



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KOPER



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBE V VAŠO BUDNOST



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

April 2017

VSEBINA DOKUMENTA

PROMETNO VARNA IN ZDRAVA OBČINA PO MERI ČLOVEKA	1
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	3
NARAVA IN VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	5
STANJE PROMETA V MESTNI OBČINI KOPER	9
STRATEGIJA PROMETA V MESTNI OBČINI KOPER	17
PET STRATEŠKIH STEBROV	18
PRVI STEBER: PEŠAČENJE	19
DRUGI STEBER: KOLESARJENJE	24
TRETJI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	31
ČETRTI STEBER: OPTIMIZIRAN CESTNI PROMET	37
PETI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	44



PROMETNO VARNA IN ZDRAVA OBČINA PO MERI ČLOVEKA

Današnji tempo mobilnosti narekuje avtomobil, uporaba javnega prometa, kolesarjenje in pešačenje v vsakdanjem življenju so upadli. Rast prometa je pripeljala do poslabšanja pogojev za njegovo tekoče odvijanje, zato se iščejo rešitve iz nastale situacije. Mobilnost se v današnjem času dojema kot pravica vsakega posameznika ter predstavlja pogoj za kvalitetnejše življenje. Zato želi Mestna občina Koper postaviti občane v središče planiranja, ter jim zagotoviti zdravo in varno okolje v katerem bo prijetno potovati in bivati. Prebivalce želi spodbuditi h kombinirani uporabi načinov prevoza, ki bo pripeljal do čistejšega zraka in višje kakovosti bivanja.



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

pretočnost in hitrost, temveč dostopnost in kakovost bivanja.

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

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

Tradicionalne tehnike načrtovanja prometa



Slika: Razlika med tradicionalnim in celostnim načinom načrtovanja prometa.

Celostno načrtovanje prometa



TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Pristop Celostne prometne strategije pomeni spremembo in nadgradnjo tradicionalnih tehnik načrtovanja prometa in omogoča lažje sprejemanje ključnih odločitev, ki sooblikujejo prihodnost občine. Nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in prinaša številne koristi, kot so boljša kakovost bivanja (načrtovanje za ljudi), prinaša pozitivne učinke na okolje in zdravje, zagotavlja boljšo mobilnost in dostopnost ter izboljšano podobo občine (inovativnost in naprednost) in se odziva na potrebe različnih uporabnikov (višja stopnja »javne legitimnosti«).

Celostni pristop je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti (nacionalni predpisi, Evropske direktive, npr. o kakovosti zraka), ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti, učinkovito in integrirano načrtovanje in omogoča doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih) in ne nazadnje, Celostna prometna strategija pripomore k izboljšanju dostopa do sredstev za inovativne rešitve in poveča konkurenčnost občine pri prijavah za evropska sredstva.

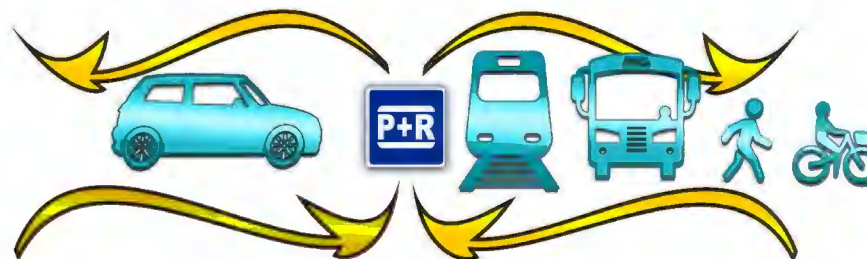
Spremembe prometnih sistemov in mobilnostnih navad prebivalstva in podjetij terjajo spodbude, ki se izvajajo preko premišljenih in skrbno izbranih ukrepov. Rešitve se nanašajo na

osnovanje učinkovitega, integriranega mobilnostnega sistema, ki omogoča organizacijo in nadzor zveznega prometa. Med spodbude za urejanje prometa prištevamo v prvi vrsti najprej mehke ukrepe, kot na primer spodbujanje pešačenja in kolesarjenja, in na koncu, ko so izčrpani že vsi možni mehki ukrepi pridejo na vrsto tudi zahtevnejši projekti, kot je gradnja novih prometnih povezav.

Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikujejo (MzIP 2012):

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;

- celovit pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, ki so vdelani v celostno strategijo trajnostnega razvoja;
- pregled prometnih stroškov in koristi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.



Celostno načrtovanje prometa ima številne koristi (MzIP 2012):

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

Izboljšani mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

Odločitve, ki jih podpira javnost

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

Nove in celovite politične vizije

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

Izboljšanje dostopa do sredstev

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

NARAVA IN VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

V letu 2016 je Mestna občina Koper pričela s pripravo Celostne prometne strategije ter s tem začrtala pot k trajnostni mobilnosti. V sklopu projekta je občina pridobila strateški dokument, ki ob upoštevanju in nadgrajevanju obstoječih strateških dokumentov mesta, občine, regije in trenutnih načrtovalskih praks, ponuja učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki bodo vodili v celostne spremembe v luči doseganja višje kakovosti bivanja.

Izhodišča za pripravo dokumenta

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

prometna varnost otrok, boljša povezanost z ostalimi naselji ipd.).

Proces priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Koper je temeljil na Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012), na določilih projektne naloge (NMV-1922/2016, z dne 24. 3. 2016) ter ob upoštevanju minimalnih standardov in aktivnostih, ki so opredeljeni v projektni nalogi za izdelavo Strategije.

Priprava celostne prometne strategije se je izvedla v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4:

Spodbujanje nizkoogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. »Naložbo financirata Republika Slovenija in Evropska unija iz kohezijskega sklada«.

Proces izdelave

Izdelava celostne prometne strategije je temeljila na štirih fazah, od katerih so zaključene prve tri: zagon procesa, racionalno zastavljanje ciljev in priprava Strategije. Vse faze so razdeljene na delovne korake. Tako je skladno z smernicami MZIP 2012 prva faza »Zagon procesa« obsegala postavitev temeljev, opredelitev procesa ter analizo stanja in oblikovanje scenarijev. Druga faza »Racionalno zastavljanje ciljev« je zajemala oris zelenega stanja, opredelitev prioritete in izbiro ukrepov. V tretji, zadnji fazi »Priprava Strategije« smo načrtovali njeno izvajanje, vzpostavili načrt nadzora in Strategijo na koncu tudi sprejeli na Občinskem svetu Mestne Občine Koper (MZIP 2012).



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

Metode dela so v prvi vrsti zajemale **pregled obstoječih veljavnih dokumentov s področja urejanja prostora in načrtovanja prometa**.

Nujen predpogoj za pripravo dokumenta je bilo poznavanje **obstojećih načrtov in strategij**, vezanih na celostno prometno strategijo, ki smo jih sistematično pregledali ter se sestali z glavnimi **oblikovalci politik** na lokalnem nivoju.

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

Izvedena je bila **analiza stanja na področju prometa** (pešačenje, kolesarjenje, vožnja z avtomobilom in JPP v Mestni občini Koper), ki je podala tudi izhodiščno stanje. Z **razvojem scenarijev** so bili preučeni in ponazorjeni vplivi, ki bi jih sprejete strategije in ukrepi lahko imeli v

prihodnosti. Metode so zajemale pregled obstoječe literature o mestnem prometu in mobilnosti, učinkih preteklih načrtov in z njimi povezanih sektorskih dokumentov, zbiranje razpoložljivih podatkov (MOK, GURS ipd.), njihova združitev, izbor postopkov za analizo in vrednotenje rezultatov, analizo povezav med razvojnimi trendi, načrtovanimi ukrepi in trenutnimi politikami ter oblikovanje scenarijev (integracija podatkov, sodelovanje z deležniki, sinteza pridobljenih znanj).



Slika: Terenski ogled (Koper, 3. 8. 2016).

Oblikovanje vizije in prioritet je bila osnova za vse nadaljnje korake. Oblikovana je bila skupaj z deležniki (delavnice, vprašalniki) in občanom predstavljena v medijih. Na podlagi predstavitve mnenj občanov na dveh javnih razpravah, se je

vizija dopolnila in nadgradila. Vizija, prioritete, cilji in ukrepi so osnovani tudi na predlogih krajevnih skupnosti in mnenjih občanov, ki so jih podali prek ankete na spletni strani celostne prometne strategije. Upošteevane so bile tudi že obstoječe pobude Mestne občine Koper.



Slika: Razstava (Koper, 3. 8. 2016).

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



Slika: Javna razprava (Pretorska palača, 18.8.2016).

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

Območje obravnave

Celostna prometna strategija je zajemala območje celotne Mestne občine Koper in se

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

Časovni potek

Proces izdelave dokumenta se je pričel z dnem podpisa pogodbe med naročnikom in izvajalcem, in sicer 9. 6. 2016. Prva faza projekta, zagon procesa, je tako potekala med junijem in avgustom 2016. Druga faza, racionalno zastavljanje ciljev se je pričela septembra in zaključila v začetku januarja 2017. Zadnja, tretja faza, to je priprava Strategije, se je zaključila v aprilu 2017. Formalno se je proces zaključil s sprejetjem Celostne prometne strategije na Občinskem svetu v mesecu aprilu 2017.

STANJE PROMETA V MESTNI OBČINI KOPER

Ključni problemi in izzivi občine

Ključni problemi in izzivi s področja prometa in prometne infrastrukture Mestne občine Koper so prepletanje tranzitnega in lokalnega prometa, podvrženost prometne mreže avtomobilskemu prometu ter neizkoriščenost alternativnih oblik prometa (pešačenje, kolesarjenje, morski promet).

Pomanjkljiva infrastruktura za pešce izven mesta

V zadnjih letih je bila peščeva infrastruktura v mestu Koper ustrezno nadgrajena. Omrežje pločnikov in pešpoti je ustrezno razvejano in med seboj primerno povezano. Občina je s številnimi sprehajalnimi površinami celovito prenovila obalni del mesta. Posebna pozornost je namenjena infrastrukturnim ukrepom, ki skrbijo za večjo varnost pešcev. V Kopru so za zagotavljanje večje varnosti pešcev prisotni sistemski (območje umirjenega prometa, območje za pešce, zapore cest, enosmerne ceste ipd.) in regulativni (prometna signalizacija) ukrepi oziroma tehnične rešitve, naprave za umirjanje prometa (opozorilne naprave, optične zavore) in fizične ovire (grbine, ploščadi), kot najostrejši ukrepi za umirjanje prometa. S

kombinacijo fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti motornih vozil in ukrepov, ki spreminjajo obnašanje voznikov, želijo izboljšati pogoje za nemotoriziran promet, povečati prometno varnost in izboljšati kvaliteto bivalnega okolja. Na določenih delih, predvsem ob glavnih prometnih koridorjih so peščeve površine manj prijazne, saj so slabo opremljene z mestno drevnino. Pešci so izpostavljeni onesnaženemu zraku ob prometnih cestah, v topli polovici leta pa izpostavljeni neposrednemu sončnemu sevanju. Posebno težavo pešačenja v Kopru predstavljajo višinske razlike med mestnim središčem in mestnimi predeli na Markovem hribu (Markovec, Žusterna, Semedela). Premagovanje višinske razlike in večjih naklonov

marsikje odvrača prebivalce mesta po večjem posluževanju bolj trajnostnih oblik mobilnosti pri dnevnih migracijah.

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



Ključne težave

- pomanjkljiva in neustrezno urejena infrastruktura za pešce v naseljih ter povezava med mestom in naselij.
- višinske razlike med starim mestnim jedrom in mestnimi predeli na Markovem hribu.
- problematična prečkanja za pešce na občinskih in državnih cestah.
- nevarne šolske poti na nekaterih predelih.
- pomanjkanje mestne drevnine ob pešpoteh.



Neustrezno urejene kolesarske poveze

Klimatske značilnosti in strateška pozicija Mestne občine Koper omogočata možnost za uspešen razvoj kolesarstva v občini. V zadnjih letih so bile za razvoj kolesarskega omrežja izdelane številne idejne zasnove, študije, postopoma se je urejalo in gradilo kolesarsko infrastrukturo v občini.

V 10-letnem obdobju se je dolžina kolesarskih poti v občini potrojila. Osnovna kolesarska infrastruktura mesta je večinoma urejena in se ustrezno dograjuje, kar pa ne velja za zaledni del občine. Tam večina kolesarskih poti poteka po obstoječih cestah, ki so namenjene kombiniranemu prometu, kar je nevarno za kolesarje. Kolesarji spadajo v eno izmed bolj ranljivih skupin udeležencev v prometu predvsem zaradi večjega tveganja za nastanek telesnih poškodb. Ker si kolesarji v zaledju MOK večinoma delijo cestišče z drugimi prometnimi udeleženci z motornim pogonom, je vožnja s kolesom manj privlačna in predvsem nevarna.

Pereč problem kolesarske infrastrukture v mestu ostaja neskljenjena mreža kolesarskih poti. Ta je v ravninskem delu mesta sicer v splošnem gosta, a vendar ne povsem sklenjena. V historičnem mestnem jedru kolesarska mreža in ureditev za kolesarje niso enotno izpostavljene, vodenje kolesarskega prometa je nejasno. V danih razmerah bi po pravilih kolesarji morali uporabljati vozišče v mešanem profilu z motornimi vozili, kar je z vidika funkcionalnosti in varnosti uporabe za kolesarje manj privlačno. Velik problem kolesarjem predstavljajo vzponi med nekaterimi predeli mesta na Markovem hribu in mestnim jedrom. Iz mesta potekata urejeni kolesarski poti proti Bertokom in Vanganelu. Izven mesta Koper je urejena kolesarska pot Parecana, ki poteka po trasi bivše istoimenske železnice od mejnega prehoda Škofije čez Mestno občino Koper, proti Izoli. Urejena in varna dvosmerna kolesarska steza poteka tudi po Miljskem hribu skozi naselje Hrvatini.

Analiza ugotovitev terenskih ogledov je izpostavila pomanjkanje primernih in varnih parkirnih mest za kolesa pred javnimi ustanovami ter na izhodičnih in ciljnih točkah dnevnih migrantov.

Med večje težave v kolesarskem prometu se uvršča znatno število kršitev voznikov koles s pomožnim motorjem, ki ne presegajo hitrosti 25 km/h. Neupoštevanje dovoljenih omejitev hitrosti pomenijo nevarnost zlasti na kolesarskih stezah, ki so tem voznikom odprte.

Kolesarjenje je vsak dan bolj prepoznano kot trajnostna oblika prometa in tudi rekreacije, zato je razvoj tega prometnega transporta pomemben za Mestno občino Koper. Po mnenju občanov bi namreč več ljudi uporabljalo kolo kot prevozno sredstvo, če bi bil promet in kolesarska infrastruktura v Kopru ustrezneje povezana in varna za njene uporabnike. Med drugim anketiranci v mestu pogrešajo javni sistem izposoje koles.



Ključne težave

- pomanjkanje kolesarskih poti v primestnih naseljih, ter povezava med mestom in naselji.
- neskljena mreža kolesarskih poti v mestu.
- višinske razlike med starim mestnim jedrom in mestnimi predeli na Markovem hribu.
- pomanjkanje primernih in varnih parkirnih mest za kolesa.
- neupoštevanje dovoljenih hitrosti voznikov motornih koles s pomožnim motorjem.



Slaba ponudba primestnega javnega potniškega prometa

Osnovni nosilec javnega potniškega prometa v Mestni občini Koper je avtobus. Analiza stanja je pokazala, da je mestni potniški promet v Kopru dobro organiziran, povsem drugače je v primestnih naseljih in vaseh v podeželskem zaledju občine. Največji problem se kaže v majhnih frekvencah prevozov primestnega prometa, ki so prenizke za konkurenco osebnim avtomobilom. Slaba je tudi časovna razporeditev odhodov avtobusov, ki ne nudijo ustreznih povezav delavcem. Pokritost s postajališči javnega potniškega prometa v zaledju MOK je relativno dobra, saj ima vsako večje naselje vsaj eno avtobusno postajo, prav tako je dobra gostota mreže prog, saj slednje povezujejo večino naselij občine s središčem. Slabše razvita je medsebojna povezanost prog. Javni potniški promet na podeželju je bolje organiziran le za šolarje, ki se izvaja kot posebni linijski prevoz a ne dopušča prevažanja preostalih občanov.

Znotraj samega mesta Koper deluje mestni linijski promet, ki z osmimi progami povezuje staro mestno jedro z bližnjimi predeli mesta. Frekvence javnega mestnega prometa so dovolj pogoste, gostota mreže prog je dobra, prav tako je dobra tudi pokritost s postajališči, saj ima 94 % prebivalstva avtobusno postajališče oddaljeno manj kot 250 metrov od bivališča. V MOK od leta 2002 trend števila potnikov v javnem mestnem prometu narašča. Po mnenju Mestne občine Koper, gredo zasluge za naraščanje uporabe JPP predvsem sistematični ureditvi področja javnega avtobusnega prometa to je voznega parka in avtobusnih postajališč, vpeljavi novih linij in pogostejših odhodov avtobusov, subvencioniranju prevozov, ki so tako bistveno dostopnejši, pozitivni učinki pa so vezani tudi na ureditev javne cestne infrastrukture. Dobra lastnost mestnega prometa je tudi obveščanje uporabnikov o prihodih avtobusov v realnem

času. Brezplačna aplikacija MOKBus omogoča celovit pregled nad shemo mestnega prometa z načrti prog, seznamom postajališč ter urniki za posamezne proge.

Poleg mestnega in primestnega prometa, je Koper z regionalnim in mednarodnim avtobusnim prometom povezan z drugimi mesti znotraj države in tudi čez državno mejo. Javni avtobusni promet v občini dopolnjuje avto taksi služba, na območju MOK pa je vzpostavljen tudi regionalni železniški promet. Zaradi splošnih pomanjkljivosti slovenskega železniškega prometa, kot so na primer zastarelost vlakov, slaba pokritost (4 postaje na območju občine), dolgi potovalni časi in majhna pogostost vlakov, je železniški potniški promet šibka točka prometnega sistema v občini, saj ne ponuja prave alternative ostalim načinom prevoza.



Ključne težave

- slaba časovna razporeditev odhodov avtobusov in nizke frekvence primestnega prometa.
- ločenost šolskih avtobusnih prevozov od rednih linij javnega potniškega prometa.
- pomanjkljivo obveščanje uporabnikov javnega potniškega prometa.
- nerentabilnost železniškega potniškega prometa.



Razvoj prometne infrastrukture usmerjen v cestni motorni promet

Mestna občina Koper je prostor, po katerem tečejo intenzivni prometni tokovi motornega prometa na večih ravneh. Koper je večmodalno vozlišče za tovorni promet. Na področju potniškega prometa je MOK generator zelo močnih lokalnih ter izvor in cilj nekoliko šibkejših regionalnih in čezmejnih prometnih tokov. Preko občine potekajo tudi sezonsko zelo intenzivna tranzitna prometna gibanja.

Zaradi razpršene poselitve je v občini izrazito gosta in razvejana mreža lokalnih cest. Vendar te po svojih lastnostih pogosto ne ustrezajo uveljavljenim standardom, stanje vozišč za motorna vozila pa se razlikuje predvsem v odvisnosti od obremenjenosti intenzivnih prometnih tokov.

Na območju Mestne občine Koper beležimo izredno visoko stopnjo mobilizacije (število vozil na 1000 prebivalcev), ki v povprečju znaša 1,3 avtomobila na gospodinjstvo, in ta številka še narašča. Analiza potovalnih navad je pokazala, da občani Mestne občine Koper sledijo trendom potovalnih navad v državi. Tako je večji delež poti v mestu opravljenih z avtomobilom ali drugim motornim vozilom, tudi takrat, ko za to ni potrebe in bi jih lahko opravili peš ali s kolesom. Zaradi velike uporabe osebnih

avtomobilov so na območju celotne občine vse večje potrebe po površinah za mirujoči promet. Pereča problematika se navezuje predvsem na nezadostno število parkirnih mest ter neurejenost parkiranja. Iz tematskih ogledov in javnih razprav izhaja, da so parkirna mesta težava predvsem mestnega jedra in njegove neposredne okolice ter drugih naselij in vaških središč. V starem mestnem jedru je problematika raznovrstna in večplastna, saj se na območju prepletajo in plastijo prometni pritiski ožjega in širšega gravitacijskega območja. Primer tega so prezasedene parkirne površine v neposredni okolici starega mestnega jedra ter prazna parkirišča s sistemom parkiraj in se pelji (P+R) na obrobju mesta, ki jih je pred leti vzpostavila Mestna občina Koper v okviru uresničevanja politik trajnostne mobilnosti.

Pereč problem občine ostaja tovorni promet, ki skozi vse leto poteka čez mesto Koper in povzroča prometne zgostitve in zastoje. Nekoč zelo obremenjeno južno obvoznico je danes s težkimi tovarnjaki zamenjala še posebej obremenjena vzhodna obvoznica. Tudi po mnenju anketirancev sta v občini najslabše urejena tovorni promet in parkirne površine.

Ključne težave

- preobremenjenost občine z intenzivnimi lokalnimi in tranzitnimi prometni tokovi.
- obremenjenost mesta s tovrnim prometom.
- prezasedene parkirne površine v neposredni okolici starega mestnega jedra.
- slabo stanje lokalnega cestnega omrežja na določenih odsekih.
- slabe potovalne navade prebivalcev.



STRATEGIJA PROMETA V MESTNI OBČINI KOPER

Vizija celostne ureditve prometa

Mestna občina Koper bo svojim občanom zagotovila uravnotežen, učinkovit in sodobno oblikovan prometni sistem, ki zadovoljuje potrebe ljudi, podjetij in okolja. Z jasnimi strateškimi usmeritvami trajnostne mobilnosti, kjer bo v ospredju zmanjšana uporaba avtomobila ter spodbujanje pešačenja, kolesarjenja in uporaba javnega potniškega prometa, bo Mestna občina Koper postala občina prijetna za bivanje, ki bo privabljala prebivalce in podjetja, saj jim bo nudila pogoje za njihov trajnostni razvoj. Tako bo Koper s preходом na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost.



PET STRATEŠKIH STEBROV

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



Slika. Strateški stebri Celostne prometne strategije Mestne občine Koper.

PRVI STEBER: SPODBUJANJE PEŠAČENJA KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA

Hoja je najenostavnejša oblika transporta in edina oblika mobilnosti, ki je neodvisna od kakršnekoli naprave. V preteklosti je predstavljala glavni način prometa, njen pomen pa je z razmahom motorizacije začel slabeti. Kljub tehnološkemu napredku, ki je povzročil razvoj in napredek ostalih oblik mobilnosti, ohranja hoja svojo primarno obliko. Z ničelno emisijo in kot najmanjši porabnik prostora tudi danes uspešno zagotavlja trajnostno mobilnost, hkrati pa kot oblika telesne aktivnosti pozitivno vpliva na ljudi. Vsak izmed nas je pešec, saj se vsako potovanje začne in konča s hojo. In ravno to so glavni motivi, zakaj je vredno prednostno umestiti pešačenje med osnovne načine premikanja in zanjo zagotoviti dobre pogoje.



PRILOŽNOST

Mestna občina Koper bo prepoznala pešačenje kot pomemben potovalni način pri načrtovanju prometa v občini. Slednje predvsem z vidika specifike, da se do vseh ključnih destinacij lahko dostopa tudi peš. S kakovostnimi in atraktivnimi ureditvami peš površin skupaj z umiritvijo motornega prometa se bo izboljšala varnost pešcev. Z nadgradnjo varnih poti v šolo, se bo izboljšala prometna varnost najbolj ogrožene skupine v prometu, otrok. Z izboljšanjem kakovosti prometne infrastrukture (ozelenitev prometnih koridorjev, urbana oprema) in z njeno prilagoditvijo gibalno oviranim osebam bodo zagotovljeni pogoji, da bo čim več prebivalcev krajše dnevne poti opravljalo peš. V mestu bo z vertikalno mobilno povezavo omogočeno lažje premagovanje višinskih razlik med starim mestnim jedrom in nekaterimi mestnim predeli Markovega hriba. S spodbujanjem in promocijo hoje med prebivalci bo hoja prepoznana kot zdrav in trajnosten način potovanja po mestu.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

1. Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš.

- 10 % povečanje območij za pešce do l. 2022 (izhodišče l. 2017).
- Postopna zapora starega mestnega jedra za motorni promet, do l. 2025 dokončna zapora.
- Ozelenitev obstoječih (glavnih) prometnih koridorjev do l. 2020.
- Vzpostavitev najmanj 3 novih območij celovitega umirjanja prometa v stanovanjskih soseskah do l. 2022.
- Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v mestu in zaledju do l. 2022.
- Premagovanje višinskih razlik s ciljem povezovanja mestnih četrti (vzpenjača, dvigalo...) do l. 2022

2. Povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru.

- 15 % delež hoje med opravljenimi mestnimi potmi do l. 2022 (izhodišče l. 2014).
- 20 % zmanjšanje individualnih prevozov do l. 2022.
- 2 izvennivojski povezavi do l. 2022.

3. Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev.

- 50 % zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za do l. 2027 (izhodišče l. 2017).
- Prenovitev prometno varnostnih načrtov vrtec in osnovnih šol ter vpeljava inovativnih mehkih pristopov trajnostne mobilnosti pri najmlajših do l. 2022.

4. Spremljanje števila in navad pešcev.

- Podatkovna baza o obsegu in navadah pešcev do l. 2019, ki bo redno osvežena (na 2 leti).

UKREPI

Izboljšanje infrastrukture za pešce.

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

Promocija in izobraževalne aktivnosti.

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

Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev.

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

Izboljšanje načrtovanja mobilnosti pešcev.

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

AKCIJSKO PRORAČUNSKI NAČRT ZA »SPODBUJANJE PEŠAČENJE KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA« (1. STEBER)

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1 Izboljšanje infrastrukture za pešce.								
1A Širitev in izgradnja pločnikov ter ločevanje peš poti od kolesarskih povezav v MOK.	3,5 milijon €*	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK, KS	2022
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce: Cona 1 (historično mestno jedro).								
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce: Cona 2 (razširjeno mestno središče).								
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce: Cona 3 (Olmo-Prisoje-Šalara; Semedela-Žusterna).								
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce na obalni cesti Koper-Izola.								
Izgradnja in ureditev infrastrukture za pešce v MOK (npr. istrska cesta, pobeška cesta, itd.)								
Izvennivojske povezave posameznih predelov mesta.								
1B Vertikalna mobilna povezava obalnega območja z Markovim hribom v Kopru.	3 milijone €*	✓	✓	✓	✓	zahtevna	MOK	2022
1C Postopno omejevanje motornega prometa v starem mestnem jedru.	zajeto v ukrepih četrtega stebra	✓	✓	✓	✓	zahtevna	MOK	2025
1D Dodatna ozelenitev obstoječih prometnih koridorjev ob pešpoteh.	250.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2020
1E Prilagoditev infrastrukture invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo (prilagoditev prehodov za pešce, označbe za slepe in slabovidne).	150.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK	2022
1F Oprema pešpoti z urbano opremo (klopi, koši za smeti itd.).	100.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2022

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

*Finančna konstrukcija še ni določena

DRUGI STEBER: OPTIMALNO IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA

Kolesarjenje predstavlja enega izmed načinov spodbujanja trajnostne mobilnosti. Uporaba kolesa namreč pozitivno vpliva tako na družbo kot na posameznika. Kolo ne onesnažuje in ne povzroča hrupa, je varčno in dostopno vsem prebivalcem. Poleg tega je kolo najhitrejše prevozno sredstvo za premagovanje kratkih razdalj, celo hitrejše od avtomobila. Zaradi naštetih pozitivnih lastnosti in vpliva na kakovost bivanja se je kolesarjenje v mnogih evropskih mestih uveljavilo kot enakovreden način opravljanja vsakodnevnih poti.





PRILOŽNOSTI

Mestna občina Koper bo postala občina z urejenim kolesarskim omrežjem, ki bo omogočalo kolesarjem, da enostavno potujejo kjerkoli. Občina bo načrtovala povezave posameznih predelov mesta in v celotni občini, tako da bodo prebivalci s kolesom varno in udobno dostopali do vseh ključnih ciljev poti. Kolesarske poti bodo jasno označene, s povečanjem in ureditvijo parkirnih mest za kolesa, predvsem na vzpostavljenih multimodalnih vozliščih, bo kolesarjenje postalo bolj enostavno in privlačno. Dobra kolesarska infrastruktura bo poskrbela tudi za varno, neposredno in priročno kolesarjenje, z minimalnimi ovirami iz prometa ali s strani pešcev. Kolesarjenje bo tako varno in privlačno. Občina bo istočasno spodbujala in promovirala kolesarjenje, s tem da bo aktivno podpirala prebivalce pri kolesarjenju z zagotavljanjem izobraževanj in tečajev varnih voženj ter s tem povezanih storitev. S tem bo vplivala na povečanje števila kolesarjev, predvsem pa deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti. Kolesarska in prometna kultura prebivalcev se bo izboljšala, prav tako njihovo zdravje. Za večjo prometno varnost kolesarjev bo poskrbljeno z evidentiranjem in ureditvijo

nevarnih (črnih) točk za kolesarje z ustrezno signalizacijo.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

1. Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.

- Vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja iz mestnega središča do primestnih naselij, vključno s kolesarskimi vpadnicami in ključnimi povezavami v zaledje do l. 2027.
- Premagovanje višinskih razlik s ciljem povezovanja posameznih predelov mesta (vzpenjača, dvigalo...) do l. 2022.
- Vzpostavitev sistema izposoje koles do l. 2020.
- Vzpostavitev vsaj 2 multimodalnih vozlišč do l. 2020 s kolesarnicami.
- Možnost uporabe (nekaterih) mestnih avtobusov za prevoz koles do l. 2020.

2. Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih.

- 10 % delež opravljenih poti s kolesom med opravljenimi mestnimi potmi do l. 2022.
- 20 % povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo do l. 2022.

3. Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev.

- Odpravljanje vsaj 3 nevarnih (črnih točk) za kolesarje letno od l. 2017.
- 2 izvennivojski povezavi do l. 2022.
- 30 % zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji v območju občine do l. 2027 (izhodišče l. 2017).

4. Spremljanje števila in navad kolesarjev.

- Podatkovna baza o obsegu in navadah kolesarjev do l. 2019, ki bo redno osvežena (na 2 leti).

UKREPI

Vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskega omrežja.

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

Zagotavljanje varnega parkiranja koles in učinkovitega sistema izposoje koles.

Po mestu Koper in glavnih kolesarskih točkah bodo postopoma zagotovljeni pogoji za varno parkiranje koles s tem, da se bodo postopoma postavila dodatna parkirna stojala. Na izhodiščnih in ciljnih točkah bodo urejene kolesarnice. V sodelovanju s sosednjimi obalnimi občinami bo Mestna občina Koper vzpostavila sistem izposoje koles.

Promocija kolesarjenja kot sodobne in zdrave oblike prevoza.

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

Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.

Prometna varnost kolesarjev bo izboljšana z različnimi akcijami ozaveščanja in izobraževanja. Šolarji bodo seznanjeni z varnimi kolesarskimi

potmi, organizirani bodo tečaji varne vožnje, promovirani in oglaševani bodo primeri dobrih praks. Vpeljani bodo infrastrukturni ukrepi na področju prometne varnosti, kot je ustrezno ločevanje poti za pešce in kolesarje, evidentiranje in urejanje nevarnih (črnih) točk za kolesarje.

Izboljšanje načrtovanja mobilnosti kolesarjev.

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

AKCIJSKO PRORAČUNSKI NAČRT ZA »OPTIMALNO IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA« (2. STEBER)

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

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

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
2B Kolesarska oprema (stojala, nadstrešnice ipd.)	120.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2022
Ureditev izhodiščnih in ciljnih točk s kolesarsko opremo.								
Ureditev vmesnih postaj s kolesarsko opremo.								
3 Promocija kolesarjenja kot sodobne in zdrave oblike prevoza.								
3A Spodbujanje kolesarjenja v šolah in postavitve kolesarnic v osnovnih in srednjih šolah.	10.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2022
3B Organizacija kolesarskih dogodkov in podpora kolesarskim dogodkom drugim organizatorjem (s kolesom v šolo/sluzbo, kolesarski maraton...).	25.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2022
3C Vzpostavitev spodbudne cenovne politike / sistema nagrajevanja za uporabo koles.	5.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2022
4 Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.								
4A Akcije za povečanje varnosti z ureditvijo in povezovanjem infrastrukture ter postavitvijo ustrezne signalizacije:	150.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK, KS, šole, vrtci, policija	2022
Ureditev ločenih poti za pešce in kolesarje.								
Evidentiranje in ureditev nevarnih (črnih) točk za kolesarje z ustrezno signalizacijo.								
Povečanje nadzora nad kolesarji in drugimi udeleženci v prometu.								
4B Akcije ozaveščanja in izobraževanja (izobraževanje in ozaveščanje kolesarjev glede vozne kulture, uporabe ustrezne kolesarske opreme in upoštevanja prometnih predpisov, promocija, oglaševanje primerov dobrih praks, ipd.)	5.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK, šole, vrtci, policija	2022

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri				
5 Izboljšanje načrtovanja mobilnosti kolesarjev.									
5A Vzpostavitev evidence izposoje v izposojevalnicah koles in na območjih s P+R sistemom.	15.000 €	√	√	√	√	srednja	MOK, izvajalec	2022	
5B Štetje prometa kolesarjev na glavnih kolesarskih poteh.	zajeto v ukrepih petega stebra	√	√	√	√	majhna	MOK	1x / 2 leti	
5C Postavitev števcov za kolesarje.	25.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK	2022	
5D Izvedba letne ankete o potovalnih navadah kolesarjev.	zajeto v ukrepih petega stebra	√	√	√	√	majhna	MOK	1x / 2 leti	

*Finančna konstrukcija še ni določena

TRETJI STEBER: OBLIKOVANJE PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA



Sodobno oblikovan javni potniški prevoz je ena izmed učinkovitejših oblik trajnostne mobilnosti, saj lahko v kratkem času in z nizkimi stroški prepelje veliko število ljudi. Poleg tega je uporaben za vse skupine prebivalcev. Predvsem zaradi razpršene poselitve in navajenosti ljudi na vožnjo z osebnim avtomobilom pa je organizacija javnega prevoza otežena.



PRILOŽNOST

Ureditev javnega potniškega prometa bo v Mestni občini Koper temeljilo na vzpostavitvi in oblikovanju sodobnega, učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa. Nadzor, spremljanje in posredovanje informacij o točnih prihodih avtobusov bo pripomoglo k izboljšanju ponudbe javnega potniškega prometa. Občina bo izboljšala integracijo med različnimi sredstvi JPP ter ostalimi prometnimi načini in sicer z ureditvijo multimodalnih vozlišč ter parkirišči s sistemom «Parkiraj in se pelji». Občina bo izboljšala dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Težila bo k izboljšanju podobe JPP in povečanju uporabe JPP v dnevnih potovanjih.

CILJI IN CILNE VREDNOSTI

1. Povečanje uporabe javnega potniškega prometa.

- 30 % povečanje deleža uporabe JPP do l. 2027 v mestu, 10 % v primestnih naseljih in 10 % v zaledju.

2. Izboljšanje ponudbe javnega prometa.

- Okrepitev glavnih koridorjev in povečanje kakovosti storitve glede frekvenc (prilagajanje potrebam porabnikov).
- Nadzor, spremljanje in posredovanje informacij o točnih prihodih avtobusov.

3. Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter ostalimi prometnimi načini.

- 100 % delež ponudnikov JPP, ki delujejo v MOK in so vključeni v enotno vozovnico do l. 2020.
- Vzpostavitev vsaj dveh P+R ("parkiraj in se pelji") v širši okolici mesta in P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") ob mestnem središču do l. 2025.
- 10 % voznikov, ki prihaja iz zaledja, ki parkira ob mestnem središču uporabi P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") do l. 2026.
- Opremljenost (nekaterih) mestnih avtobusov za prevoz koles do l. 2020.
- Vzpostavitev vsaj 2 multimodalnih vozlišč do l. 2020.
- V sodelovanju z državo enotna koncesija za JPP v mestu, primestnih naseljih in zaledju do l. 2030.
- V sodelovanju z državo integracija šolskih prevozov in JPP do l. 2022.
- V sodelovanju z državo vzpostavitev prevozov na klic za zaledje in primestna naselja do l. 2025.

4. Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

- 20 % delež postajališč mestnega JPP prilagojenih osebam z omejeno mobilnostjo do l. 2022.

5. Izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.

- Izboljšanje zaznavanja JPP med prebivalci do l. 2025 (redne ankete o zadovoljstvu uporabnikov).
- Informacijska nadgradnja sistema JPP do l. 2018.
- Prehod vozil JPP na alternativne vire do l. 2025.

6. Izboljšanje medobčinskih in meddržavnih povezav.

- V sodelovanju z državo vzpostavitev prevoza potnikov po morju do l. 2025.
- Ureditev potniškega terminala.
- Vzpostavitev lahke železnice do l. 2030.

UKREPI

Povečanje obsega ponudbe javnega potniškega prometa.

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

Informacijska nadgradnja obveščanja uporabnikov javnega potniškega prometa.

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

Integracija različnih oblik mobilnosti.

Cilj Mestne občine Koper je povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa, kolesarjenja in pešačenja med prebivalstvom. V ta namen bo stremela k vzpostavitvi kombiniranih sistemov mobilnosti, kot so sistem

Parkiraj in se pelji (P+R), Parkiraj in se pelji ali hodi (P+R+W), možnost prevozov koles z avtobus ipd. V sodelovanju z državo bodo poiskane možnosti integracije šolskega prevoza v sistem rednega linijskega prevoza, ter rešitve in možnosti za uvedbo enotne koncesije za javni potniški promet v mestu in zaledju.

Prilagoditev sistema JPP osebam z zmanjšano mobilnostjo.

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

Izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.

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

Vzpostavitev medobčinskih in meddržavnih povezav javnega potniškega prometa.

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

AKCIJSKO PRORAČUNSKI NAČRT ZA »OBLIKOVANJE PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA« (3. STEBER)

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

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
3B Uvedba možnosti prevozov koles z avtobusi in vlakom.	zajeto v ukrepih drugega stebra	√	√	√	√	majhna	koncesionar JPP, MOK	2020
3C Integracija šolskih prevozov v sistem rednega linijskega prevoza.	0 €	√	√		√	zahtevna	MOK, država	2022
3D Proučitev možnosti enotne koncesije za JPP v mestu, primestnih naseljih in zaledju ter sosednjih občinah.	0 €	√	√		√	zahtevna	MOK, država	2030
4 Prilagoditev sistema JPP osebam z zmanjšano mobilnostjo.								
4A Povečanje deleža postajališč in poti, ki vodijo do postajališč prilagojenih invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo.	15.000 €					majhna	MOK	2020
5 Izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.								
5A Prehod vozil JPP na alternativne vire.	300.000 €	√	√	√	√	srednja	koncesionar JPP, MOK	2022
5B Redne ankete o zadovoljstvu uporabnikov JPP.	zajeto v ukrepih petega stebra	√	√	√	√	majhna	koncesionar JPP, MOK	1x / 2 leti
6 Vzpostavitev medobčinskih in meddržavnih povezav javnega potniškega prometa.								
6A Vzpostavitev morskega potniškega prometa (lokalne in medkrajevne linijske povezave).	2,5 milijona €*	√	√	√	√	zahtevna	MOK, država	2022
Širitev pomola na Ukmarjevem trgu.								
Vzpostavitev pomola za potniški promet v Žusterni.								
6B Ureditev potniškega terminala.	7 milijonov €*	√	√		√	zahtevna	MOK, Luka Koper, država	2025

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
6C Ureditev železniške postaje Koper.	5 milijonov €*	✓	✓		✓	zahtevna	Slovenske železnice, država	2027
6D Vzpostavitev lahke železnice.	10 milijonov €*	✓	✓	✓	✓	zahtevna	MOK, država, sosednje občine in države	2030

*Finančna konstrukcija še ni določena

ČETRTE STEBER: UVELJAVITEV OPTIMIZIRANEGA CESTNEGA PROMETA

Uporaba osebnih avtomobilov ima v določenih pogojih svoje prednosti, a kljub temu se moramo zavedati, da z naraščanjem cestnega prometa narašča tudi poraba goriv, število nesreč, zastojev, degradacija okolja ter emisije toplogrednih in drugih zdravju škodljivih plinov. Zato je optimizacija cestnega prometa nujno potrebna, če želimo oblikovati učinkovitejši in ljudem in okolju prijazen prometni sistem.

PRILOŽNOST

Mestna občina Koper bo zmanjšala odvisnost od uporabe avtomobila. Umirjanje motornega prometa predvsem v mestu in ostalih naseljih bo doprineslo k številnim pozitivnim posledicam. V prvi vrsti se bo povečala prometna varnost, saj bodo središča naselij prednostno namenjena pešcem in kolesarjem, medtem ko bo število

motoriziranih voženj minimalno. Središča bodo ponovno oživila, s tem pa se bo tudi povečala njihova privlačnost za bivanje, kar bo še najbolj vplivalo na ljudi z omejeno mobilnostjo. Z ureditvijo parkirnih površin izven središč naselij se bodo parkirne razmere znotraj njih izboljšale. Parkirne obremenitve središč naselij bodo

minimalne, prav tako pa se bodo tudi zmanjšali negativni učinki motornega prometa. Za zmanjšanje negativnih učinkov tovornega prometa v mestu bo poskrbljeno z izgradnjo novega vhoda v Luko Koper in izgradnjo novega kamionskega terminala izven mesta.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI**1. Povečanje prometne varnosti.**

- Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov znotraj območij umirjanja prometa za 25 % do l. 2022 znotraj mesta.
- 25 % zmanjšanje števila kršitev glede omejitve hitrosti do 2022.
- 25 % zmanjšanje števila poškodovanih v nesrečah do l. 2022.

2. Izboljšanje parkirnih razmer v mestnem središču.

- Postopno zmanjševanje deleža uličnega dolgotrajnega parkiranja v širšem območju mestnega središča do 10 % letno, do popolne zapore mestnega središča za promet l. 2025.
- Zmanjšanje kršitev nepravilnega parkiranja za 25 % do l. 2025.
- Vzpostavitev vsaj dveh P+R ("parkiraj in se pelji") v okolici mesta in P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") ob mestnem središču do l. 2025.

3. Ureditev potreb po parkiranju.

- Rešitev kritičnih območij parkiranja 20 % do l. 2025.

4. Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.

- 20 % zmanjšanje deleža mestnih poti na delo z avtomobili do l. 2022 (izhodišče l. XX).

5. Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.

- Vzpostavitev osnovne mreže polnilnic za električna vozila do l. 2020.
- 20 % delež vozil na alternativni pogon do l. 2025 za JPP in javne službe.

6. Zmanjševanje negativnih učinkov tovornega prometa v mestu.

- Vzpostavitev zbirnega-logističnega centra do l. 2025.
- 30 % povečanje deleža tovora dostavljenega z okolju prijaznimi vozili v mestnem središču do l. 2022.
- Izgradnja novega vhoda v Luko Koper do l. 2022.
- Izgradnja novega kamionskega terminala izven mesta do l. 2022.

7. Zmanjševanje emisij iz prometa.

- 9 % zmanjšanje toplogrednih plinov do leta l. 2020 (glede na izhodiščno stanje l. 2008).

UKREPI

Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti.

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

Ureditev mirujočega prometa.

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

Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.

Promovirani bodo alternativni načini prevoza (javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje),

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

Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.

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

Zmanjšanje negativnih učinkov tovornega prometa v mestu.

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

Načrtovanje in demontiranje (umik) tranzitnega prometa skozi naselja.

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

Zagotovitev ločevanja daljinskega cestnega prometa od lokalnega (mestnega).

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

AKCIJSKO PRORAČUNSKI NAČRT ZA »UVELJAVITEV OPTIMIZIRANEGA CESTNEGA PROMETA« (4. STEBER)

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

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
Ukrep za spremembo parkirišč v zelene površine (vzpostavljanje novih parkov).								
Vpeljava električnih vozil, kot del javnega prevoza za prevoz ljudi in blaga znotraj območja starega mestnega jedra.								
2 Ureditev mirujočega prometa.								
2A Izdelava načrta razvoja parkirišč.	10.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2018
2B Priprava študij rešitve kritičnih območij parkiranja.	25.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2018
2C Obveščanje o možnostih parkiranja in ureditev tarifne politike parkiranja.	50.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK, redarji	2022
2D Izgradnja dodatnih parkirnih hiš.	16 milijonov €*	✓	✓	✓	✓	zahtevna	MOK	2025
2E Dokončanje ureditve parkirišč in boljša izkoriščenost obstoječih parkirnih mest.	300.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK, Marjetica	2020
2F Nadgradnja avtomatiziranega delovanja parkirišč.	150.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK, redarji, Marjetica	2022
3 Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.								
3A Promocija alternativnih načinov prevoza (javni prevoz, kolesarjenje, hoja), predvsem pri otrocih (vrtec, osnovna šola).	3.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK, OŠ, SŠ, društva	2022
3B Ozaveščanje in informiranje o škodljivosti uporabe motornih vozil (negativni učinki na zdravje, škodljivi vplivi na okolje zaradi izpušnih plinov, hrup, ipd.) in promocija trajnostne mobilnosti.	15.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK, OŠ, SŠ, društva	2022

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
3C Uvedba alternativnih oblik prevoza (hibridna vozila).	50.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK	2027
3D Seznanitev uporabnikov z namembnostjo plačevanja dražjih parkirnin (parkirišča se ob zadostni količini zbranih sredstev ustrezno nadgrajujejo z novo ponudbo in infrastrukturo - asfaltiranje, polnilnice za električne avtomobile, prehod na multitmodalnost...).	5.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2022
4 Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.								
4A Finančne spodbude pri nakupu energetske varčnejših in čistejših vozil.	200.000 €	✓	✓			srednja	država	2022
4B Uvedba in nadgradnja polnilnic za električna vozila.	20.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2022
5 Zmanjšanje negativnih učinkov tovornega prometa v mestu.								
5A Izgradnja novega vhoda in zgraditev štiripasovne vpadnice v Luko Koper.	20 milijonov €*	✓	✓		✓	zahtevna	država, Luka Koper, MOK, DARS	2022
5B Izgradnja Serminske vpadnice v Luko Koper.	10 milijonov €*	✓	✓		✓			
5C Izgradnja novega »kamionskega« terminala.	8 milijonov €*	✓	✓		✓	zahtevna	Luka Koper, država	2022
5D Izgradnja drugega tira železniške proge Divača-Koper.	500 milijonov €*	✓	✓		✓	zahtevna	država, Luka Koper, SŽ	
5E Prehod čim večjega števila tovornega prometa iz cest na železnico.	2 milijonov €*	✓	✓		✓	zahtevna	država, Luka Koper, SŽ	2025
6 Načrtovanje in demontiranje (umik) tranzitnega prometa skozi naselja.								

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
6A Uvedba ustreznih prometnih oznak in ukrepov za postopni umik tranzitnega prometa iz mestnega območja ter ostala naselja	15.000 €	√	√	√	√	majhna	MOK, država	2022
6B Predlog ukinitve vinjete na obmejnem tranzitnem pasu.	0 €	√	√		√	majhna	država, MOK, Občina Izola	2022
7 Zagotovitev ločevanja daljinskega cestnega prometa od lokalnega (mestnega).								
7A Ureditev ločenega poteka tranzitnega in lokalnega prometa.	25 milijonov €*	√	√	√	√	zahtevna	država, MOK, DARS	2021

*Finančna konstrukcija še ni določena

PETI STEBER: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Zaradi odsotnosti strateškega načrtovanja prometa v občini je večina dosedanjih strateških prometnih odločitev bila oblikovana znotraj prostorskih aktov občine, ki se osredotočajo na infrastrukturo za cestni motorni promet in ne obravnavajo celostno prometnega sistema ter njegovega upravljanja. Zaradi tega je delež cestnega motornega prometa v občini v porastu, delež javnega potniškega prevoza, kolesarjenja in pešačenje pa upadajo. Ključ za spremembo sedanjih trendov je celostno načrtovanje prometa, ki se usmerja na spodbujanje pešačenja, kolesarjenja, uporabe javnega prevoza in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti na račun omejevanja osebne prometa.

PRILOŽNOST

Mestna občina Koper je s pristopom k izdelavi Celostne prometne strategije že naredila prvi korak k vzpostavitvi celostnega prometnega načrtovanja, saj je področje mobilnosti uvrstila med strateške priložnosti Mestne občine Koper. Z izdelavo in sprejetjem Celostne prometne strategije bo obstoječe načrtovanje mobilnosti nadgrajeno in sicer bo sledilo doseganju ciljev trajnostne mobilnosti. Vzpostavljena občinska platforma za mobilnost bo, na podlagi uvedenih

orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti, skrbela za redno spremljanje ter vrednotenje kazalcev stanja mobilnosti, poleg tega pa bo tudi urejala področje financiranja. Sredstva za izboljšave bo pridobivala iz evropskih sredstev na temo trajnostne mobilnosti, v katere se bo aktivno vključevala (samostojno oziroma v povezavi na regionalni/državni/evropski ravni) kot tudi iz drugih virov. Za transparentnost odločanja bo poskrbelo redno vključevanje

javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti, saj je ključna značilnost celostnega načrtovanja prometa osredotočenost na človeka in odziv na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti in promocijo celostnega prometnega načrtovanja bo občina naredila velik korak k spreminjanju potovalnih navad ter postopnemu prehodu na trajnostne oblike mobilnosti.



CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

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

UKREPI

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

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

Vzpostavitev učinkovite povezave med različnimi načini mobilnosti.

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

potniškega prometa. S ciljem spreminjanja potovalnih navad prebivalcev bodo spodbujani alternativni načini mobilnosti (car sharing, car pooling). Aktivnosti promocije se bodo izvajale v okviru trajnostnega mobilnostnega centra.

Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.

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

Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.

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

Integracija med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj MOK.

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

Prometno načrtovanje skladno s kraji in naselji.

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

AKCIJSKO PRORAČUNSKI NAČRT ZA »VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA« (5. STEBER)

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
1 Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti.								
1A Sprejem, revizija in prenova strategije.	35.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK	sprejem l. 2017, revizije vsaki 2 leti, prenova vsakih 5 let
1B Prometno informacijski center (PIC):	180.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK	2022
Vzpostavitev senzorske platforme za delovanje PIC centra (števcu prometa, stanje parkirišč, okoljski parametri...).								
Dopolnitev PIC centra z opremo za sprejem in obdelavo podatkov o prometu (točnimi in ažurni podatki o prometu za potrebe skupnega izkoriščanja ter načrtovanja novih investicij, povezava s centri primarnih podatkov).								
Vzpostavitev portala za uporabnike (spremljanje trenutnega stanja prometa v prostoru), izdelava mobilnih aplikacij za ogled, priprava info tabel.								
1C Povezava z mobilnostnim načrtom (Luka – DPN).	10.000 €	✓	✓		✓	srednja	Luka Koper, država	2020
1D Izdelava CPS na regionalni in meddržavni ravni.	12.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK, Ministrstvo, obmejne občine	2022
1E Aktivno sodelovanje v EU projektih.	0 €					majhna	MOK	letno

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
2 Vzpostavitev učinkovite povezave med različnimi načini mobilnosti.								
2A Ureditev multimodalnih prometnih vozlišč, ki bodo omogočala kombiniranje prevoza (postajališča JPP, izposojevalnica koles in kolesarnice, P+R parkirišča).	200.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK	2020
Multimodalna točka v podzemni vertikalni obliki, (izposojevalnica koles, P+R, mestni linijski promet, pomorski potniški promet)	zajeto v ukrepih tretjega stebra							
2B Spodbujanje alternativnih načinov mobilnosti.	100.000 €	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK	2022
3 Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti.								
3A Nепrekinjenost delovanja/udejanjanja CPS:	10.000 €/letno	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK, KS, policija, šole, vrtci, društva	do izvedbe ukrepov v CPS in doseganju ciljnih vrednosti
Primerno ozaveščanje deležnikov.								
Informiranje in poročanje o dogajanju.								
Delavnice po krajevnih skupnostih in z deležniki.								
Promocijske in izobraževalne akcije za vse stebre.								
4 Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti.								
4B Spremljanje potovalnih navad (ankete).	5.000 €/letno	✓	✓	✓	✓	majhna	MOK, KS, policija	1x / 2 leti
5 Integracija med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj MOK.								

Ukrep	Ocenjena vrednost	Predvideni viri sredstev				Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
		Evropa	Država	Občinski proračun	Ostali viri			
5A Uskladitev ciljev v različnih strateških dokumentih ter uskladitev prioritet, da se medsebojno dopolnjujejo.	15.000 €	✓	✓	✓	✓	srednja	MOK	2018
6 Prometno načrtovanje skladno s kraji in naselji.								
6A Uskladitev in raba prometnih strategij in predpisov za potrebe in razvoj kraja.	10.000 €	✓	✓	✓	✓	zahtevna	MOK, KS, država	2022

*Finančna konstrukcija še ni določena

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

Predmet: Celostna prometna strategija Mestne občine Koper.

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

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

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

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

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

Obdobje izvajanja projekta: julij 2016 - april 2017