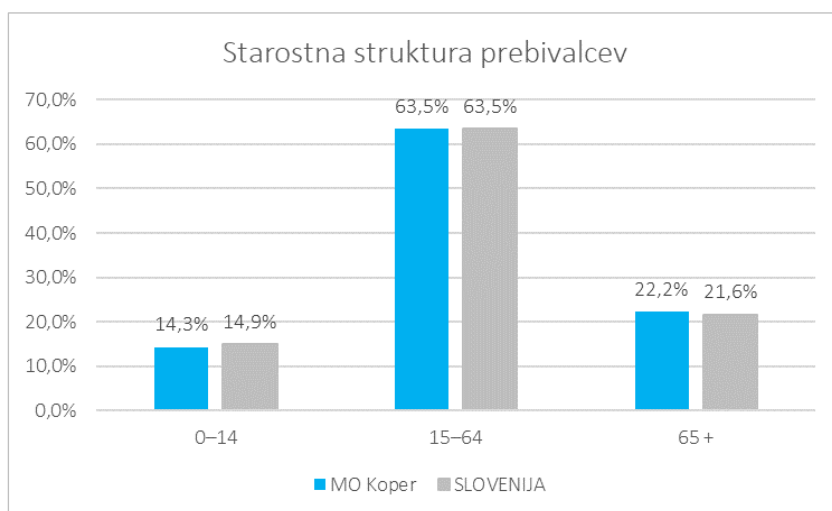
OCPS MESTNE OBČINE KOPER – POROČILO O PREGLEDU RELEVANTNE OBSTOJEČE DOKUMENTACIJE IN O OCENI ŠIRŠEGA VPLIVA: SKLOP D

Namen poročila je predstaviti podatke, ki opisujejo **stanje opredeljenih kazalnikov**, pregled **dostopne dokumentacije** ter **oceno vpliva širšega okvira**. To poročilo ne vključuje izsledkov analize stanja s terenskih ogledov, javne razprave in intervjujev, ki so zajeti v drugih poročilih/prilogah.

Analiza stanja je prikazana po posameznih stebrih, fokus pa je na področjih, ki jih opredeljujejo prioritetni cilji: **C1: večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa**, **C2: izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa** ter **C3: vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost**.

1 SPLOŠNO O OBČINI

Mestna občina Koper je del obalno-kraške statistične regije in slovenske Istre. Meji na štiri sosednje občine, Italijo, Hrvaško in na Jadransko morje. Njeno površje je, ker leži na stičišču Jadranskega morja, flišnega gričevja, kraške planote Kras in Dinarskega gorstva, razgibano. Najvišja točka je vrh Slavnika, 1.028 nad morjem. Z več kot 54.000 prebivalci je MOK po številčnosti četrta največja občina v Sloveniji, njen sedež pa je dvojezično mesto Koper (Capodistria), v katerem živi skoraj polovica prebivalcev. Je tudi ena najbolj razčlenjenih slovenskih občin, saj jo sestavlja kar 22 krajevnih skupnosti in več kot 100 naselij. MOK je eno ekonomsko najrazvitejših območij v Sloveniji, k čemer največ prispeva Luka Koper, ki je eno glavnih jadranskih pristanišč in glavno tovorno pristanišče za velik del Srednje Evrope. Nekoč prevladujoče poljedelstvo je danes omejeno na oljkarstvo in vinogradništvo, s čimer se ukvarjajo predvsem v zaledju. Poleg pristanišča so v porastu storitvene dejavnosti ter terciarni in kvartarni sektor. Prometne povezave z ostalo Slovenijo, z Italijo in s Hrvaško so dobre. Letna rast števila prebivalcev je bila v zadnjih 10 letih več kot dvakrat višja od slovenskega povprečja, in sicer povprečno 6,6 ‰ na leto. V MOK je nekoliko podpovprečno število mladih in nadpovprečno število starejših prebivalcev.

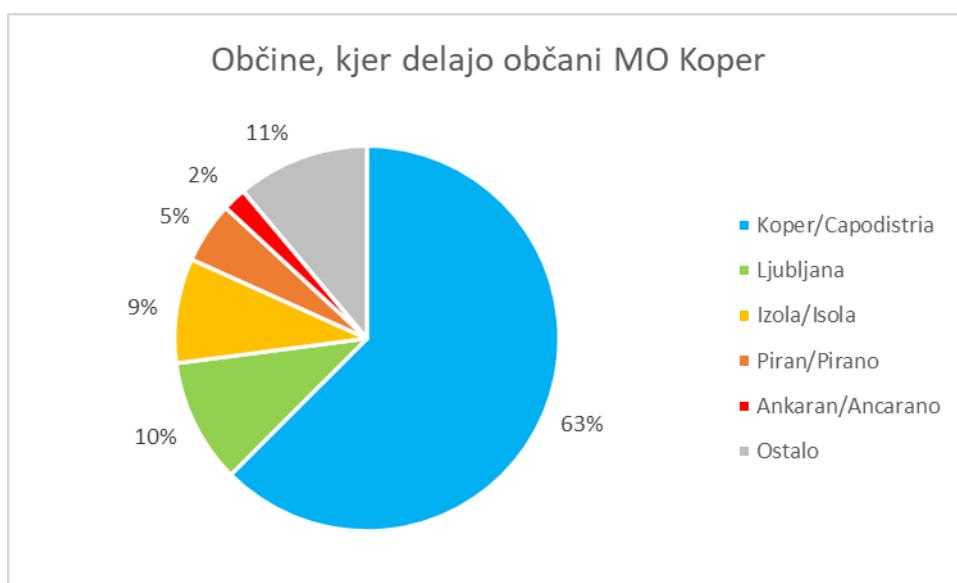


Grafikon 1: Starostna struktura v MO Koper in v Sloveniji leta 2023 (vir: SURS)



Slika 1: Umeščenost Mestne občine Koper

MO Koper, z indeksom delovne migracije 105,8, spada med zmerno delovne občine, kar pomeni, da večina delovno aktivnih prebivalcev dela v domači občini. Dobrih 10 % jih dela v občini Ljubljana, slabih 9 % v občini Izola, 5 % v občini Piran, 2 % v občini Ankaran, ostalih 11 % pa drugje.



Grafikon 2: Občine, kjer delajo delovno aktivni prebivalci MO Koper

2 PREGLED KLJUČNIH DOKUMENTOV NA LOKALNI RAVNI

2.1 Občinski prostorski načrt (predlog)

V Mestni občini Koper trenutno poteka deseta (oblikovanje stališč do pripomb priprava predloga OPN) od dvanajstih faz sprejema Občinskega prostorskega načrta (OPN), ki ji bo sledilo usklajevanje predloga OPN in sprejem OPN MOK na Občinskem svetu. Postopek sprejema OPN se je sicer začel junija 2019 z zbiranjem pobud.

OPN je dokument, ki upošteva izhodišča in usmeritve Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050, Prostorskega reda Slovenije, Pomorski prostorski plan in drugih aktov. Glavna izhodišča za izdelavo osnutka OPN MOK so bila:

- Izhodišča MOK za pripravo OPN MOK (Sklep, Projektna naloga, Izhodišča in cilji prostorskega razvoja MOK 2019),
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije,
- Prostorski red Slovenije,
- Splošne smernice nosilcev urejanja prostora,
- Predpisi s področja urejanja prostora in sektorski predpisi,
- Obalno-kraška regija, usmeritve za pripravo strategije razvoja regije s področja prostorskega in urbanega razvoja (2019),
- Trajnostna urbana strategije Mestne občine Koper (2016),
- Strategija razvoja in trženja turizma v MOK do leta 2025 (2017),
- Lokalni program za kulturo MOK 2019-2025 (2018),
- Celostna prometna strategija MOK (2017),
- Program varstva okolja MOK 2015 – 2020,
- Razvojne pobude javnega in zasebnega sektorja,
- Poročila delavnic po krajevnih skupnostih,
- Strokovne podlage, navedene v prilogi 33 (med njimi Demografska študija (2019), Študija razvojnih potencialov MOK (2019), Urbanistični načrt Koper – Bertoki (2020), Strokovne podlage za preveritev ustreznosti urbanističnih kazalcev na območju razširjenega mestnega središča koper (2020), Strokovne podlage za poselitev (2020), Krajinska zasnova (2020)).

Ključni poudarki predloga OPN so:

Cestni promet:

- *Trajnostna mobilnost:* Na ravni občine se uvaja javni potniški promet kot osrednji del trajnostne mobilnosti. Znotraj tega se bo vzpostavilo intermodalna vozlišča, ki bodo povezovala različne oblike prevoza, vključno z avtomobilskim, železniškim, pomorskim, kolesarskim in peš prometom. Poudarek je na integraciji in spodbujanju uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.
- *Umirjanje prometa:* Znotraj naselij se izvajajo ukrepi za umirjanje prometa, s ciljem izboljšati prometno infrastrukturo za osebe z omejeno mobilnostjo. Mestno jedro Kopa se postopoma zapira za motorni promet, hkrati pa se uvajajo alternativne oblike trajnostnega prevoza.
- *Razvoj cestne infrastrukture:* Na področju cestne infrastrukture občina načrtuje nadaljnji razvoj z možnostjo gradnje obvoznih cest, kjer je rekonstrukcija obstoječih cest manj primerna.

Pomorski promet:

- *Tovorni pomorski promet:* Na območju občine se razvijata tovorni in potniški pomorski promet. Tovorni promet poteka prek mednarodnega pristanišča Koper, ki je v državni pristojnosti, vendar je Mestna občina Koper vključena pri načrtovanju razvoja in prostorskih širitvah pristanišča.
- *Pomorski potniški promet:* Razvija se znotraj mednarodnega pristanišča Koper in mestnega potniškega pristanišča. Pomembna je dograditev spremljajoče infrastrukture, ki bo omogočila popolno funkcionalnost mednarodnega potniškega terminala. Predlagana je vzpostavitev linijskih pomorskih prevozov.
- *Intermodalni potniški terminal:* Vzpostavljen bo mednarodni pomorski potniški terminal, ki bo omogočil pristajanje večjih potniških ladij in turističnih križark. Poleg tega bo terminal omogočal linijske medkrajevne domače in mednarodne prevoze.
- *Komunalni privezi:* Občina načrtuje zagotavljanje komunalnih privezov na obstoječih lokacijah z možnostjo razširitev, ob upoštevanju okoljskih in infrastrukturnih dejavnikov.

Javni promet:

- *Integracija javnega potniškega prometa:* Na ravni občine se kot pomemben segment trajnostne mobilnosti uvajajo izboljšave v javnem potniškem prometu. Zagotoviti je treba fizično integracijo prometnih podsistemov z intermodalnimi vozlišči za učinkovito povezovanje različnih vrst prometa, kot so avtomobilski, javni potniški, kolesarski in peš promet.
- *Intermodalni potniški terminal:* Na območju mesta Koper je načrtovan intermodalni potniški terminal, ki vključuje centralno avtobusno in železniško postajo ter povezave v omrežje mestnih kolesarskih in pešpoti. Tudi s istem P+R (parkiraj in se pelji) je del te strategije.
- *Sistem lahke železnice:* Preveri se možnost vzpostavitve lahke železnice na relaciji Trst (letališče Ronki)–Koper–Umag, ki bi služila kot hrbtnica javnega prevoza v regiji, s krožnimi avtobusnimi linijami kot sekundarnim sistemom.

Aktivna mobilnost:

- *Razvoj omrežja kolesarskih in pešpoti:* Kolesarsko in peš omrežje se razvija kot pomemben del prometne infrastrukture trajnostne mobilnosti, kot tudi turistična in rekreacijska infrastruktura. Omrežje mora povezovati mestno središče, mestne predele, primestni pas ter podeželje. Povezave v mestnem središču morajo biti prilagojene kulturnovarstvenim in prostorskim možnostim.
- *Sklenjena mreža pločnikov in kolesarskih stez:* V naseljih je treba zagotoviti varno, uporabno in udobno mrežo pločnikov ter kolesarskih stez. Ob tem je treba izboljšati spremljajočo infrastrukturo, kot so ozelenitev, senčenje, urbana oprema, osvetlitev in signalizacija.
- *Intermodalna vpetost:* Kolesarske in pešpoti je treba povezati z drugimi prometnimi sistemi in ključnimi generatorji prometa, kot so izobraževalne ustanove, univerza, nakupovalna središča, športno-rekreacijske cone, mestno jedro in druga pomembna območja.
- *Navezanost na regionalne in čezmejne kolesarske poti:* Ključna daljinska rekreacijska povezava je Pot zdravja in prijateljstva – Parenzana (Porečanka), ki ima pomembno vlogo v turistični promociji občine Koper ter širše regije.

Struktura poselitve in funkcij:

Cilji prostorskega razvoja Mestne občine Koper so:

- trajnostni prostorski razvoj,
- uravnotežen razvoj celotnega območja Mestne občine Koper,

- večanje privlačnosti podeželskega zaledja in zmanjšanje zgoščenosti obalnega območja,
- dvig kakovosti bivanja,
- racionalna raba prostora,
- ohranitev istrske prostorske in kulturne identitete.

Ti poudarki kažejo na močno usmerjenost občine Koper k trajnostno mobilnost, kjer imajo prednost javni prevoz, kolesarji in pešci.

V obstoječem CPS so bile zapisani določeni ukrepi na temo prostorskega načrtovanja, ki se jih bo upoštevalo v sklopu predlaganega OPN.

2.2 Trajnostna urbana strategija mesta Koper 2030

Operativni cilji:

- A. Kakovostni prostorski pogoji za bivanje in delo ljudi; konkurenčno gospodarstvo in nova delovna mesta
- B. Urbana prenova - revitalizacija historičnega mestnega jedra, prenova stanovanjskih sosesk in degradiranih urbanih območij
- C. Zelena infrastruktura mesta: urejene javne odprte, športne in zelene mestne površine ter trajnostno upravljanje z morjem in mestnimi obalami, narava v mestu
- D. Trajnostno delovanje in upravljanje mesta

V dokumenti so izpostavljeni ukrepi:

- Prilagoditev prometnega režima za boljšo funkcionalno dostopnost (dostava, kratkotrajno parkiranje).
- Ukrepi trajnostne mobilnosti:
 - o Omejevanje motornega prometa v historičnem jedru.
 - o Urejanje površin za kolesarje in pešce.
 - o Razvoj dobre mreže in sistema javnega potniškega prometa (JPP).
 - o Umik mirujočega prometa.
 - o Vzpostavitev javnega morskega potniškega prometa.
- Urejanje dostopov in uporabnosti površin ter objektov za starejše in funkcionalno ovirane osebe.

2.3 Strategija turizma v Mestni občini Koper 2030

Glavne ugotovitve na temo prometa:

- Cestno omrežje:
 - o Dobro razvejano cestno omrežje s povezavami na avtocesto proti Ljubljani in Trstu.
 - o Gostota državnega in lokalnega cestnega omrežja je visoka, a številne lokalne ceste ne ustrezajo standardom.
 - o Slaba povezava z Dragonjo in mejnim prehodom Dragonja, kljub ustrezni regionalni povezanosti.
- Železniški promet:
 - o Pomembna gospodarska vloga zaradi logistične podpore pristanišču Koper.
 - o Slab pomen železniškega potniškega prometa znotraj občine.

- Elektrificirana proga Koper–celina in sezonska železniška povezava proti Puli.
- Pomorski promet:
 - Luka Koper kot mednarodno pristanišče z naraščajočim pomenom potniškega pomorskega prometa.
 - Potniški terminal se širi; do konca 2025 je načrtovana izgradnja novega terminala.
- Javni potniški promet:
 - Individualni promet močno prevladuje zaradi razpršene poselitve, nizke gostote prebivalstva in odklonilnega odnosa prebivalcev do javnega prometa.
 - Avtobusni promet je glavni javni prevoz, vendar z nizkimi frekvencami izven mestnega območja.
 - Slabe povezave z notranjostjo Slovenije, Krasom, Trstom in hrvaško Istro.
- Alternativne oblike prevoza:
 - Nizka uporaba okolju prijaznih oblik mobilnosti (kolesarjenje, pešačenje), kljub dobri opremljenosti s kolesarskimi stezami in ugodnimi vremenskimi pogoji.
- Izzivi za turizem:
 - Pomanjkanje učinkovitih avtobusnih povezav za turiste in potreba po pripravah na trend prihodov brez avtomobila.
 - Potreba po okrepitvi povezav morskega prometa z drugimi občinami slovenske Istre in Italijo.

2.4 Strategija razvoja v Mestni občini Koper 2030

Mestna občina Koper ima strateško lego z dobro prometno dostopnostjo, bližino Italije in edino slovensko mednarodno tovorno pristanišče, Luko Koper. Pristanišče je pomembno intermodalno prometno vozlišče državnega in mednarodnega pomena, ki omogoča dostop do trgov Srednje in Vzhodne Evrope ter je postaja za križarke v Severnem Jadranu. Koper je povezan z avtocestami proti Ljubljani in Trstu, železniško progo Koper–Divača–Ljubljana ter dostopen z letališč v Ljubljani, Trstu, Trevisu, Benetkah in Portorožu.

Koper je stičišče prometnih tokov, povezan z regionalnimi in čezmejnimi prometnimi omrežji. Gospodarske dejavnosti, kot so promet, skladiščenje, trgovina in turizem, so močno povezane s strateško lego in vlogo Luke Koper.

Zgodovinsko mestno jedro je turistično središče z izboljšano urbano infrastrukturo, ki vključuje urejene prometne rešitve, parke, obalno promenado in dostopna parkirišča. To je povečalo privlačnost mesta, izboljšalo kakovost življenja ter zmanjšalo zamiranje starega jedra. Mestno središče oživljajo prireditve, mehanizmi mestnega managementa in povečan obisk turistov, zlasti s potniških ladij.

2.5 Lokalni energetske koncept Mestne občine Koper

Glavni poudarek ukrepov občine na področju prometa mora biti na zmanjšanju avtomobilskega prometa in razvoju trajnostnega in učinkovitega primestnega oz. medkrajevnega prometa. Pri tem je potrebno analizirati obstoječe informacije o ozaveščenosti lokalnega prebivalstva, ter podatke, ki so posredno povezani s politiko trajnostne mobilnosti (kolesarske steze, učinkovitost javnega transporta, uporaba biogoriv itd.). Politika na sektorju prometa v občini mora usmerjati razvoj tega sektorja na pot

trajnostne mobilnosti preko spodbujanja učinkovitega zasebnega in javnega prometa, pešačenja in kolesarjenja.

Splošni ukrepi, ki sledijo tej usmeritvi so:

- ozaveščanje in informiranje ljudi o prednostih in slabostih posameznega načina transporta,
- širitev in urejanje območij, namenjenih pešcem,
- širitev in urejanje kolesarskih poti,
- ustrezna cenovna politika parkirnine,
- možnost vpeljave avtobusov na gorivne celice oz. uvajanje novih tehnologij (biogoriva),
- brezplačni parkirni prostor za vozila na električni pogon itd.

3 STEBER CELOSTNO NAČRTOVANJE

Analiza stanja na področju načrtovanja je zajeta v okviru samoocene – glej poročilo o samooceni (sklop A).

4 STEBER HOJA

Izidi splošne ankete, na katero sta odgovarjala skupaj 502 občana, kažejo, da 5 % med 413 respondenti hodi na delo največkrat peš, za nadaljnjih 7 % pa je to drugi najpogosteje uporabljeni način potovanja na delo. V šolo jih med 255 največkrat hodi peš 14 %, za 13 % pa je pešačenje druga najpogostejša izbira. Med 459 jih po opravkih najpogosteje hodi peš 6 %, za 10 % pa je to druga najpogostejša izbira za ta namen. Na druženje jih gre med 457 največkrat peš 7 %, za 11 % pa je to druga izbira po vrsti. Na rekreacijo se jih med 433, ki so odgovarjali, največkrat odpravi peš 21 %, druga najpogostejša izbira pa je pešačenje za 23 % sodelujočih pri tem vprašanju.

Za zaposlene v različnih podjetjih in ustanovah je sicer pešačenje precej povezano tudi z oddaljenostjo njihovega bivališča od delovnega mesta. V ZRS Koper ima tako 34 % zaposlenih do službe 5 ali manj km (19 % celo manj kot 2 km), na delo jih pa pešači 31 %. V UP in ZD Koper, kjer do 5 km od delovnega mesta stanuje 30 % oz. 32 % sodelujočih zaposlenih, jih na delo pešači 20 % oz. 19 %. Med sodelujočimi zaposlenimi v MO Koper jih 40 % stanuje do 5 km od delovnega mesta, a le 6 % bližje od 2 km. Med temi jih na delo pešači 14 %.

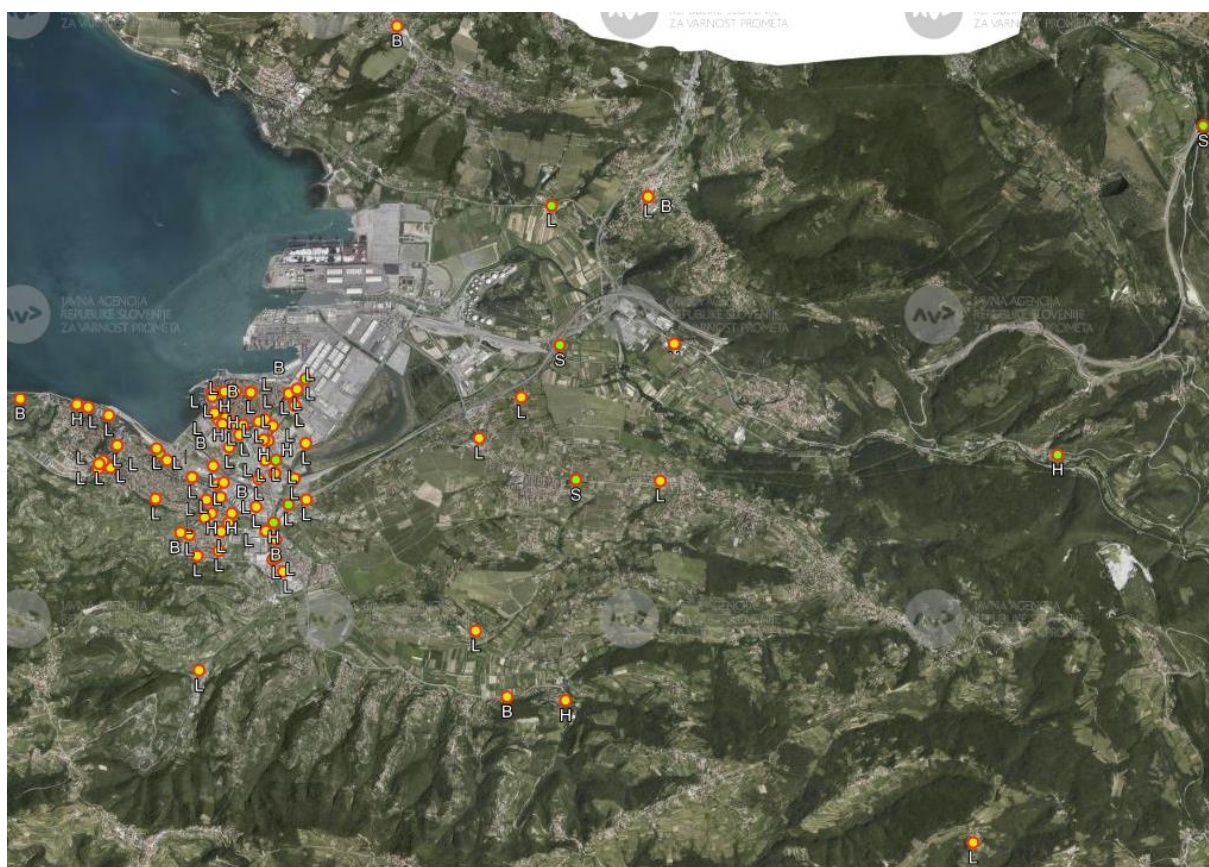
V obdobju po sprejemu CPS I. 2017 je že bilo izvedenih nekaj izboljšav za pešce:

- peš cone in umirjanje prometa: v mestnem jedru je bilo urejenih nekaj peš con in omejen motorni promet, npr. vzdolž Pristaniške ulice ob vikendih;
- ozelenitev in urbana oprema: drevesa, klopi, pitniki in avtomati ob pešpoteh izboljšujejo privlačnost hoje in zagotavljajo počitek, zlasti za starejše;
- infrastruktura in osvetlitev: izboljšana infrastruktura za pešačenje vključuje osvetlitev in jasne označbe poti, kar povečuje varnost in dostopnost;
- projekt Pešbus za šolarje: njegova uvedba za varen prihod otrok v šolo spodbuja pešačenje že pri najmlajših;
- promenada in rekreacijske poti: promenada med Koprom in Žusterno omogoča varno sprehajanje ob morju, podobno pa so urejene sprehajalne poti do točk, kjer lahko pešci uživajo v naravnem okolju.

4.1 Varnost pešcev

V 5-letnem obdobju 2018–2022 se je zgodilo 93 nesreč z udeleženiimi pešci, med katerimi so bile 3 smrtne, 12 s hudimi telesnimi poškodbami, 65 z lažjimi in 13 brez telesnih poškodb. Večina teh nesreč se je zgodila v mestu Koper in bližnji okolici. Ena od nesreč s smrtnim izidom se je zgodila na odseku 661 AC Kozina–Črni Kal, druga na odseku Dekani–priključek Luka Koper regionalne ceste Škofije–Dekani–Bertoki–Koper in tretja na odseku regionalne ceste Bertoki–Gračišče v Pradah. Tri četrtine nesreč s hudimi telesnimi poškodbami so se zgodile v Kopru, kjer se je zgodila tudi velika večina nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami. V tem obdobju se je sicer na območju MO Koper zgodilo 2596 prometnih nesreč, pešci pa so bili udeleženi v 4 % vseh in v 11 % vseh nesreč s hudimi telesnimi poškodbami oz. s smrtnimi izidi.

V anketi, ki je bila opravljena med občani MO Koper, jih je z varnostjo pešcev v občini zadovoljnih 51 %.



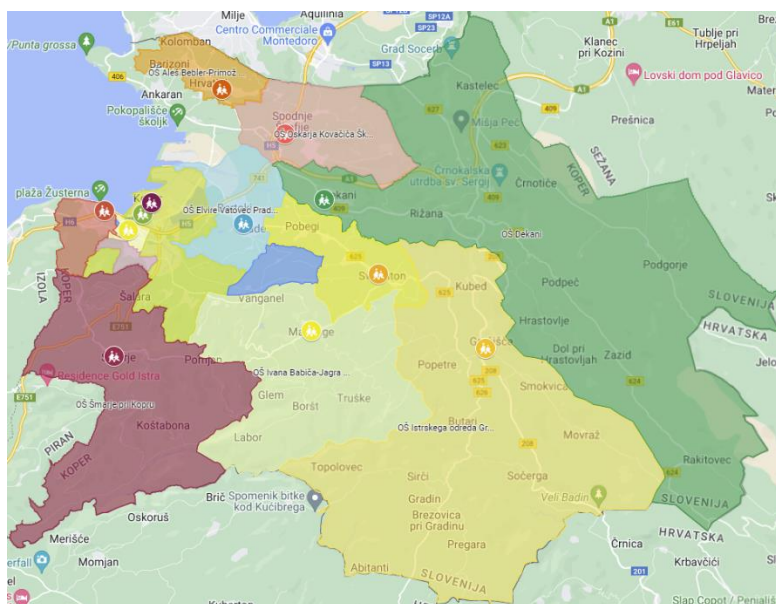
Slika 2: Lokacije nesreč z udeleženiimi pešci od začetka leta 2018 do konca 2022 (vir: AVP)

4.2 Šolske poti

V MO Koper je enajst osnovnih šol in štiri podružnice, v 13 šolskih okoliših, kar je prikazano na sliki v nadaljevanju, sicer pa gre za naslednje šole:

- OŠ Koper, Cesta Zore Perello Godina, Koper – ima obsežen prometno varnostni načrt, ki vsebuje tudi prikaze šolskih poti, ima pa tudi šolski avtobus (vse o tem je na šolski spletni strani).
- OŠ Ivana Babiča – Jagra Marezige, Marezige 33/a, Marezige – na spletni strani ima objavljen načrt varnih šolskih poti in druge s tem povezane informacije, vključno z voznim redom šolskega avtobusa.

- OŠ Dekani, Dekani 32, Dekani – ima na spletu objavljen načrt varnih šolskih poti in druge pomembne informacije za pot v in iz šole ter vozne rede šolskih avtobusov.
- OŠ Antona Ukmarja, Pot v gaj 2, Koper – na spletni strani šole je objavljen prometno varnostni načrt, ki vsebuje tudi opise šolskih poti.
- Osnovna šola dr. Aleš Bebler – Primož Hrvatini, Hrvatini 137, Ankaran – na spletni strani je objavljen le avtobusni vozni red, a tudi tega ni najlažje najti.
- Osnovna šola Dušana Bordona Semedela – Koper, Rozmanova 21/a, Koper – na spletni strani ne najdemo ničesar povezanega s potmi v šolo oz. iz nje, razen da sodelujejo pri občinskem projektu Pešbus.
- OŠ Elvire Vatovec Prade s podružnično šolo Sveti Anton, Pobeška 52, Koper – na spletni strani sta opisa oz. prikaza šolskih poti in vozni redi šolskih avtobusov za obe šoli.
- OŠ Istrskega odreda Gračišče, Gračišče 5, Gračišče – nekje na spletni strani se skriva le povezava do voznega reda šolskega avtobusa.
- OŠ Oskarja Kovačiča Škofije, Sp. Škofije 40d, Škofije – nima načrta šolskih poti, na spletni strani so le vozni redi šolskih avtobusov in druge informacije v zvezi s šolskimi prevozi.
- OŠ Šmarje pri Kopru, Šmarje 1, Šmarje – na spletni strani so le vozni redi šolskih avtobusov.
- OŠ Pier Paolo Vergerio il Vecchio – Koper (z italijanskim učnim jezikom) s podružnicami v Semedeli, Bertokih in Hrvatinih, Gimnazijski trg 7, Koper – ima na spletni strani objavljene načrte varnih šolskih poti za vse štiri lokacije.

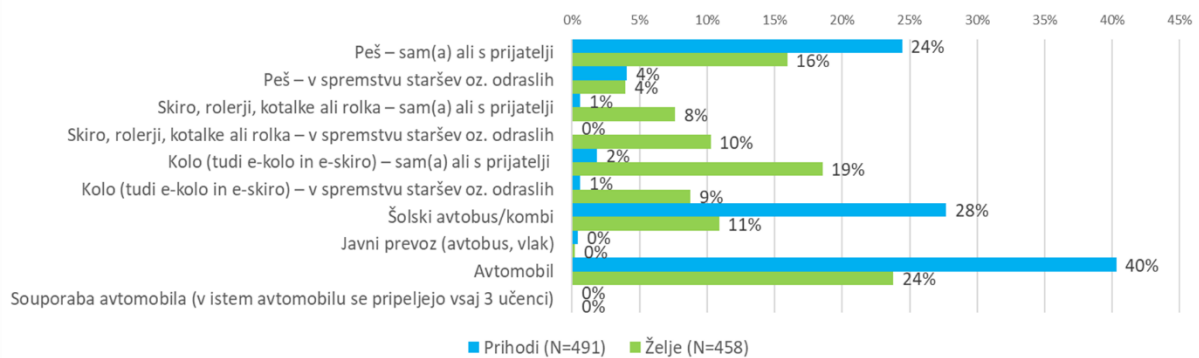


Slika 3: Lokacije osnovnih šol in šolskih okolišev (vir: MOK)

Urejenost in varnost šolskih poti se, glede na teren, stanje in opremljenost prometne infrastrukture ter vrste poselitve, po lokacijah precej razlikuje.

V zvezi s potmi v šolo so bili konec maja 2024 anketirani učenci 3., 5. in 7. razreda osnovnih šol Koper, Marezige in Elvire Vatovec Prade. Sodelovalo jih je 491, med njimi pa jih na aktivne načine prihaja v šolo 32 %, kar 65 % učencev pa si tega želi, kar (in še podrobneje) je razvidno iz diagrama. Glede pešačenja je sicer tako, da jih na ta način prihaja v šolo 28 %, želi si jih pa tega 20 % (raje bi šli s kolesom ali s skirojem, rolerji ipd.).

NAČIN PRIHODA V ŠOLO - OŠ Koper, OŠ Marezige, OŠ Elvire Vatovec Prade
(3., 5., 7. razred), 28. 5. 2024



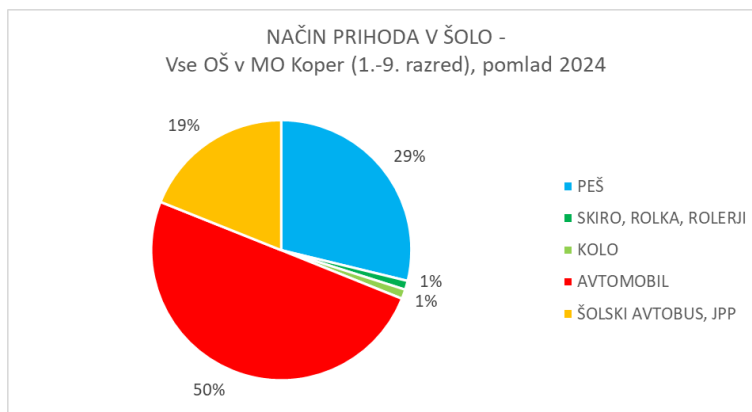
Grafikon 3: Načini in želje glede prihajanja v šolo ugotovljeni z anketo

Iz naslednje preglednice pa je mogoče razbrati, da brez spremstva odraslih prihaja v šolo le 27 % vprašanih osnovnošolcev.

Preglednica 1: Deleža otrok, ki prihajajo v šolo v spremstvu odraslih oz. brez njega

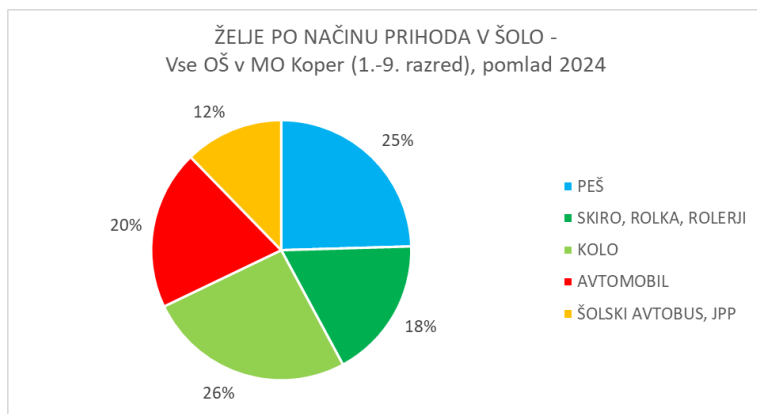
	ŠTEVILO UČENCEV	DELEŽ
V spremstvu odraslih	359	73 %
Brez spremstva odraslih	132	27 %
Odsotni	35	
Prisotni	491	100 %

Spomladi 2024 je podobno anketo izvedla tudi MO Koper, vendar med učenci vseh razredov in v vseh osnovnih šolah v občini. V anketi je sodelovalo 3320 učencev, izide pa prikazujeta naslednja grafa.



Grafikon 4: Načini prihajanja v šolo ugotovljeni z anketo MO Koper

Izidi ankete, v kateri so sodelovali učenci vseh šol in vseh razredov, so deloma podobni tistim, ki so bili pridobljeni z anketo na manjšem vzorcu. Na aktivne načine jih med vsemi v šolo prihaja 31 % (praviloma je v prvih razredih takšnih manj), z avtom jih pripeljejo kar 50 % (10 % več – v nižjih razredih je takšnih učencev več), s šolskim avtobusom pa jih prihaja 19 % (9 % manj, tudi na račun učencev iz nižjih razredov).



Grafikon 5: Želje glede prihajanja v šolo ugotovljene z anketo MO Koper

Med vprašanimi iz vseh šol in razredov je bila izražena želja po prihajanju v šolo na aktivne načine še večja kot pri anketi na manjšem vzorcu. Kar 69 % vprašanih učencev bi rado tako prihajalo v šolo, z avtomobilom le 20 %, z avtobusom pa zgolj 12 %.

4.3 Dostopnost peš

MO Koper je raznoliko območje, tako glede poselitve kot razgibanosti terena. Skoraj polovica prebivalcev živi v mestu Koper, ostali pa naseljujejo več kot 100 vasi oz. naselij. V mestu je skoncentrirana večina storitev, ostala naselja pa so predvsem bivalna, mnoga nimajo niti trgovine, hoja pa ima povsod pomembno vlogo. Dostopnost živilske trgovine je ena pomembnejših kategorij v vsakdanjem življenju prebivalcev, zato smo preverili, kolikšni so deleži prebivalcev, ki od doma do najbližje lahko pripešačijo v do 10 minutah. Za območje celotne MO Koper je takšnih slabih 60 %, v naslednji preglednici pa je prikazana še statistika za naselja z vsaj 9 % deležem. Drugod je ta do 3 %.

Preglednica 2: Število prebivalcev po naseljih in delež tistih, ki imajo do živilske trgovine največ 10 minut peš

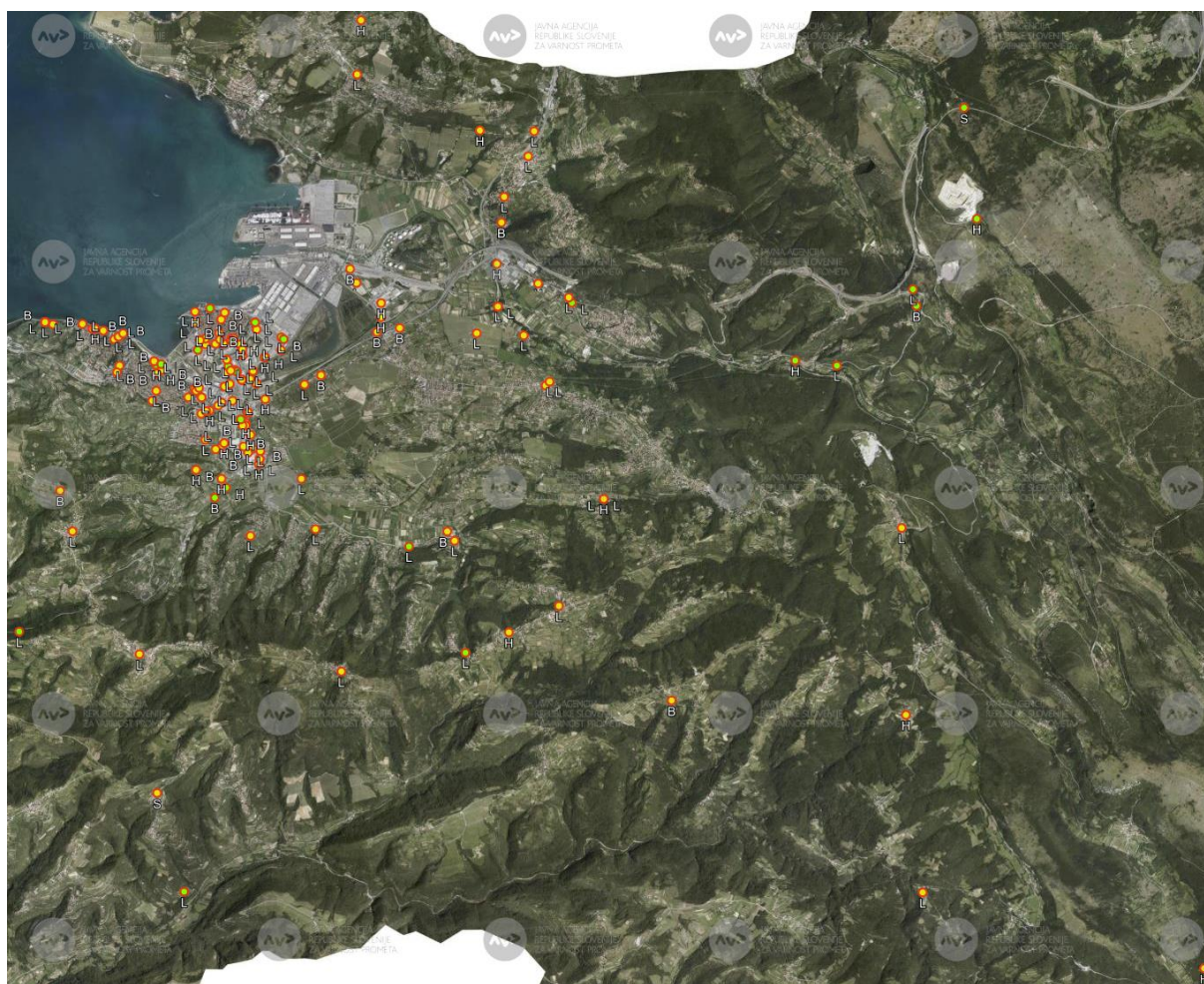
Naselje	Št. prebivalcev	Št. prebivalcev do 10 min. od trgovine	Delež prebivalcev do 10 min. od trgovine [%]
Koper	24.009	22.588	94
Spodnje Škofije	1.420	1.190	84
Čežarji	602	499	83
Dekani	1.694	1.379	81
Šmarje	886	717	81
Bertoki	964	735	76
Pobegi	1.274	912	72
Hrvatini	1.271	754	59
Vanganel	723	276	38
Sveti Anton	2.151	568	26
Bonini	646	142	22
Kolomban	616	134	22
Zgornje Škofije	1.064	102	10
Prade	1.238	109	9

5 STEBER KOLESARJENJE

V obdobju po sprejemu CPS I. 2017 je že bilo izvedenih nekaj izboljšav za kolesarje:

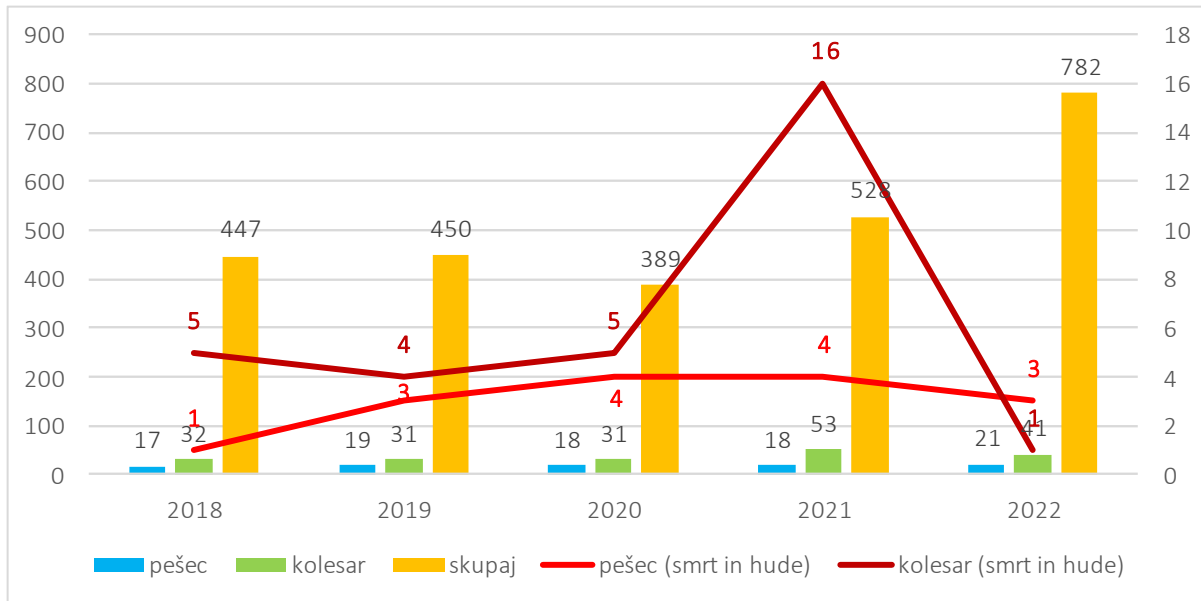
- izboljšanje in širitev kolesarske infrastrukture;
- uvedba storitve avtobusnih prevozov za potnike in kolesarje KoloBus;
- urejanje rekreacijsko-turistične pohodniško-kolesarske poti Parenzana;
- promocija kolesarjenja, tudi s postavitvijo kolesarskih števcov in organizacija dogodkov.

5.1 Varnost kolesarjev



Slika 4: Lokacije nesreč z udeleženi kolesarji od začetka leta 2018 do konca 2022 (vir: AVP)

V petletnem obdobju 2018–2022 se je zgodilo 188 nesreč z udeleženi kolesarji. Med njimi sta bili 2 smrtni, 29 s hudimi telesnimi poškodbami, 106 z lažjimi in 51 brez telesnih poškodb. Večina teh nesreč, tudi hudih, se je zgodila v mestu Koper in bližnji okolici, a nobena smrtna. 11 nesreč, v katerih so bili udeleženi kolesarji, se je zgodilo izven naselij, vse ostale pa v naseljih. V tem obdobju so bili kolesarji udeleženi v 7 % vseh in v kar 24 % vseh nesreč s poškodbami oz. smrtnimi izidi, ki so se zgodile na območju MO Koper, posebej kritično je bilo zanje leto 2021, kar se vidi tudi na spodnjem grafu. V primerjavi s pešci, so bili kolesarji v prometnih nesrečah udeleženi približno dvakrat pogosteje.



Slika 5: Statistika nesreč od začetka leta 2018 do konca 2022 (vir: AVP)

Glede na izide ankete med občani MO Koper, je sicer z varnostjo kolesarjev nezadovoljnih 62 % sodelujočih.

5.2 Šolske poti za kolesarje

S kolesom (tudi z e-kolesom ali e-skirojem) se po anketi, ki je bila opravljena na manjšem vzorcu, v šolo vozi komaj 3 % otrok, želelo pa bi se jih kar 28 %; gre torej za velik razkorak med realnostjo in željami. Podobno velja za prevažanje s skirojem, kotalkami, rolerji ali rolko. Na tak način se v šolo pripelje 1 %, želelo bi se jih pa 18 % vprašanih.

Po anketi, opravljeni na širšem vzorcu, jih pride s kolesom v šolo še manj (1 %) in prav toliko s skirojem, rolko ipd., medtem ko bi se jih s kolesom želelo voziti 26 %, s skirojem ipd. pa 18 % (kot po prvi anketi).

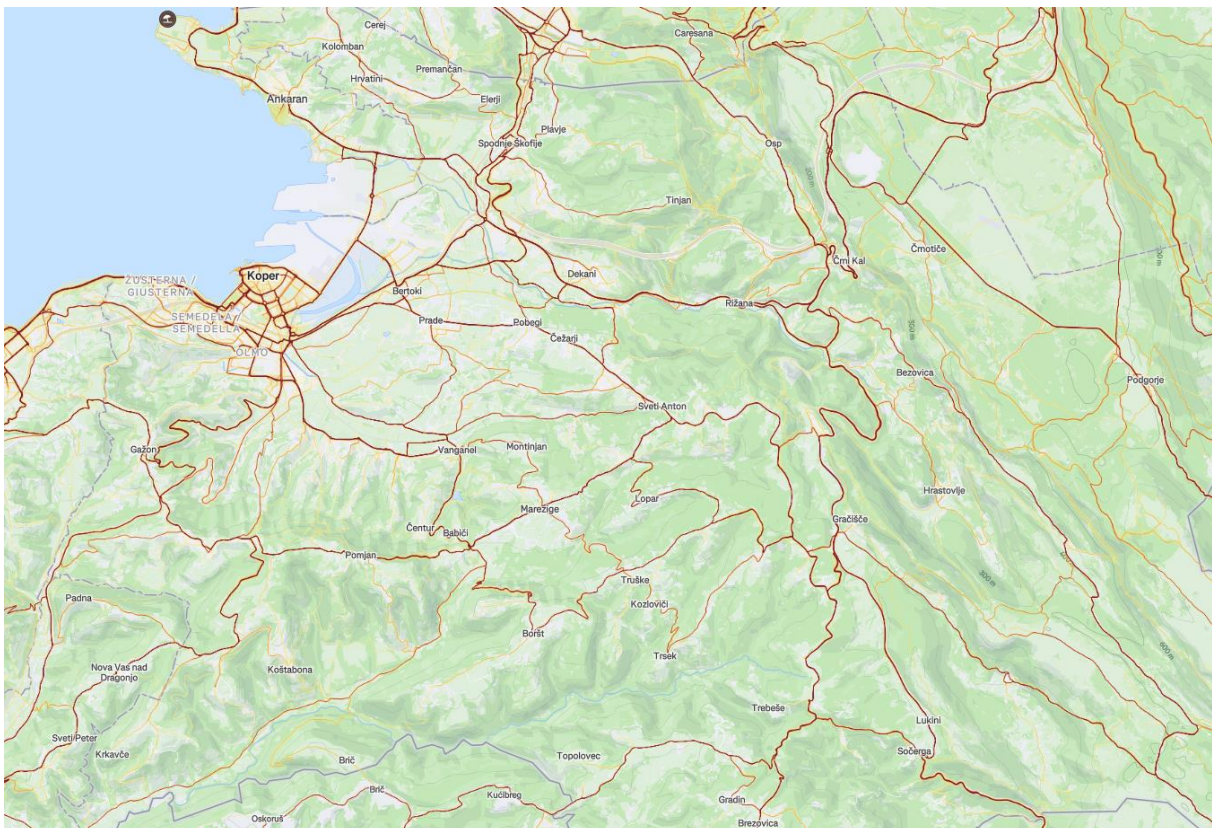
5.3 Avtobusni prevoz KoloBus

Projekt KOLO BUS zagotavlja brezplačne avtobusne prevoze za potnike in kolesa ter v poletni sezoni povezuje Kras, Brkine in slovensko Istro, kar omogoča trajnostno mobilnost in lažji dostop do regije. Storitve, ki je na voljo ob koncih tedna, je sofinancirana iz evropskih sredstev ter podpira turistično in rekreativno povezovanje območij z okolju prijaznim prevozom.

Slika 6: Avtobus s prikolico z nosilci za kolesa (KOLO BUS) (vir: <https://www.visitkras.info/>)

5.4 Toplotni zemljevid

Za boljšo predstavo, kje vse ljudje kolesarijo na območju MO Koper, naslednja slika prikazuje toplotni zemljevid, ki so ga s svojimi kolesarskimi potmi zarisali uporabniki zlasti med rekreativnimi kolesarji zelo priljubljene aplikacije Strava. Temnejši odtenki oranžne pomenijo večje število kolesarjev. Na zemljevidu so prikazane le poti po površinah, ki jih je mogoče premagovati z »običajnimi« kolesi, torej asfaltne in makadamske.



Slika 7: Toplotni zemljevid kolesarjenja, brez gorskega (vir: Strava)

6 STEBER JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni promet je osnova za doseganje cilja »vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost«. V obdobju po sprejemu CPS I. 2017 je bilo izvedenih kar nekaj izboljšav na področju javnega prevoza:

- uvedba 6 električnih avtobusov (Kurjer) in 4 brezplačnih električnih vozil za do 7 potnikov (Kurjerc);
- uvedba brezplačnih avtobusov ob posebnih dogodkih, npr. med Evropskim tednom mobilnosti, ko so bili mestni avtobusi brezplačni;
- povečanje dostopnosti in kakovosti javnega potniškega prometa v mestu: mestni avtobusi so učinkovito povezani znotraj mesta, čeprav še vedno ostajajo težave s povezavami do zaledja;
- Prostofer – brezplačni prevoz za starejše: sistem prevoza na klic, ki ga z občinskim vozilom opravljajo prostovoljci, je bil pohvaljen kot koristna pridobitev za starejše prebivalce z omejenim dostopom do mobilnosti;
- povezovanje javnega prometa in parkirišč: uvedena so bila parkirišča »parkiraj in odpelji« (P+R), ki omogočajo parkiranje na obrobju mesta in nadaljevanje poti z javnim prevozom;
- podaljšanje mestnih linij v primestna naselja: mestne avtobusne linije so bile podaljšane v nekatera primestna območja, a povezav z zaledjem še primanjkuje.

Poročilo o prevozni revščini v Sloveniji kaže, da je MO Koper I. 2023 spadala med občine, kjer ima 80 do 90 % prebivalcev v radiju 1 km od bivališča postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (vsaj 8 parov voženj na dan).¹

6.1.1 Železniški promet

Glede na izide splošne ankete (N = 207), se z vlakom redno ne vozi nihče od sodelujočih. 1 % je takih, ki to počnejo nekajkrat mesečno, 11 % nekajkrat letno, 88 % pa nikoli. Po tedenskem štetju potnikov, ki je bilo opravljeno junija 2024, je bilo sicer na ŽP Koper v povprečju po manj kot 200 potnikov/dan, pri čemer je bila najverjetneje velika večina turistov. To se torej sklada z analizo odgovorov iz ankete. Vseeno je bilo pred leti potnikov še manj, kar kaže naslednja preglednica.

Preglednica 3: Število odpravljenih potnikov na ŽP Koper (vir: SŽ)

	2019	2021	2023	2024
Število odpravljenih potnikov	59.718		56.943	
Število glede na štetje potnikov	34.675	31.025		71.905

Zaradi visokih faktorjev, uporabljenih pri terminskih in upokojenskih vozovnicah, obstajajo dvomi v zanesljivost podatkov SŽ, zato smo pridobili tudi podatke s tedenskega štetja potnikov (po en teden v marcu 2019, v novembru 2021 in v juniju 2024). Povprečen obisk na dan v tednu štetja smo pomnožili s 365. Ti podatki kažejo obraten trend kot podatki o številu odpravljenih potnikov SŽ, in sicer da je število potnikov glede na leto 2019 zraslo za 107 % (verjetno sicer nekaj manj, ker je bilo zadnje štetje opravljeno junija, pa vendar - in ne nekoliko upadlo). Sicer je bilo v vmesnem času število potnikov še manjše, a je to mogoče pripisati pandemiji. Vseeno je, kot rečeno, število potnikov, ki pridejo na Koprsko

¹ <https://www.sptm.si/application/files/8117/1715/6373/Porocilo-CRP-MR-koncno.pdf>

ŽP, razmeroma zelo majhno (pod 200 na dan) in še tu gre v večini za obiskovalce, kar glede na vozne rede in učinkovitost prevozov ni čudno.

6.1.2 Avtobusni promet

MO Koper ima organiziran *mestni potniški promet*, ki ga z 19 avtobusi izvaja podjetje Arriva na 13 linijah. Šest avtobusov je s po 30 sedeži za potnike in 50 stojišči, 7 je manjših, s po 12 sedeži in 18 stojišči, 6 pa je električnih vozil (Kurjer) s po 16 sedeži in 11 stojišči. Posamezna vožnja stane 80 centov (poravnati jo je mogoče s kreditno kartico kartico Koper Card Plus ali z Valú Moneto), mesečna vozovnica stane 10, letna pa 100 evrov. Poleg teh so na voljo še štiri Kurjerce, električna vozila s po 7 sedeži, ki krožijo po mestnem središču in jih je mogoče preprosto ustaviti na ulici ali naročiti po telefonu, vožnja z njimi pa je brezplačna.

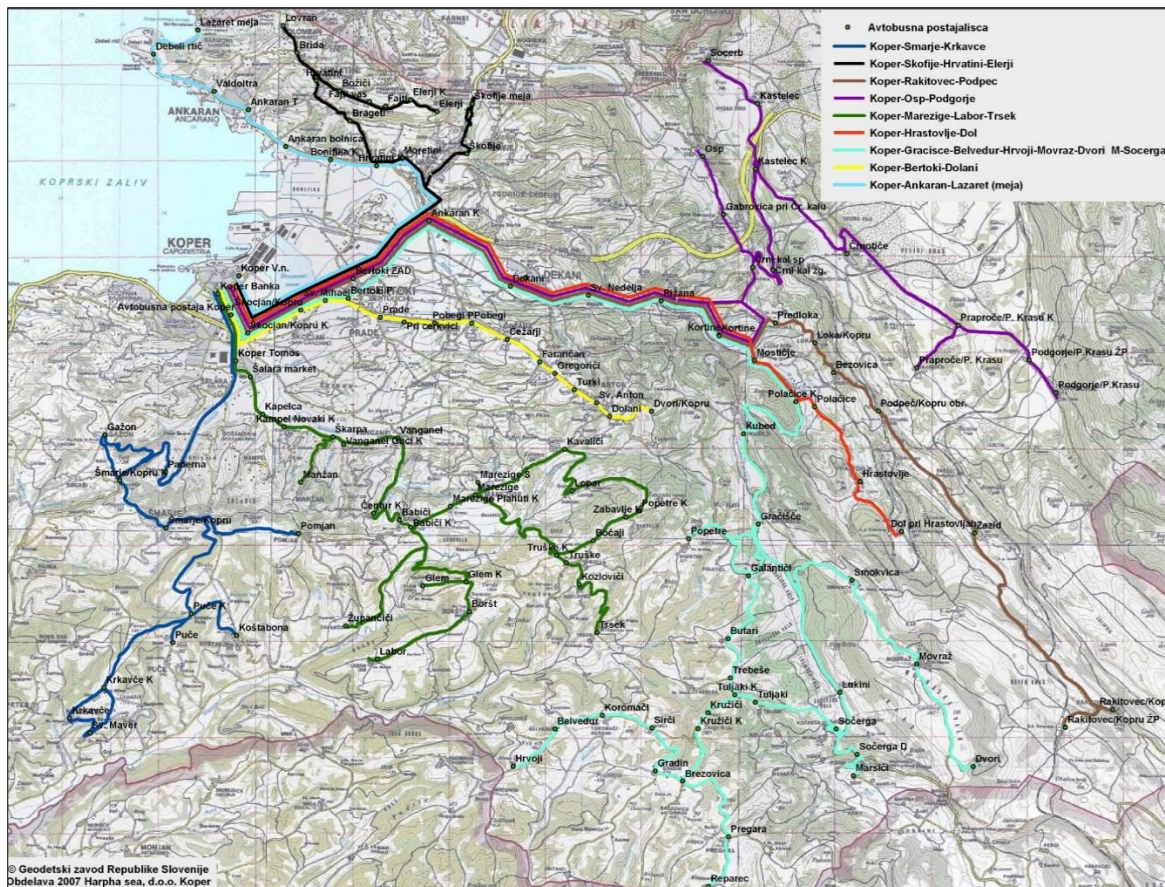
Skice linij in vozni redi mestnega potniškega prometa so objavljeni tu: <https://arriva.si/avtobusni-prevozi/mestni-avtobusni-prevozi/mestni-promet-koper/vozni-red-in-ceniki/>.

Kje vozijo Kurjerce se vidi na naslednji sliki, to in še več pa na povezavi: <https://arriva.si/avtobusni-prevozi/mestni-avtobusni-prevozi/mestni-promet-koper/kurjerca/>.



Slika 8: Ulice, po katerih vozijo Kurjerce (vir: Arriva)

Arriva opravlja tudi prevoze v okviru *primestnega potniškega prometa*, kjer vožnja prav tako stane 0,80 € oz. 10 € mesečna vozovnica, na devetih relacijah: Koper-Lazaret meja, Koper-Šmarje in zaledje, Koper-Škofije-Hrvatini-Elerji, Koper-Hrastovlje-Dol, Koper-Podpeč-Rakitovec, Koper-Dolani, Koper-Osp-PodgorjeKoper, Marezige in zaledje, Koper – Gračišče in zaledje), ki so prikazane na naslednji karti. Interaktivni vozni redi so dostopni tu: <https://arriva.si/vozni-redi/>.



Slika 9: Linije primestnega potniškega prometa

V MO Koper in iz nje redno vozijo še medkrajevni avtobusi različnih operaterjev.

Mestna občina Koper spremlja letno število prepeljanih potnikov v mestnem prometu, razen z brezplačnimi Kurjerci, za katere pa so v naslednji preglednici stroški vseeno prišteti tistim za vožnje ostalih vozil MPP.

Preglednica 4: Število prepeljanih potnikov MPP Koper, razen s Kurjerci in strošek prevozov (vir: MOK)

Leto	Letno število prepeljanih potnikov	Strošek proračuna brez DDV		
2021	549.698		2.400.000	
2022	751.008	+ 37 %	2.900.000	+ 20 %
2023	870.963	+ 16 %	3.225.000	+ 11 %

Vidi se, da je v zadnjih letih število potnikov, ki so se prevažali z mestnim potniškim prometom lepo raslo, celo bolj kot stroški, ki jih je imela občina z omogočanjem teh prevozov.

6.1.3 Storitve prevoz na klic

Poleg že omenjene Kurjerce, ki obratuje po mestnem središču, v MO Koper delujeta še dve storitvi za prevoz starejših občanov, ena v okviru projekta Vitica Obalnega doma upokojencev Koper, kjer se storitev plača 3,25 € na uro in druga, pri kateri so prevozi brezplačni, v okviru projekta Prostofer, ki deluje od julija 2020. Mestna občina Koper sicer aktivno sodeluje pri obeh projektih. V okviru projekta

Prostofer je trenutno na voljo eno vozilo in 14 prostovoljcev. Statistika za zadnjih nekaj let pa je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 5: Število prepeljanih potnikov MPP Koper, razen s Kurjerci in strošek prevozov (vir: MOK)

Leto	Št. vozil	Število prostovoljcev	Št. prepeljanih potnikov	Št. opravljenih prevozov	Vložena finančna sredstva
2020 (cca. pol leta)	1	14	91	173	
2021	1	17	100	395	
2022	1	19 (+ 12 %)	184 (+ 84 %)	575 (+46 %)	
2023	1	12 (- 37 %)	155 (- 16 %)	638 (+ 11 %)	
2024 (do 30. 6.)	1	14	99		5000 €

Število opravljenih prevozov z občinskim vozilom z leti očitno raste, število prepeljanih potnikov pa nekoliko niha, prav tako število prostovoljcev, ki jih je po trenutno dosegljivih podatkih toliko kot ob začetku delovanja Prostoferja.

6.1.4 Šolski prevoz

Kot rečeno, je v MO Koper enajst osnovnih šol in štiri podružnice, v 13 šolskih okoliših in večina ima za svoje učence organizirane šolske avtobuse:

- OŠ Koper, Cesta Zore Perello Godina, Koper: <https://www.os-koper.si/?p=26872>.
- OŠ Ivana Babiča – Jagra Marezige, Marezige 33/a, Marezige: <https://www.osmarezige.si/files/2024/10/Vozni-red-Marezige.pdf>.
- OŠ Dekani, Dekani 32, Dekani: <https://www.os-dekani.si/vozni-red-solski-avtobusov/>.
- OŠ Antona Ukmarja, Pot v gaj 2, Koper: na spletni strani ni podatkov, a glede na anketo nekateri učenci v šolo prihajajo s šolskim avtobusom.
- Osnovna šola dr. Aleš Bebler – Primož Hrvatini, Hrvatini 137, Ankaran: <https://osprimozhrvatini.splet.arnes.si/files/2019/09/vozni-red.pdf>.
- Osnovna šola Dušana Bordona Semedela – Koper, Rozmanova 21/a, Koper: nima.
- OŠ Elvire Vatovec Prade s podružnično šolo Sveti Anton, Pobeška 52, Koper: <https://www.os-ev-prade.si/vozni-red/>.
- OŠ Istrskega odreda Gračišče, Gračišče 5, Gračišče: <https://www.os-gracisce.si/2022/10/01/avtobusni-vozni-red-od-3-10-2022-dalje/>.
- OŠ Oskarja Kovačiča Škofije, Sp. Škofije 40d, Škofije: https://www.sola-skofije.si/files/2024/01/URNIK-VOZNIJE-s-slikami-2024_25_16.september.pdf.
- OŠ Šmarje pri Kopru, Šmarje 1, Šmarje: <https://www.ossmarje.si/avtobusni-prevozi-2/>.
- OŠ Pier Paolo Vergerio il Vecchio – Koper (z italijanskim učnim jezikom) s podružnicami v Semedeli, Bertokih in Hrvatinih, Gimnazijski trg 7, Koper: nima, nekateri otroci uporabljajo JPP.

Izidi ankete, v kateri so sodelovali učenci vseh šol in vseh razredov, sicer kažejo, da s šolskim avtobusom prihaja v šolo 19 % otrok, ni pa to njihov najpriljubljenejši način, saj si ga želi le 12 % sodelujočih.

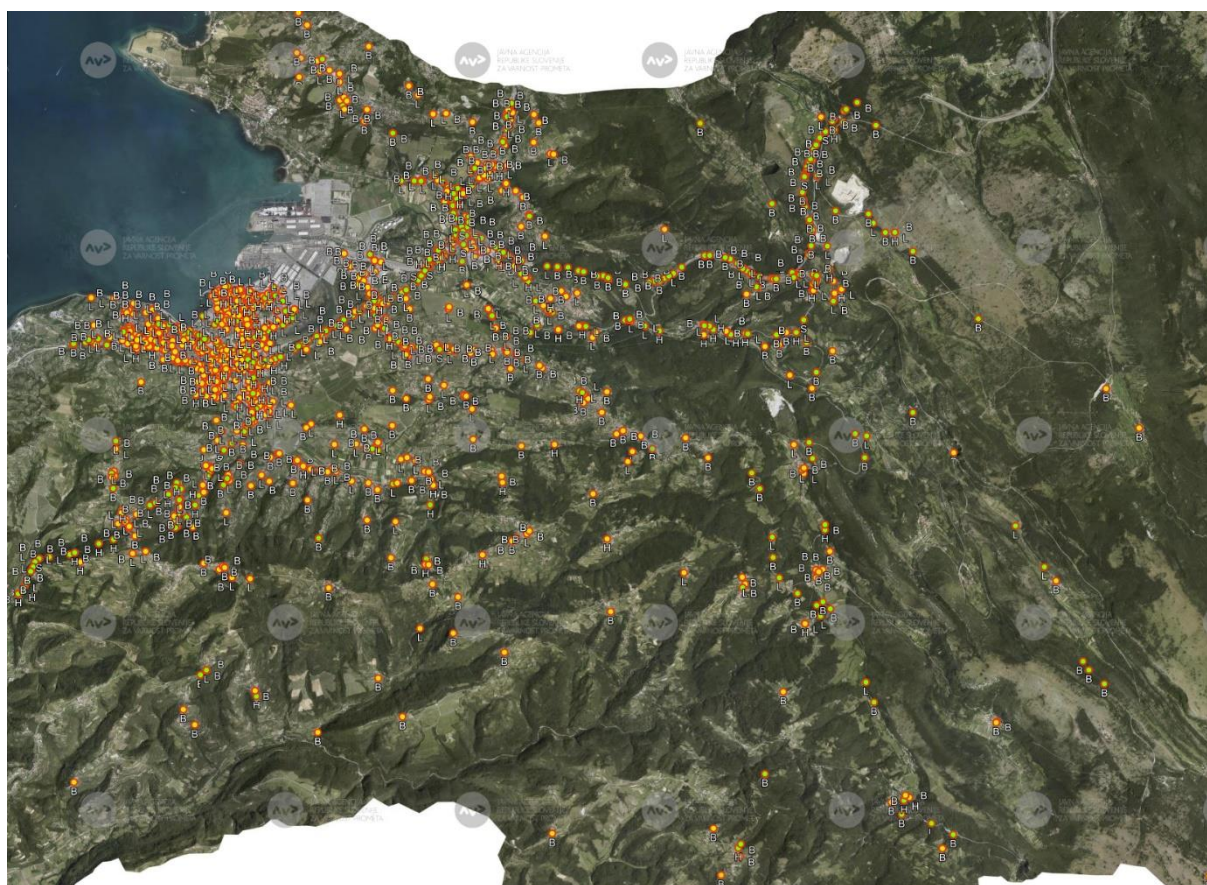
7 STEBER MOTORNI PROMET

V obdobju po sprejemu CPS I. 2017 je bilo izvedenih tudi nekaj ukrepov na področju motornega prometa:

- izgradnja krožišč: krožišča znotraj Kopra učinkovito zmanjšujejo hitrost vozil, izboljšuje pretočnost prometa in povečuje prometno varnost na ključnih lokacijah;
- omejevanje prometa v mestnem jedru: z omejitvijo motornega prometa na Pristaniški ulici ob vikendih se zmanjšuje prometna obremenitev mestnega jedra in izboljšuje pogoje za pešce in kolesarje;
- obnova in širitev pločnikov: na več lokacijah po mestu, kot tudi v primestnih naseljih in vaseh, so bile obnovljene ceste in pločniki, kar povečuje varnost pešcev in drugih udeležencev v prometu;
- ureditev ceste Koper–Izola: obalna pot med Koprom in Izolo je z izločitvijo motornega prometa postala pomembna varna in atraktivna povezava za kolesarje in pešce.

7.1 Varnost v prometu

V petletnem obdobju 2018–2022 se je zgodilo 2397 nesreč z udeleženiimi vozniki motornih vozil (osebni avtomobilov, avtobusov, tovornih vozil, traktorjev, motociklov itd.). Med njimi je bilo 10 smrtnih, 85 s hudimi telesnimi poškodbami, 454 z lažjimi in 1848 (77 %) brez telesnih poškodb. Večina vseh nesreč se je zgodila v mestu Koper in bližnji okolici, sicer pa so bile posejane po vsej občini, razen smrtnih, kjer so bile kritične točke v območju razcepa Srmin (2), v območju priključka za Luko Koper (2), na AC A1 Kozina–Črni Kal (2), med Črnim kalom in Kortinami (1), v Pradah (1), na odseku ceste med Koprom in Dragonjo (1) ter v krožišču, kjer se stikata Ankaranska in Kolodvorska cesta (1).



Slika 10: Lokacije nesreč z udeleženiimi vozniki motornih vozil od začetka leta 2018 do konca 2022 (vir: AVP)

Po podatkih NIJZ (povprečje 2018–2022) je v MO Koper manj poškodovanih v prometnih nesrečah (0,7 na 1.000 prebivalcev) kot to v povprečju velja za Slovenijo (1,1 na 1000 prebivalcev) ter manjši delež prometnih nesreč z alkoholiziranimi povzročitelji (7,5 %) v primerjavi s slovenskim povprečjem (8,5 %).

Glede na izide ankete med občani MO Koper, je 47 % vprašanih s prometno varnostjo v občini zadovoljnih, 53 % pa ne.

7.2 Hitrosti

Imamo izide meritev hitrosti na treh lokacijah oz. v teh sedmih smereh, ki so nato prikazani v preglednici:

- Koper–Spodnje Škofije, 6. 8. 2024–8. 10. 2024, omejitev 50 km/h,
- Elerji A, smer Hrvatini, 31. 7. 2024–7. 8. 2024, omejitev 30 km/h,
- Elerji A, smer Škofije, 31. 7. 2024–7. 8. 2024, omejitev 30 km/h,
- Elerji B, v naselje, 31. 7. 2024–7. 8. 2024, omejitev 40 km/h,
- Elerji B, iz naselja, 31. 7. 2024–7. 8. 2024, omejitev 40 km/h,
- AŠM 221 Vrtine: smer Bertoki–Sv. Anton, leto 2023, omejitev 50 km/h in
- AŠM 221 Vrtine: smer Sv. Anton–Bertoki, leto 2023, omejitev 50 km/h.

Preglednica 6: Izidi meritev hitrosti

	Vozila nad omejitvijo		Vozila pod omejitvijo		Povpreč na hitrost km/h	Povprečna hitrost v85 ² km/h	Najvišja hitrost km/h
	Število	%	Število	%			
1. Koper–Sp. Škofije (50)	15.918	45	19.737	55	44	53	135
2. Elerji A, smer Hrvatini (30)	170	4	3.633	96	30	36	66
3. Elerji A, smer Škofije (30)	276	8	3.357	92	38	38	83
4. Elerji B, v naselje (40)	1.410	47	1.584	53	40	48	88
5. Elerji B, iz naselja (40)	1.006	32	2.091	68	37	45	81
6. AŠM 221, Bertoki–Sv. Anton (50)	767.747	48	823.429	52	-	-	-
7. AŠM 221, Sv. Anton–Bertoki (50)	748.908	47	832.389	53	-	-	-

Izmerjena povprečna hitrost je bila povsod nad predpisano omejitvijo, število prehitrih voznikov je bilo največje na merilnem mestu v Škofijah, kjer je tudi največ prometa, njihov delež pa je bil tam 45 %. Največji delež prehitrih voznikov je sicer zaznal radar v Elerjih, na lokaciji B, v smeri proti naselju, in sicer kar 53 %. Na naslednji sliki so grafično prikazani deleži voznikov, ki so na posameznih merilnih mestih v opazovanih smereh vozili pod oz. nad predpisano omejitvijo hitrosti, zadnji graf pa velja za vse skupaj.

² Hitrost, ki je ne preseže 85 % vseh izmerjenih vozil.

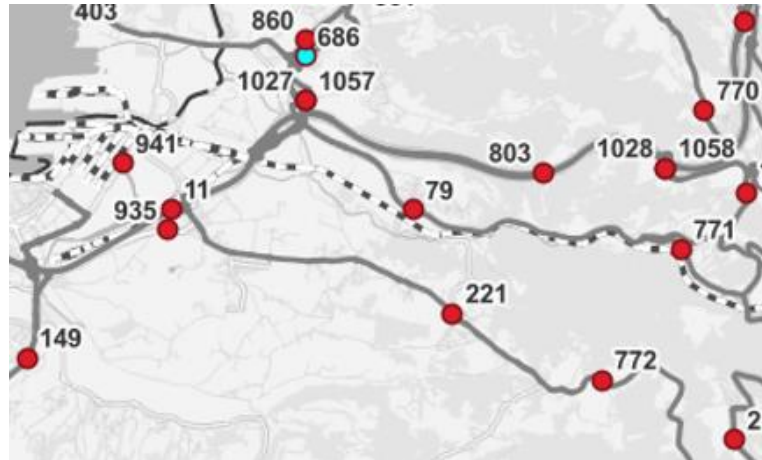


Slika 11: Deleži izmerjenih hitrosti pod oz. nad omejitvijo na obravnavanih merilnih mestih v MO Koper

Količina motornega prometa

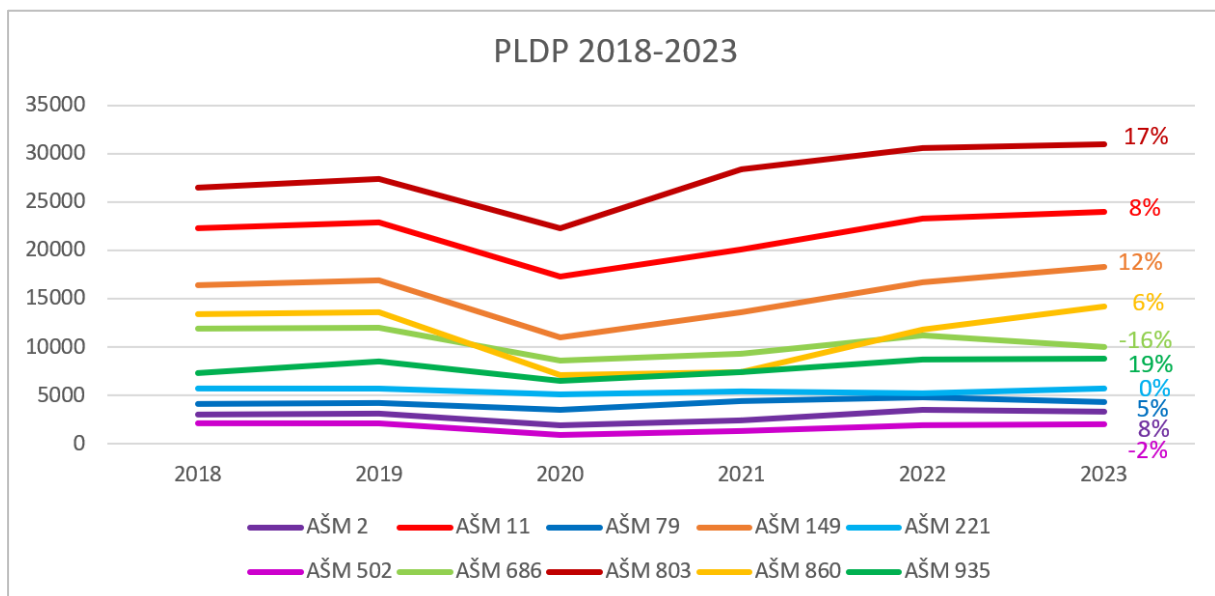
Na cestah v MO Koper je več avtomatskih števnih mest (AŠM), za spremljanje količin prometa med leti 2018 in 2023 pa smo izbrali:

- 2 Kubed,
- 11 Bertoki,
- 79 Dekani,
- 149 Koper,
- 221 Vrtine,
- 502 MP Sočerga,
- 686 Spodnje Škofije,
- 803 Dekani AC,
- 860 Škofije HC in
- 935 Bertoki.



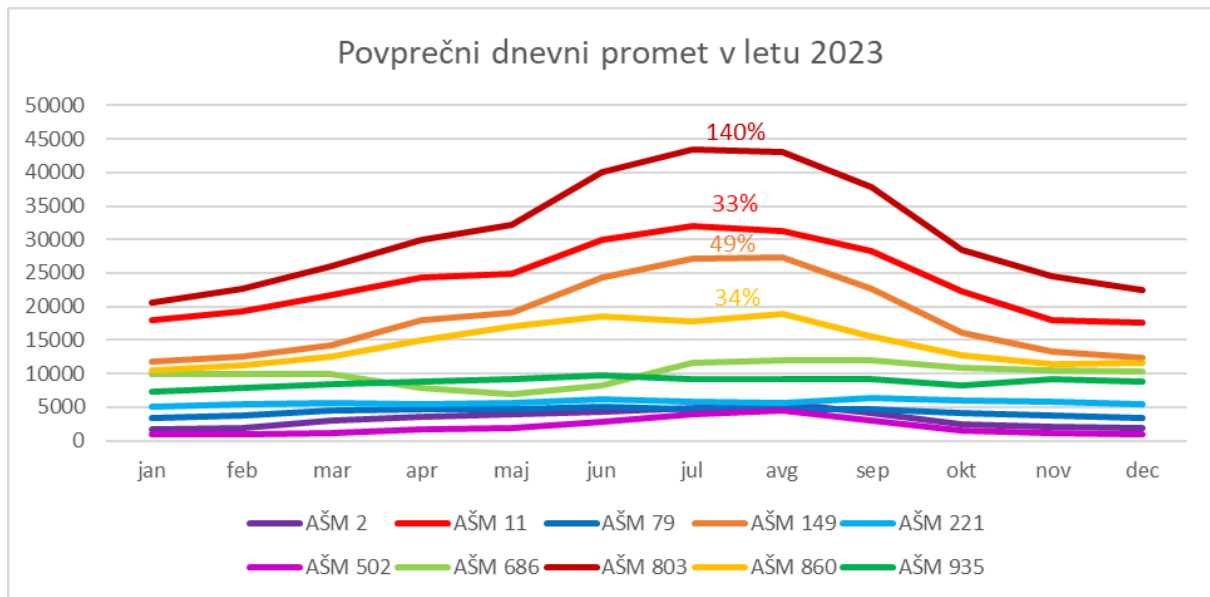
Slika 12: AŠM na cestah v MO Koper

Naslednji graf prikazuje gibanje količin povprečnega letnega dnevnega prometa na izbranih števnih mestih v obdobju petih let, med 2018 in 2023. V primerjavi z letom 2018 je bila skupna količina prometa v letu 2023 opazno večja; na AŠM 803, kjer je prometa tudi sicer največ, kar za 17 %, ponekod pa se je tudi zmanjšala, npr. v Spodnjih Škofijah za 16 %.



Slika 13: Povprečni letni dnevni promet v obdobju 2018–2023

Količina povprečnega dnevnega prometa (PDP) se skozi leto seveda spreminja, največ ga je med poletno sezono in najmanj pozimi. To gibanje je za izbrana AŠM za leto 2023 prikazano na naslednjem grafu. V odstotkih je prikazano, koliko večja je maksimalna količina dnevnega prometa glede na povprečno dnevno količino v letu.

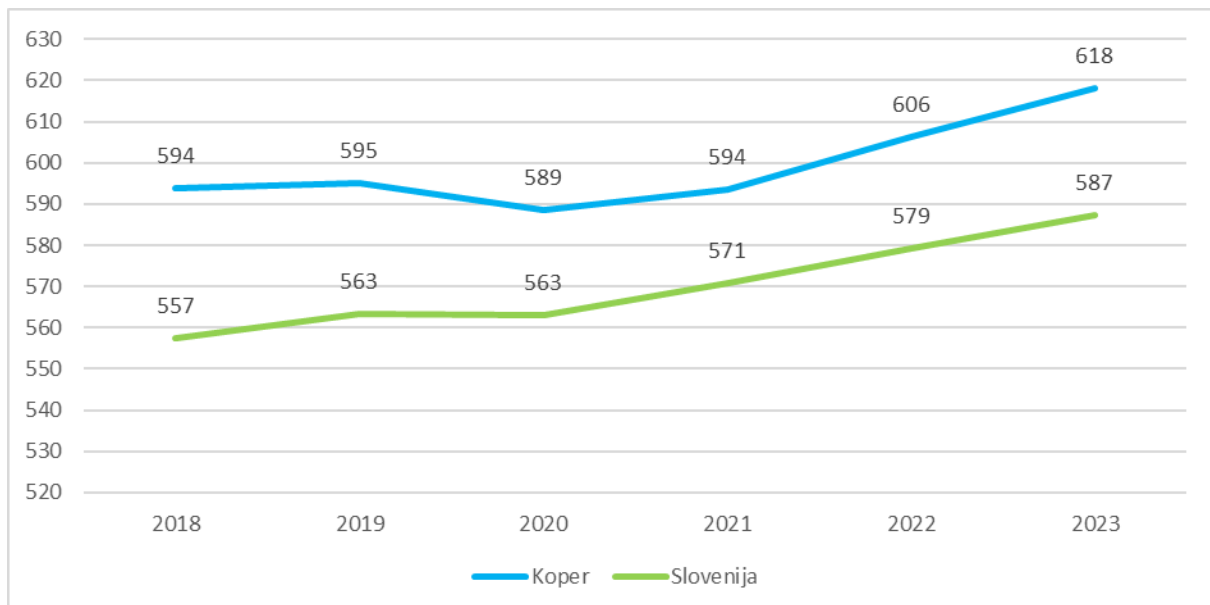


Slika 14: Gibanje povprečnega dnevnega prometa skozi leto 2023

Na nekaterih števnih mestih se promet skozi mesto ne spreminja toliko oz. je vpliv turizma tam manjši kot drugod. V primeru AŠM 686, ki se nahaja v Spodnjih Škofijah, pa je rekonstrukcija ceste vplivala na zmanjšanje prometa v pomladnem obdobju.

7.3 Stopnja motorizacije

Stopnja motorizacije je v MO Koper leta 2023 znašala 618 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je nad slovenskim povprečjem (587). Tako kot v Sloveniji, tudi v MO Koper stopnja motorizacije narašča, a tu še malo hitreje.



Slika 15: Stopnja motorizacije – št. osebnih vozil na 1.000 prebivalcev

8 STEBER TOVORNI PROMET IN MESTNA LOGISTIKA

V obdobju po sprejemu CPS I. 2017 so bili izvedeni tudi ukrepi na področju tovarnega prometa in mestne logistike:

- Izboljšanje cestne infrastrukture z izgradnjo novih vpadnic in cestnih povezav, kar je zmanjšalo prometne zastoje v občini Koper.
- Optimizacija mestne logistike z uvedbo časovnih oken za dostavo in namenskih dostavnih mest, kar je izboljšalo pretočnost in zmanjšalo prometne obremenitve v mestnem jedru.
- Preusmeritev tovarnega prometa iz mestnega jedra, zlasti v povezavi z Luko Koper, kar je zmanjšalo prometno obremenitev v središču mesta.
- Uvedba logističnih centrov za učinkovitejšo organizacijo dostavnih procesov in zmanjšanje števila dostavnih vozil v mestnem jedru.
- Zmanjšanje negativnih vplivov na okolje z uvedbo vozil z nizkimi emisijami in optimizacijo prometnih tokov, kar je prispevalo k boljšim okoljskim razmeram in kakovosti zraka.

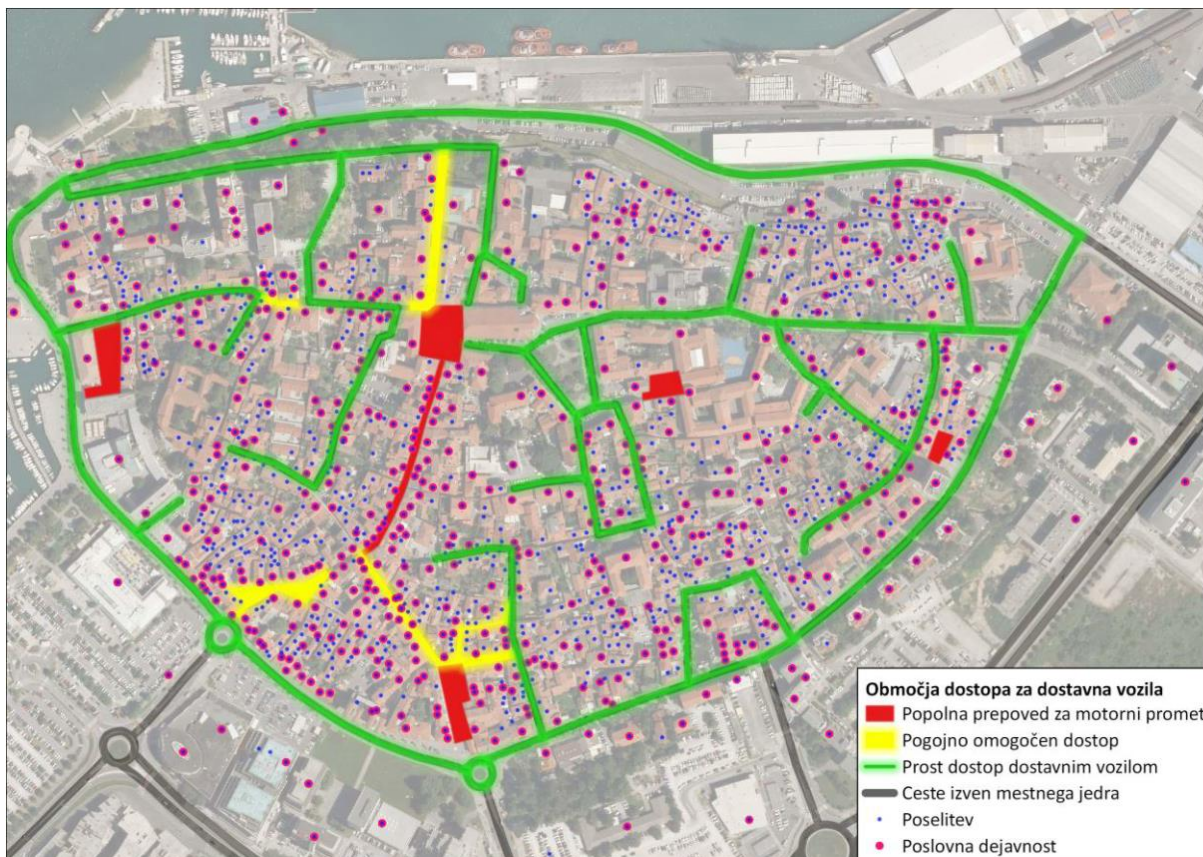
8.1 Količina tovarnega prometa

Tovarnega prometa je bilo na prej omenjenih AŠM na območju MO Koper leta 2023 največ na avtocesti pri Dekanih (čez 6.000 vozil dan oz. 20 % vsega PLDP na tem odseku, tovornih vozil, težjih od 7,5 t pa 9 %), sledi hitra cesta skozi Bertoke (slabih 6.000 tovornih vozil na dan oz. 12 % vsega prometa na odseku, težkih tovornjakov pa 2 %). Več tovarnega prometa gre še čez opazovana mejna prehoda, okrog 15 %, s tem da gre čez MT Škofije kar 6 % vozil, težjih od 7,5 t. Na ostalih opazovanih odsekih tovarni promet predstavlja med 8 in 17 % motornega prometa, težka tovarna vozila pa do 3 %, razen na hitri cesti čez Škofije, kjer jih je 7 %.

8.2 Mestna logistika

Promet je v mestnem jedru Kopra urejen tako, da smejo po njem voziti le motorna vozila z največjo dovoljeno maso do 3,5 t, če s prometnim znakom za posamezne prometne površine ni določena drugačna omejitev. Te so sicer razvrščene v 7 skupin oz. območij z različno strogimi omejitvami prometa. Najvišja raven omejitve za motorni promet velja za površine v prvem območju s popolno prepovedjo motornega prometa, tudi dostavnih vozil, ki je namenjeno pešcem. V drugo območje, ki je namenjeno pešcem in omejenemu lokalnemu prometu, je dostop dostavnim vozilom dovoljen na način, da ne ogrožajo pešcev in z ustreznim potrdilom, ki jim omogoča prehod mimo prečične fizične ovire. Po območju umirjenega prometa, ki je celotno območje znotraj mestnega jedra, smejo sicer dostavna vozila samo voziti in ustavljati, pri čemer ustavljanje pomeni prekinitve vožnje za čas nalaganja oz. raztovarjanja tovora. Po ostalih območjih smejo dostavna vozila voziti glede na veljavne omejitve in možnosti parkiranja.

Na naslednji sliki so z rdečo označena območja, kamor motorna vozila nimajo vstopa, z rumeno so označene ulice in trgi, kamor je dostop dostavnim vozilom dovoljen, a ponekod potrebujejo ustrezno potrdilo. Z zeleno pa so označene prometne površine, po katerih je dostavnim vozilom dovoljeno voziti in ustaviti za potrebe natovarjanja in raztovarjanja.



Slika 16: Območja v mestnem jedru glede na možnosti dostopa z dostavnimi vozili (vir: Upravljanje dostave na območju mestnega središča Koper, končno poročilo, 12/2020)

V starem mestnem jedru je dostava omejena na čas, ki je opredeljen na prometni signalizaciji, običajno je to med 7. in 9. uro. Ponekod so tudi označene površine za manipulacijo oz. parkiranje dostavnih vozil.

9 STEBER MIRUJOČI PROMET IN PARKIRNA POLITIKA

V obdobju po sprejemu CPS I. 2017 so bili izvedeni tudi ukrepi na področju mirujočega prometa in parkirne politike:

- vzpostavitev parkirišč P+R: izgradnja parkirišč po sistemu "parkiraj in se pelji" zmanjšuje potrebo po vstopu vozil v mestno središče, s čimer se zmanjša njegova obremenjenost s prometom;
- abonmaji: mogoče je kupiti študentski abonma za parkiranje na makadamskem parkirišču v Žusterni ter na parkirišču 'Deteljica' v obdobju med 2. 10. in 30. 4., po ceni 10 evrov na mesec, uveden pa je bil tudi abonma za neomejeno parkiranje v parkirni hiši P+R Sonce za prebivalce s stalnim prebivališčem na območju starega mestnega;
- parkirna politika: zimski parkirni režim omogoča ugodno parkiranje na številnih parkiriščih, npr. na parkiriščih Tržnica izven zapornic, Piranska cesta pri olimpijskem bazenu, ob stadionu, pri novem ZD Koper, ob Rotundi in na Ankaranski cesti 5-5c, na parkiriščih v Semedeli pa je mogoče brezplačno parkirati ob koncih tedna in med delavniki po 16. uri.
- kratkotrajno brezplačno parkiranje: za hitre opravke v mestu in podporo lokalnim podjetjem je bilo uvedeno enourno brezplačno parkiranje na nekaterih lokacijah v središču mesta.

Preglednica 7: Javna parkirišča v MO Koper

	Št. mest	Št. mest za invalide	Št. mest za e- napajanj	Št. mest (skupaj)	Št. parkomatov (kartomatov)
V mestu Koper	5.869	192	68	6.129	52
Izven mesta Koper	774	21	0	795	9
MO Koper	6.643	213	68	6.924	61

V preglednici so združena vsaj javna parkirišča v MO Koper (PR1, tržna parkirišča in brezplačna parkirišča). Leta 2024 je bilo v mestu Koper 6.129 parkirnih mest in 52 parkomatov, kar predstavlja 118 parkirnih mest na en parkomat.

10 OCENA VPLIVA ŠIRŠEGA OKVIRA

Mestna občina Koper meji na občine Izola, Piran, Ankaran (skupaj z njimi predstavlja prostorsko in funkcionalno zaključeno območje subregije Slovenske Istre) in Hrpelje-Kozina, na italijanski občini Milje (Muggia) in Dolina (San Dorligo della Valle) ter na občine Lanišče, Buzet, Oprtalj, Grožnjan in Buje v Istrski županiji na Hrvaškem.

Mesta Koper, Izola in Piran so povezana jedra obalnega somestja ter nosilci nosilci urbanega, gospodarskega in družbenega dogajanja in razvoja, ki skupaj razvijajo funkcije urbanega središča nacionalnega pomena in se na mednarodni ravni povezujejo s sosednjimi regijami in občinami v Italiji in na Hrvaškem na področju logistike, trgovine in turizma. Mestna občina Koper, z osrednjim urbanim območjem mesta Koper, ima v tem okviru vlogo največjega zaposlitvenega in oskrbnega središča z glavnino skupnih upravnih, izobraževalnih in kulturnih vsebin ter z intermodalnim prometnim vozliščem tovrnega in potniškega prometa.

Obalne občine povezuje tudi podeželski zaledni pas od Kraškega roba preko Šavrinskega gričevja do doline reke Dragonje, ki predstavlja skupno gravitacijsko območje obalnega somestja in prostor potencialov za razvoj turizma, rekreacije in trajnostno naravnega kmetijstva ob ohranjanju prepoznavne podobe naravne in kulturne krajine, naselij in podeželskega načina življenja.

Z naštetimi slovenskimi, italijanskimi in hrvaškimi občinami, na katere meji, kot tudi z drugimi povezanimi občinami se MO Koper povezuje zlasti na področju okoljskih projektov in programov, gospodarskih in infrastrukturnih projektov, razvoja trajnostne mobilnosti, turizma in rekreacije, izobraževanja, kulturnih in drugih družbenih povezav z možnimi sinergijami ter skupno prepoznavnostjo in zastopanostjo v širšem regionalnem prostoru, na evropskih in globalnih trgih.

Na ravni Južnoprimorske regije je nujno zagotoviti dolgoročno in zanesljivo vodooskrbo, sistem okoljske, energetske, prometne in telekomunikacijske infrastrukture, uravnotežen razvoj in rabo morja ter obalnih območij, vzpostaviti sistem trajnostne mobilnosti in sistem južnoprimorske turistično-rekreacijske infrastrukture, vzpostaviti sistem zdravstvenih, socialnih, izobraževalnih, kulturnih in drugih družbenih dejavnosti. Spodbuja se tudi uravnotežen in vzajemen razvoj gospodarskih dejavnosti s poudarkom na razvoju tehnološko naprednih in zahtevnejših panog ter trajnostno, okolju prijazno in prilagojeno kmetijstvo,

V tem smislu je tudi v okviru priprave OCPS MO Koper v oktobru 2024 potekal sestanek o vzpostavitvi sodelovanja med sosednjimi občinami, kjer je tekla beseda zlasti o posameznih stebrih OCPS.

Kolesarjenje:



- daljinski povezavi EuroVelo 8 in 9, ki potekata ob obali in v notranjosti Istre, sta ponekod že vzpostavljeni, sicer pa v fazi urejanja,
- na Parenzani se dogajajo nesreče, potrebni so ukrepi za izboljšanje varnosti uporabnikov,
- treba je vzpostaviti sistem izposoje e-koles za daljše poti.

Promocija in ozaveščanje:

- pobuda za izbiro osebe, ki bi na medobčinski ravni v medijih spodbujala, hojo in druge oblike aktivne mobilnosti za vsakodnevne potrebe.

Šolske poti:

- koristno bi bilo povezovanje ravnateljev OŠ iz vseh občin glede aktivne mobilnosti.

Javni potniški promet:

- potrebne so dodatne linije za Šolarje, npr. do SB Izola,
- smiselna bi bila vzpostavitev mobilnih stičišč (hub), kjer bi bile zajete vse oblike mobilnosti, tudi »car sharing« ipd.,
- pri predlogu optimizacije JPP je treba enakovredno obravnavati vse kraje in občine,
- za lahko železnico, ki bi povezovala obalna mesta že dolgo obstaja idejni projekt,
- železniška povezava Trst-Koper je del Vizije 2050+.

Motorni promet:

- smiselno bi bilo poenoteno in sistematično uvajanje omejitev hitrosti v zalednih vaseh,
- predvidena je ureditev velikega javnega parkirišča za zunanje obiskovalce prireditev v Kopru,
- smiselno bi bilo imeti skupnega upravljalca e-polnilnic, da se občinam ne bo treba ukvarjati še s tem.

Celostno načrtovanje:

- smiselno bi bilo imeti enotne anketne vprašalnike za vse obalne občine,
- vzpostavljen bo Regijski center mobilnosti.