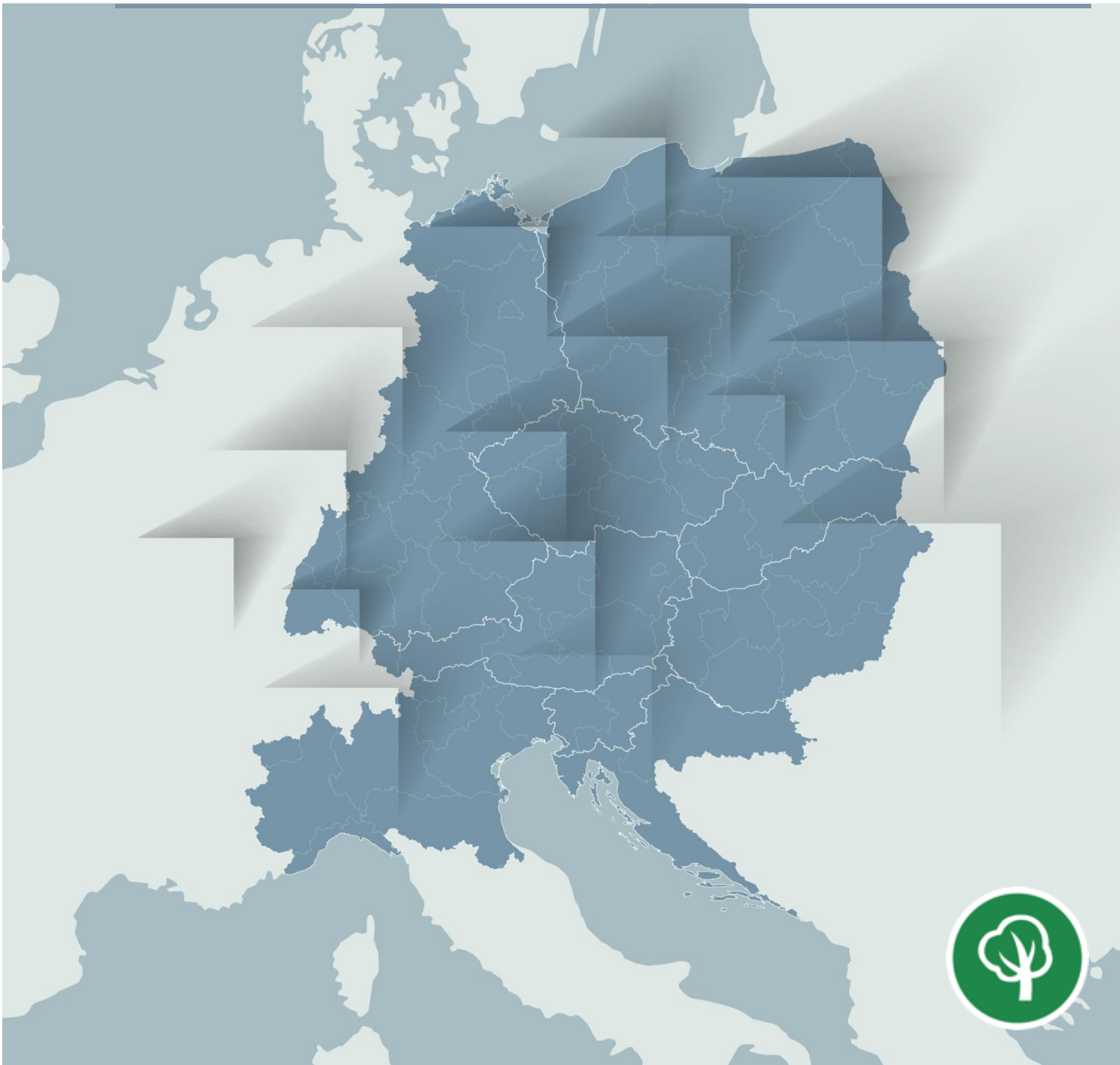


# JOINT ELABORATION OF A SUMP AT FUA LEVEL IN KOPER/CAPODISTRIA

Deliverable D.T3.1.1

Version 2  
03 2020





# Celostna prometna strategija funkcijske urbane regije Kopra/Capodistria

---

Deliverable D.T3.1.1

Version 2

03 2020

---





<b>Project Number</b>	CE1161								
<b>Project Acronym</b>	SMART COMMUTING								
<b>Work Package</b>	T3 - Deliverable D.T3.1.1								
<b>Version</b>	2								
<b>Document History</b>	<b>Version</b>	<b>Issue Date</b>			<b>Distribution</b>				
	1.0	30 March 2020			All PP				
	2.0	31 March 2020			All PP				
<b>Classification - This report is</b>									
<b>Draft</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Final</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Confidential</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Restricted</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Public</b>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Partners Owning</b>	All								
<b>Main Editor</b>	Slavko Mezek (RRC Koper)								
<b>Partners Contributed</b>									
<b>Made Available To</b>	All SMART COMMUTING Partners								
<b>This Document should be referenced as</b>	RRC Koper, Deliverable D.T3.1.1 of SMART COMMUTING, Co-funded by Interreg Central Europe, June 2017								



## KAZALO VSEBINE (TABLE OF CONTENTS)

<a href="#">1. POVZETEK (EXECUTIVE SUMMARY)</a> .....	0
<a href="#">2. UVOD (INTRODUCTION)</a> .....	2
<a href="#">2.1. Splošno o projektu SMART COMMUTING</a> .....	2
<a href="#">2.2. Glavni cilj projekta</a> .....	2
<a href="#">2.3. Specifični cilji projekta</a> .....	2
<a href="#">2.4. Funkcionalno urbano območje</a> .....	3
<a href="#">2.4.1. Splošno o FUO</a> .....	3
<a href="#">2.4.2. Metodologija OECD</a> .....	3
<a href="#">2.4.3. Obseg funkcionalnega urbanega območja</a> .....	5
<a href="#">3. ANALIZA STANJA (STATUS QUO ANALYSIS)</a> .....	8
<a href="#">3.1. Socioekonomski podatki</a> .....	8
<a href="#">3.2. Izbira prometnega sredstva</a> .....	13
<a href="#">3.3. Delovne migracije</a> .....	15
<a href="#">3.4. Prometna infrastruktura</a> .....	18
<a href="#">3.4.1. Razmere na cestnem omrežju in mirujoči promet</a> .....	18
<a href="#">3.4.1.1. Stanje na državnem omrežju</a> .....	18
<a href="#">3.4.1.2. Značilne razmere na cestnem lokalnem omrežju</a> .....	20
<a href="#">3.4.1.3. Mirujoči promet</a> .....	21
<a href="#">3.4.1.4. Ključne težave cestnega in mirujočega prometa</a> .....	21
<a href="#">3.4.2. Javni potniški promet</a> .....	22
<a href="#">3.4.2.1. Razmere na JPP</a> .....	22



<a href="#"><u>3.4.2.2. Ključne težave JPP</u></a> .....	22
<a href="#"><u>3.4.3. Kolesarsko omrežje</u></a> .....	23
<a href="#"><u>3.4.3.1. Razmere na kolesarskem omrežju</u></a> .....	23
<a href="#"><u>3.4.3.2. Ključne težave na omrežju kolesarski povezav</u></a> .....	23
<a href="#"><u>3.4.4. Peš površine</u></a> .....	24
<a href="#"><u>3.4.4.1. Pogoji za pešačenje</u></a> .....	24
<a href="#"><u>3.4.4.2. Ključne težave na površinah za pešačenje</u></a> .....	24
<a href="#"><u>4. PRIORITETE IN CILJNE VREDNOSTI (PRIORITIES AND TARGETS)</u></a> .....	26
<a href="#"><u>4.1. Cilji (Objectives)</u></a> .....	26
<a href="#"><u>4.1.1. Oris željenega stanja</u></a> .....	26
<a href="#"><u>4.1.2. Opredelitev priorit</u></a> .....	27
<a href="#"><u>4.1.3. Določitev ciljev</u></a> .....	28
<a href="#"><u>4.2. Kazalniki (INDICATORS)</u></a> .....	28
<a href="#"><u>5. UKREPI (MEASURES)</u></a> .....	30
<a href="#"><u>5.1. Aktivnosti (FIELDS OF ACTION)</u></a> .....	30
<a href="#"><u>5.1.1. Učinek ukrepa glede na cilje</u></a> .....	31
<a href="#"><u>5.2. Odgovornosti, stroški in viri financiranja (RESPONSIBILITIES, COSTS AND FUNDING SOURCES)</u></a> .....	32
<a href="#"><u>6. EXTENDED SUMMARY IN ENGLISH</u></a> .....	37



## KAZALO SLIK (TABLE OF FIGURES)

Slika 1: Prikaz urbanega središča, mesta, vplivnega območja potovanj in funkcionalne urbanega območja mesta Graz v Avstriji .....	4
Slika 1: V Sloveniji sta po metodologiji OECD-ja definirani dve metropolitanski FOU .....	5
Slika 1: Prikaz meje funkcionalno urbanega območja - FOU.....	6
Slika 2: Poselitev .....	9
Slika 2: Razvoj števila prebivalcev in zaposlenih v FOU od leta 2008 do 2016.....	10
Slika 4: Lokacije delovnih mest v funkcionalni urbani regiji .....	12
Slika 5: Namen opravljenih poti v FOU .....	14
Slika 6: Delovne migracije na ravni statističnih regij v letu 2018 (vir: SURS).....	15



## KAZALO PREGLEDNIC (TABLE OF TABLES)

Preglednica 1: Pregled števila prebivalcev v FUO (vir: STAT.si).....	8
Preglednica 2: Sprememba števila prebivalcev med 2007 in 2016. Sprememba je izražena kot razlika med 2007 in 2016. *Stanje brez občine Ankaran. Če bi upoštevali tudi njo, bi bila sprememba 6,31 % (Vir: STAT.si).....	10
Preglednica 3: Število zaposlenih po občinah in v FUO (Vir: STAT.si).....	10
Preglednica 4: Število delovno aktivnih prebivalcev in gostota delovnih mest v 2017 (Vir: SURS 2018b; SURS 2018c).....	11
Preglednica 5: Nekaj največji zaposlovalcev v FUO.....	12
Preglednica 6: Delovne migracije, absolutne vrednosti, leto 2018 (STAT.SI) .....	17
Preglednica 7: Delovne migracije, relativne vrednosti, leto 2018 (STAT.SI).....	18

## POVZETEK (EXECUTIVE SUMMARY)

SMART COMMUTING - Central Europe izvaja 8 partnerjev iz 6 držav z območja, ki ga pokriva Program Interreg Centralna Evropa.

Glavni cilj projekta je okrepiti zmogljivosti za načrtovanje mobilnosti na ravni funkcionalnih urbanih območij (FUA), ki gravitirajo h skupnemu urbanemu središču (v našem primeru h Kopru). To zahteva široko sodelovanje občin, vključenih v FUA, pa tudi drugih akterjev, kot so večji zaposlovalci, izvajalci javnega potniškega prometa ipd.

Projekt prispeva k promociji in sprejetju koncepta funkcionalnih urbanih območij (FUO), kot najbolj primerne koncepta za reševanje problematike prevozov na delovno mesto na trajnosten način. Projekt bo tako prispeval k uresničevanju posebnega cilja 2.3 Programa Srednja Evropa, to je v izboljšanje zmogljivosti za načrtovanje mobilnosti v FUO za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.

FUO je funkcionalno območje urbanega središča in njegovega zaledja, ki sta povezana na podlagi določenih storitev, obsega dobrin in ostalih prostorskih interakcij. Prostorske enote FUO so največkrat določene na podlagi odstotka delovno aktivnega prebivalstva, ki se vozi izven prostorske enote prebivališča v enega od urbanih centrov središča z večjim pomenom; lahko pa tudi drugače.

FUO smo poimenovali po somestju, ki sestavlja njegovo jedro. Dinamika demografskih sprememb kaže, da število prebivalcev v FUO narašča, vendar pa se tudi stara. V celotnem obdobju med 1960 in 2017 se število prebivalcev povečuje. Število je naraščalo nekoliko hitreje med 1960 in 1990 in 2000 in 2010. Nižja rast je bila med leti 1990 in 2000, naj-nižja pa v obdobju po 2010.

Osnovne ocene o demografskem prehodu nam kažejo, da se bo število prebivalcev še naprej višalo, vendar na letni ravni za 0,5 %. Zanesljive demografske študije trenutno ni na voljo. Na ravni regije se tudi predvideva višanje števila prebivalcev, kar je značilno za še tri od dvanajstih statističnih regij v Sloveniji. Starostna struktura se bo spremenila tako, da bo delež starejših prebivalcev še višji. Trend na področju staranja prebivalstva kaže, da se bo delež starejših nad 65 let iz trenutnih 18 % zvišal na 23 % v 2030 in na 28 % v 2050.

Večina večjih zaposlovalcev se nahaja v urbanih središčih občin Izola, Koper, Piran, medtem ko se eden večjih generatorjev prometa, splošna bolnišnica Izola, nahaja ob meji med občinama Izola in Koper na nadmorski višini 113 m. Največ industrijskih, storitvenih in splošnih storitev se nahaja v Kopru, turistični sektor pa je najbolj vidno-prisoten v občini Piran.

Najvišji delež zaposlenih izven FUO je prisoten v občini Hrpelje-Kozina (37 %). Zaradi oddaljenosti od Kopra in geografske velikosti, se delovne migracije dogajajo tudi v druge mejne občine, ki niso del FUO (Sežana, Ljubljana, Ilirska Bistrica, Divača,...)





Zaradi geostrateške lege je FUO dobro povezano z visokimi hierarhičnimi prometnimi povezavami, kar omogoča prebivalcem in obiskovalcem dobro dostopnost in dobre pogoje gospodarskim dejavnostim predvsem po cesti.

Na podlagi rezultatov analize stanja, anket, intervjujev, obstoječe dokumentacije in smernic je oblikovan generalni strateški cilj: »ZDRAVJU KORISTEN IN OKOLJU PRIJAZEN NAČIN POTOVANJA NA DELO«.

Na osnovi **opredeljenih priorit**et so oblikovani cilji, ki uresničujejo pričakovanja na področju vsakodnevnih potovanj na delo:

1. cilj je: **VEČ HOJE**
2. cilj je: **VEČ KOLESARJENJA**
3. cilj je: **VEČJA RABA JAVNEGA PROMETA**
4. cilj je: **STROKOVNA USPOSOBLJENOST, MEDRESORSKA USKLAJENOST IN SODELOVANJE VSEH DELEŽNIKOV PRI CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU**

Cilji so opredeljeni s kazalniki in ciljnimi vrednostmi. Morajo pa biti jasni, merljivi, navdihujoči, realni ter časovno opredeljeni.



## UVOD (INTRODUCTION)

### Splošno o projektu SMART COMMUTING

Regionalni razvojni center Koper (RRC Koper) sodeluje v mednarodnem projektu SMART COMMUTING - Central Europe, ki ga izvajajo 8 partnerjev iz 6 držav z območja, ki ga pokriva Program Interreg Centralna Evropa.

V projekt vključena funkcionalna urbana območja (Rimini, Velenje, Koper, Weiz, Szolnok, Hranice, Zadar), ki se nahajajo tako na obalah kot v notranjosti Srednje Evrope, se vsakodnevno soočajo z netrajnostnim modelom mobilnosti, ki se odraža v prenapoljenih cestah ob prometnih konicah, onesnaženosti zraka, emisijah CO<sub>2</sub>, hrupu in nesrečah. Vse to je posledica razpršenega širjenja mest namesto kompaktne zazidave, delovnih urnikov, neustreznih intermodalnih sistemov, slabe železniške infrastrukture. Vse naštetu v kombinaciji z nezdravimi navadami ljudi - sedentarnim življenjskim slogom je privedlo do stanja, ko večina dnevnih migrantov, uporablja avtomobil namesto bolj trajnostnega prevoza, najbolj paradoksalno pa je to, da je v avtomobilih pogosto samo en potnik.

Situacija je še slabša v funkcionalnih urbanih območjih, kjer se vsakodnevnim premikom na lokalnem območju pridružuje tudi masovni turizem kot na primer v mestu Rimini, kjer se 70 % turistov na destinacijo pripelje s svojim avtomobilom ali slovenskih obalnih mestih ali v Zadru na Hrvaškem.

### Glavni cilj projekta

Glavni cilj projekta je promocija in med vključenimi pristojnimi institucijami sprejetje koncepta funkcionalnih urbanih območij (FUO), kot najbolj primerne koncepta za reševanje problematike prevozov na delovno mesto na trajnosten način. Projekt bo tako prispeval k uresničevanju posebnega cilja 2.3 Programa Srednja Evropa, to je v izboljšanje zmogljivosti za načrtovanje mobilnosti v FUO za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.

### Specifični cilji projekta

Specifična cilja projekta sta sledeča:

- prikaz in boljše razumevanje migracijskih tokov na delovno mesto v vključenih funkcionalnih urbanih območjih;



- okrepiti sposobnost koordinacije in načrtovanja mobilnosti akterjev vključenih v funkcionalno urbano regijo (lokalne oblasti, podjetja, ki opravljajo storitve javnega prevoza, ponudniki trajnostne mobilnosti);
- spremeniti obstoječi način modalnosti, zmanjšati uporabo osebnih avtomobilov za prevoz na delovno mesto na račun povečanja integriranega multimodalnega prevoza, posledično zmanjšati izpuste CO<sub>2</sub> in onesnaženosti zraka.

## Funkcionalno urbano območje

### Splošno o FUO

FUO je funkcionalno območje urbanega središča in njegovega zaledja, ki sta povezana na podlagi določenih storitev, obsega dobrin in ostalih prostorskih interakcij. Prostorske enote FUO so največkrat določene na podlagi odstotka delovno aktivnega prebivalstva, ki se vozi izven prostorske enote prebivališča v enega od urbanih centrov središča z večjim pomenom; lahko pa tudi drugače.

### Metodologija OECD

Evropska unija in OECD sta skupaj razvila metodologijo za dosledno opredelitev funkcionalnih urbanih območij po državah (Dijkstra in Poelman 2012, OECD, 2012).

FUO se opredeli v več korakih. Prvič, raster gostote prebivalstva omogoča določitev „mestnih središč“ neodvisno od upravnih ali statističnih meja. Urbano središče je čisti koncept, ki temelji na rastru visoke gostote sosednjih si celic, ki skupaj pokrivajo več kot 50.000 prebivalcev. Na isti način je mogoče enostavno določiti urbano središče znotraj velike krajevne enote in zaledje, ki se širi preko več urbanih središčih. Vse temelji na podlagi podatkov lokalnih enot.

Postopek se nadaljuje, in se glede na gostoto urbanega središča določi mesto, ki ga tvorijo sosednje si lokalne enote. Na osnovi delovnih potovanj se določi okoliš, ki vključuje manj naseljene lokalne enote, ki pa so del vplivnega območja zaradi potovanja na delo, z namenom izobraževanja in ciljnem do zdravstvenih, kulture in rekreacijskih ustanov ali trgovin

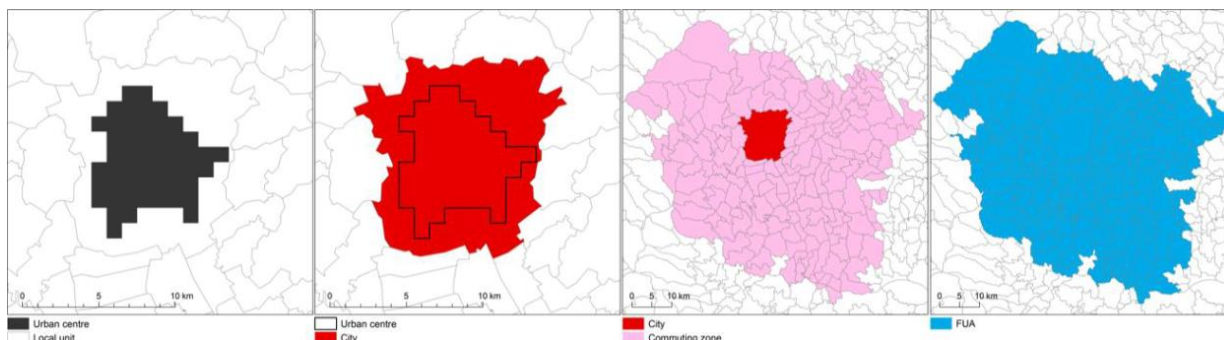
Funkcionalno urbano območje se definira v štirih korakih:

- 1) Opredelitev urbanega središča: določitev rastra sosednjih celic visoke gostote (1.500 prebivalcev na kvadratni kilometer) s 50.000 prebivalci v sosednjih celicah;
- 2) Opredelitev mesta: ena ali več lokalnih enot, ki imajo vsaj 50 % prebivalcev v urbanem središču;



3) Opredelitev območja potovanj: niz sosednjih lokalnih enot v katerih vsaj 15 % zaposlenih prebivalcev je zaposlenih v mestu;

4) Funkcionalno urbano območje tvori mesto skupaj z njenim vplivnim območjem potovanj.

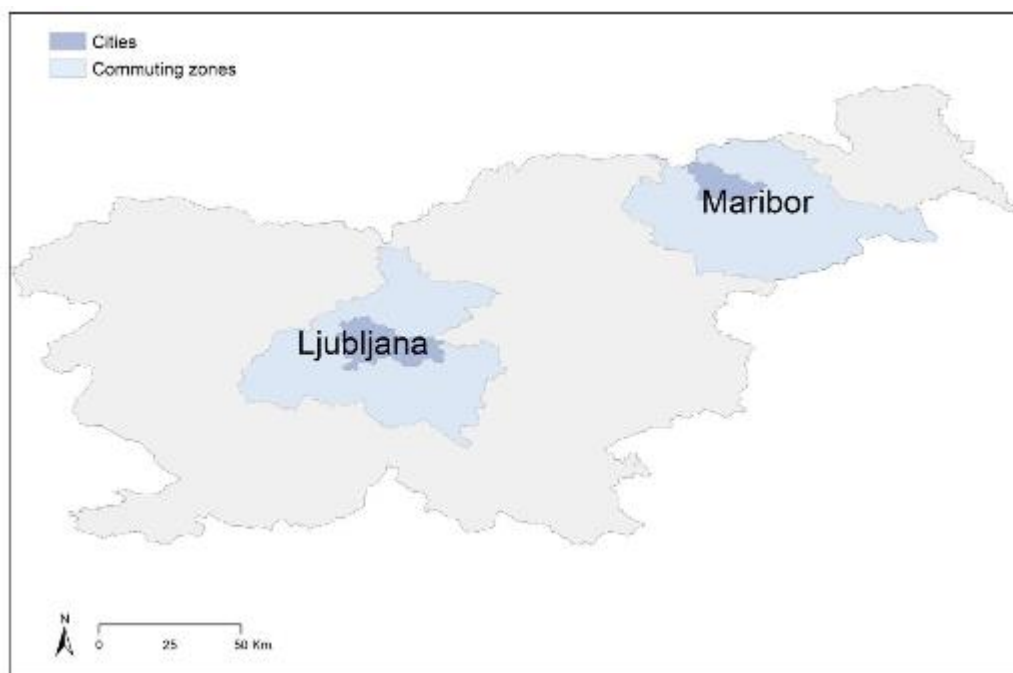


Slika 1: Prikaz urbanega središča, mesta, vplivnega območja potovanj in funkcionalnega območja mesta Gradec v Avstriji

Uporaba metodologije določitve FUO zahteva sledeče vire:

- raster v velikosti kvadratnega kilometra s podatkom o številu prebivalcev in deležem stanovanjske površine.
- meje lokalnih enot;
- podatek o prometnih tokovi med lokalnimi enotami ter število zaposlenih prebivalcev v lokalne enoti.

Glede na metodologijo OECD-ja sta bili v Sloveniji definirani dve funkcionalni urbani regiji («metropolitanski») s številom prebivalcev med 250.000 in 1.500.000.



Slika 2: V Sloveniji sta po metodologiji OECD-ja definirani dve metropolitanski FUO

### Obseg funkcionalnega urbanega območja

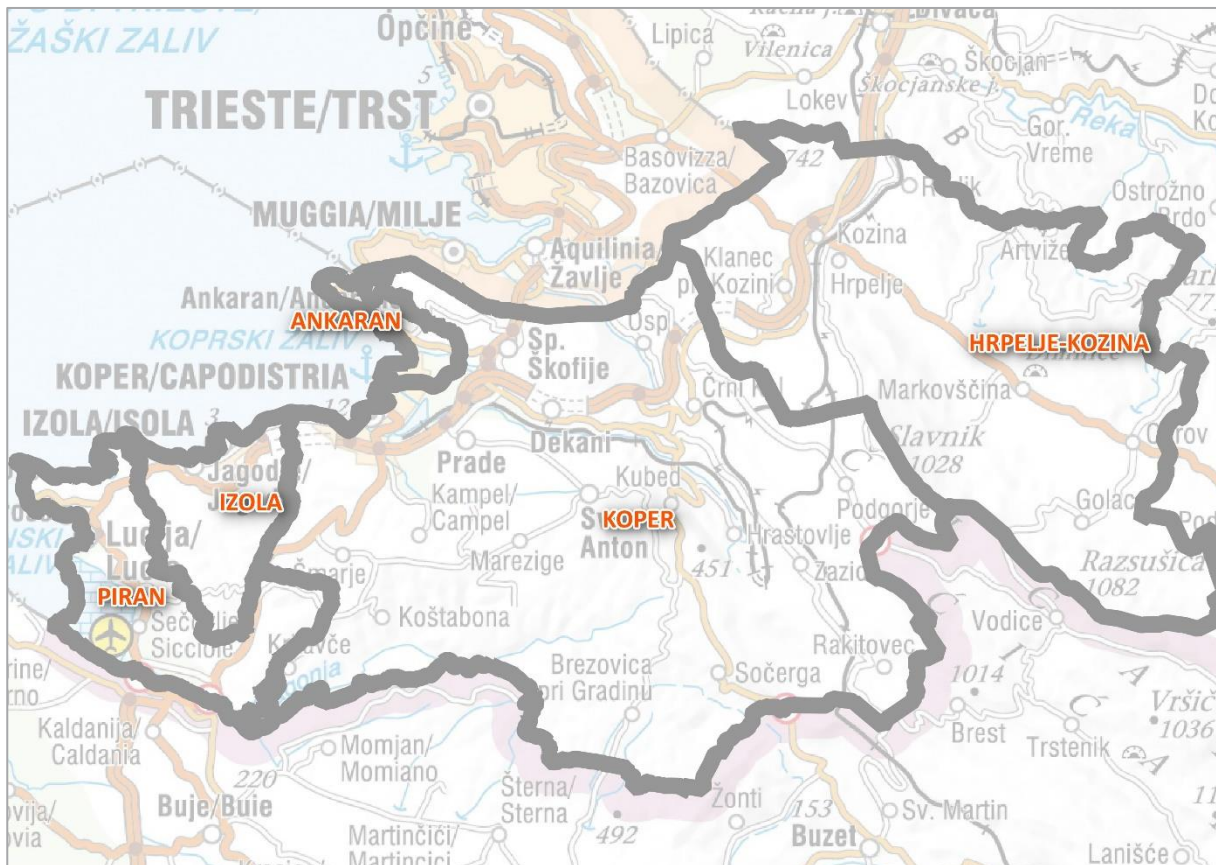
V Sloveniji formalne opredelitve za FUO nimamo, je pa to bilo predmet obravnave v procesu prenove Strategije prostorskega razvoja Slovenije, ki obravnava obdobje do leta 2050. Okvir urbanega sistema policentričnega omrežja določa, da se kot regionalno središče razvija somestje Ankaran-Koper-Izola-Piran (v nadaljevanju somestje). Somestje ima funkcijsko vplivno območje, ki ga obravnavamo kot FUO in tega poimenujemo FUO somestja.

Ostale občine v regiji (Divača, Komen in Sežana) ne spadajo v FUO, saj je bil kriterij na državni ravni postavljen glede na delež aktivnega prebivalstva, ki se vozi v urbana središča višjih razredov, in sicer na vsaj 15 % aktivnega prebivalstva. V letu 2017 se je delovno aktivnih iz regije v občino somestja največ vozilo v Mestno občino Koper, in sicer iz Divače 13,1 %, iz Komna 4,3 % in iz Sežane 8,8 %. Drugi kriteriji za določitev funkcionalnega urbanega območja so število prebivalcev, število uporabnikov javnega prevoza, število oseb v terciarnem sistemu izobraževanja, število podjetij, število kapacitet v turističnem sektorju, količina tovarnega prometa, bruto dodana vrednost območja, administrativne funkcije središč in podobno (UL FGG 2016; SURS 2018a).

Cilj projekta SMART COMMUTING je priprava osnutka celostne prometne strategije na ravni funkcionalnega urbanega območja (FUO). Zaradi območja priprave Regionalnega razvojnega programa in procesa prenove Strategije prostorskega razvoja Slovenije so za območje obravnave



izbrane štiri obmorske občine Ankaran, Koper, Izola in Piran ter občina Hrpelje-Kozina. Velikost območja je 579 km<sup>2</sup>.



Slika 3: Prikaz meje funkcionalno urbanega območja - FUO

Policentrični razvoj Slovenije predstavlja osnovo za razvojno in prostorsko načrtovanje v Sloveniji od leta 1973, v zadnjem času pa je poudarek na FUO, čeprav niso opredeljena kot uradna, administrativna območja, ki imajo večji pomen. Z razvojem prihodnjih potreb za strateško in prostorsko načrtovanje, je potrebno okrepiti komunikacijo in skupno načrtovanje, v našem primeru na območju petih občin.

FUO smo poimenovali po somestju, ki sestavlja njegovo jedro. Občine Ankaran, Hrpelje-Kozina, Izola, Koper in Piran skupaj od leta 1960 beležijo rast prebivalstva, medtem ko se to tudi stara. Danes je prebivalcev cca 92.000, medtem ko jih je bilo leta 1960 49.000. Prebivalstvo je zaradi nizke stopnje aktivne mobilnosti v nevarnosti, da postane manj zdravo in porabi še več finančnih sredstev za mobilnost - za prometna sredstva in za zdravje. Velik izziv predstavljajo organizacija prostora, namenjenega skupnim prometnim površinam, vključenost podeželskega prebivalstva v urbana središča in premostitev ovir za gibalno ovirane, katerim infrastruktura ne omogoča boljše družbene vključenosti. Za doseganje ciljev, ki naslavlajo negativne učinke prometa na višji teritorialni ravni, je potrebno okrepiti sposobnost načrtovanja prometa na čez administrativni



ravni in pripraviti ustrezne dokumente, ki se bodo medsebojno dopolnjevali, da bodo lahko ukrepi ustrezno prepoznani tudi izven ene same občine.

Morfološko je FUO somestja sestavljeno iz štirih obalnih občin in ene kraške, teritorialnih enot LAU 2. Znotraj somestja so pomembnejši urbani centri, ki ga sestavljajo naselja Koper, Izola, Piran, Portorož in Lucija. Prostorsko in funkcijsko se njihove storitve splošnega in splošnega gospodarskega pomena dopolnjujejo. V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (2004) je somestje Koper-Izola-Piran poleg Ljubljane in Maribora navedeno kot nacionalno središče mednarodnega pomena, kar jim daje najpomembnejšo vlogo v sistemu centralnih naselij v Sloveniji.





## ANALIZA STANJA (STATUS QUO ANALYSIS)

### Socioekonomski podatki

Dinamika demografskih sprememb kaže, da število prebivalcev v FUO narašča, vendar pa se tudi stara. V celotnem obdobju med 1960 in 2017 se število prebivalcev povečuje. Število je naraščalo nekoliko hitreje med 1960 in 1990 in 2000 in 2010. Nižja rast je bila med leti 1990 in 2000, najnižja pa v obdobju po 2010.

**Preglednica 1: Pregled števila prebivalcev v FUO (vir: STATI.si)**

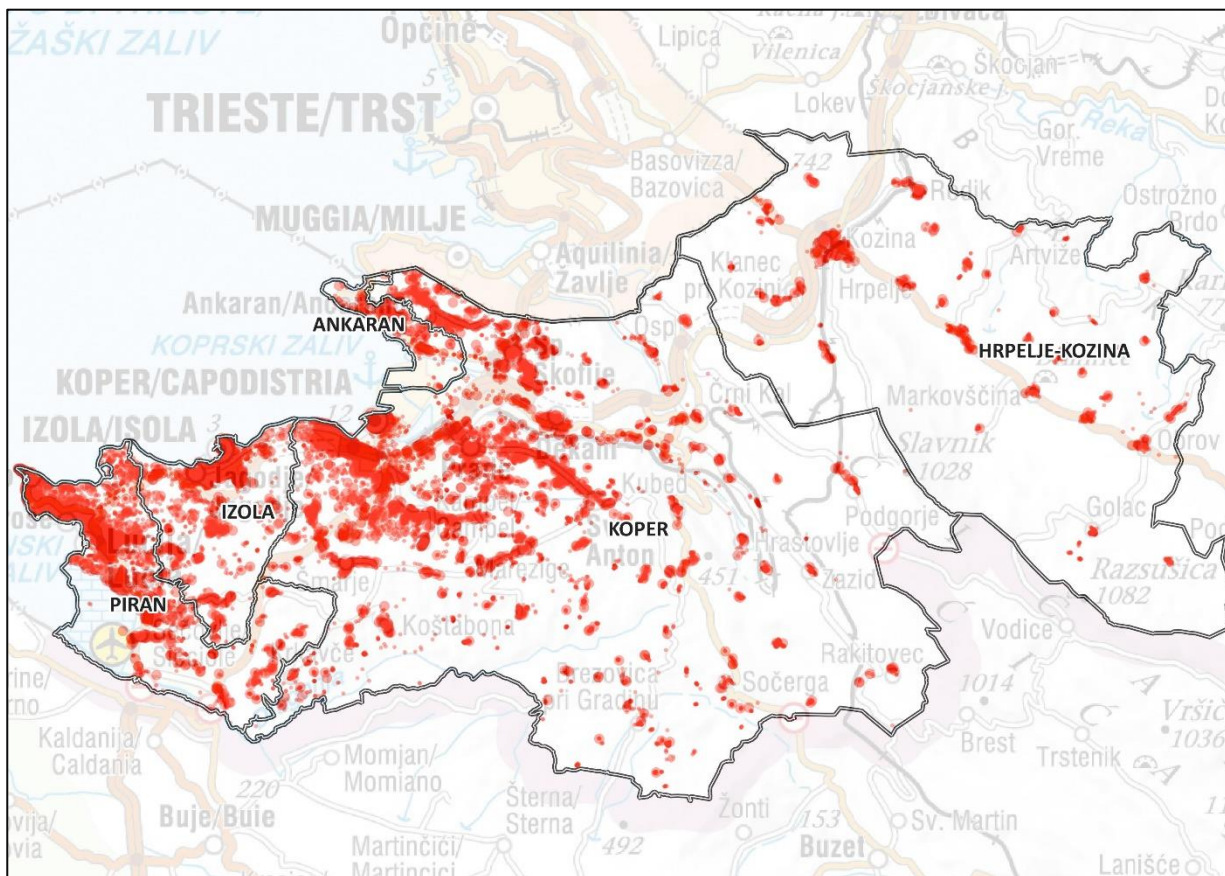
Leto	Št. preb. ('000)	Indeks glede na 2017	Indeks
1960	49	189	
1970	57	163	116
1980	70	133	123
1990	77	120	110
2000	82	113	107
2010	91	102	111
2017	91,1		100,1

Jedro znotraj FUO somestja predstavlja občina Koper z največ delovnih mest v regiji. Če primerjamo spremembo števila prebivalcev v mestu Koper in celotnega FUO, opazimo da ni bistvenih razhajanj. V zadnjih desetletjih je število prebivalcev v FUO somestja stalno naraščalo in to precej. Najvišja rast je bila med leti 1960 in 1980, približno 20 % na desetletje. To je čas po priplutju prve čezocenske ladje v luko Koper. Kasneje, v 90. letih se je rast upočasnila na 4 %, to je zaradi turbulentnih časov med osamosvajanjem Republike Slovenije in vojne v Jugoslaviji. Rast prebivalstva se je nadaljevala po 2010 in takšen trend je prisoten še danes.

Znotraj naselja Koper se je število prebivalcev povečalo rahlo počasneje kot na ravni občine, zato sklepamo, da se je proces suburbanizacije pospešil. Prebivalstvo se je začelo naseljevati še bolj razpršeno in na obrobni območjih naselja Koper, predvsem na severovzhodni in vzhodni strani naselja. Med leti 2010 in 2017 se je število prebivalcev povečalo za približno 500, medtem ko je bil indeks rasti zgolj 102.

Na ravni ostalih štirih občin znotraj FUO lahko opazimo, da se je število prebivalcev začelo intenzivneje povečevati kasneje kot v jedrni občini FUO. V devetdesetih letih je bila rast prebivalstva nižja, prav tako po 2010.





Slika 4: Poselitvev

Gostota prebivalstva je 158 prebivalcev na km<sup>2</sup>, kar presega državno povprečje za 55 prebivalcev na km<sup>2</sup>. Najgosteje poseljene občine so Izola, Piran in Koper.

Prebivalstvo je v večini gosteje poseljeno v urbanih centrih, primestnih naseljih in blizu cestnega omrežja vseh petih občin. V mestih so možnosti za opravljanje različnih splošnih in splošnih gospodarskih storitev: banke, pošte, izobraževalne institucije, zdravstveni centri, nakupovalna središča, sodišča, obrtne in industrijske cone. Vse dejavnosti po navadi niso zgoščene, vendar so razpršene po mestu, kar predstavlja izziv za organizacijo prometa. Primestna in podeželska naselja nudijo manjše število storitev, po navadi gre za pošto, manjšo trgovino in bar/restavracijo. V zadnjem času je prisotne vse več turistične ponudbe, npr. turističnih kmetij.

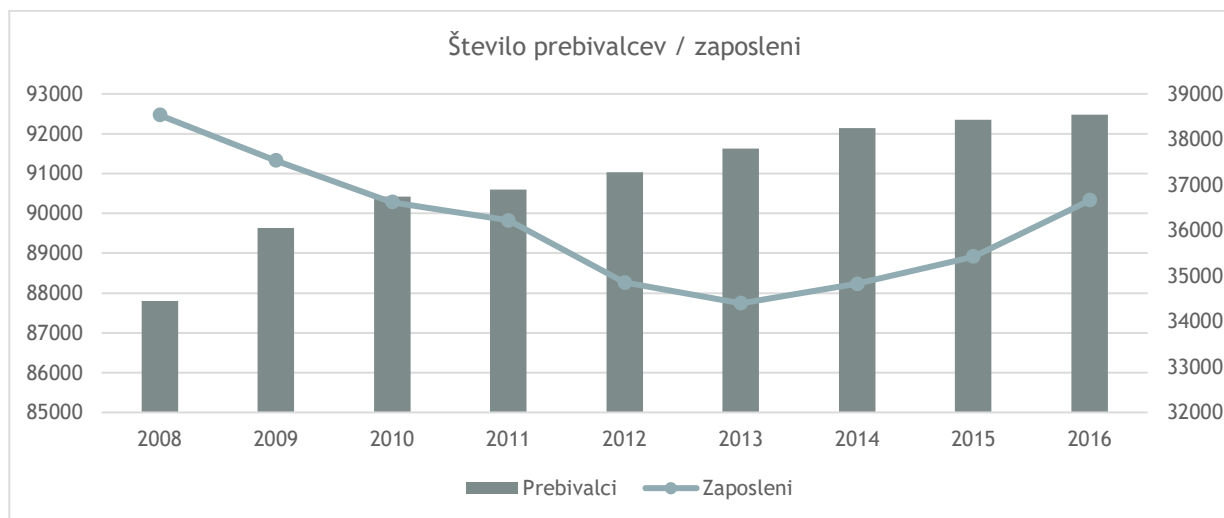
Osnovne ocene o demografskem prehodu nam kažejo, da se bo število prebivalcev še naprej višalo, vendar na letni ravni za 0,5 %. Zanesljive demografske študije trenutno ni na voljo. Na ravni regije se tudi predvideva višanje števila prebivalcev, kar je značilno za še tri od dvanajstih statističnih regij v Sloveniji. Starostna struktura se bo spremenila tako, da bo delež starejših prebivalcev še višji. Trend na področju staranja prebivalstva kaže, da se bo delež starejših nad 65 let iz trenutnih 18 % zvišal na 23 % v 2030 in na 28 % v 2050.



Preglednica 2: Sprememba števila prebivalcev med 2007 in 2016. Sprememba je izražena kot razlika med 2007 in 2016. \*Stanje brez občine Ankaran. Če bi upoštevali tudi njo, bi bila sprememba 6,31 % (Vir: STAT.si).

Občina/leto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Sprememba (%)*
Ankaran	-	-	-	-	-	-	-	-	3237	3227	
Izola	15524	15739	16035	15867	15906	15951	15884	15813	15881	15920	2,55
Koper	50145	50708	51915	52548	52811	53155	53637	54287	51053	51140	1,98*
Piran	17375	17231	17558	17814	17687	17675	17799	17783	17858	17823	2,58
Hrpelje-Kozina	4096	4127	4126	4197	4194	4253	4303	4260	4325	4366	6,59
FUO	87140	87805	89634	90426	90598	91034	91623	92143	92354	92476	1,06

FUO trenutno zaposluje 39.000 ljudi, število delovnih mest pa narašča, v zadnjem desetletju hitreje kot število prebivalcev.



Slika 5: Razvoj števila prebivalcev in zaposlenih v FUO od leta 2008 do 2016

Preglednica 3: Število zaposlenih po občinah in v FUO (Vir: STAT.si)

Občina/leto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ankaran	-	-	-	-	-	-	-	1320	1361	1376	1396
Hrpelje-Kozina	1761	1716	1688	1690	1602	1584	1604	1667	1724	1806	1876
Izola	7136	6772	6428	6315	6010	5844	5957	6009	6242	6511	6782
Koper	22249	21814	21435	21234	20592	20451	20648	19834	20494	21348	22051
Piran	7384	7233	7070	6979	6651	6518	6615	6592	6839	7033	7112
FUO	38530	37535	36621	36218	34855	34397	34824	35422	36660	38074	39217



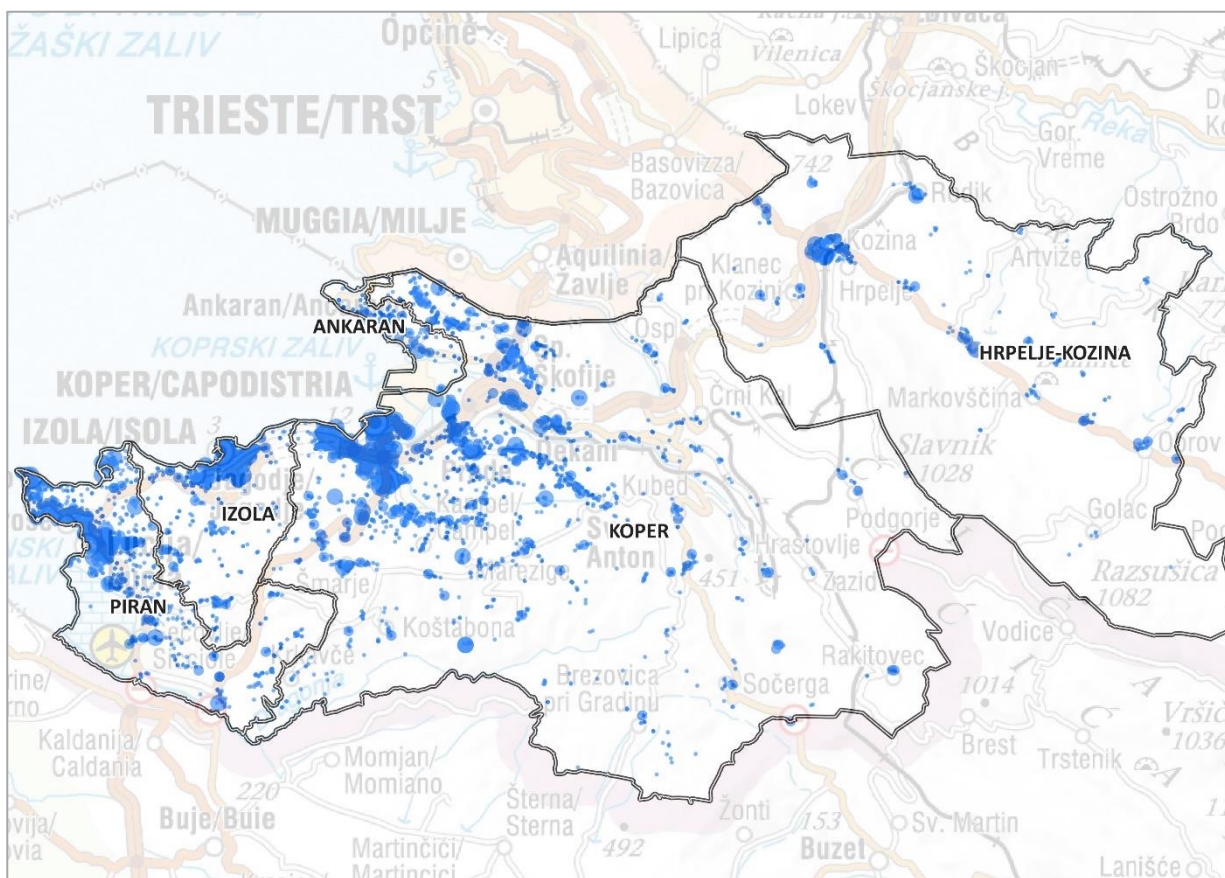
Število delovno aktivnih (zaposlenih) prebivalcev je danes približno na enaki ravni, kot je bilo pred svetovno gospodarsko krizo leta 2008. Število je padalo do leta 2013, potem pa je v štirih letih doseglo skoraj predkrizno raven. Najpočasnejša rast je prisotna v Ankaranu, ker je pogojeno tudi s prostorskimi možnostmi priseljevanja v občino. Največja rast pa beleži občina Hrpelje-Kozina, tudi zaradi ugodnejših (cenejših) stanovanjskih pogojev.

**Preglednica 4: Število delovno aktivnih prebivalcev in gostota delovnih mest v 2017 (Vir: SURS 2018b; SURS 2018c).**

Občina	Število delovno aktivnih prebivalcev	Število delovnih mest na km <sup>2</sup>
Ankaran	1.300	162
Hrpelje-Kozina	1.800	9
Izola	6.500	232
Koper	21.000	69
Piran	7.000	155

Povprečni dohodek na gospodinjstvo na državni ravni je bil v letu 2017 1800 €, kar pomeni 21.600 € na letni ravni. Povprečna višina sredstev, ki jih Slovenke in Slovenci letno namenijo za mobilnost, je 3.500 €, kar državo uvršča v sam vrh po deležu porabe sredstev za mobilnost v Evropi<sup>1</sup>. Sklepamo da je stanje na ravni FOU enako.

<sup>1</sup> vir: STAT.si ([https://www.stat.si/dokument/9417/avtomobilska\\_industrija.pdf](https://www.stat.si/dokument/9417/avtomobilska_industrija.pdf))



Slika 6: Lokacije delovnih mest v funkcionalni urbani regiji

Večina večjih zaposlovalcev se nahaja v urbanih središčih občin Izola, Koper, Piran, medtem ko se eden večjih generatorjev prometa, splošna bolnišnica Izola, nahaja ob meji med občinama Izola in Koper na nadmorski višini 113 m. Največ industrijskih, storitvenih in splošnih storitev se nahaja v Koprju, turistični sektor pa je najbolj vidno-prisoten v občini Piran.

Preglednica 5: Nekaj največji zaposlovalcev v FUO

Zaposlovalec	Najpomembnejše dejavnosti
Intereuropa	logistika
Luka Koper	pomorski promet, skladičenje
Cimos	litje lahkih kovin, avtomobilska industrija
Splošna bolnišnica Izola	zdravstvene storitve
Titus	proizvodnja ključavnic, okovja
Univerza na Primorskem	izobraževalna institucija
Istrabenz turizem	turizem, hotelirstvo
Hoteli Bernardin	turizem, hotelirstvo
Ministrstvo za notranje zadeve	policija



Zaposlovalec	Najpomembnejše dejavnosti
Radiotelevizija Slovenija	televizija in radio
Marjetica Koper	javno komunalno podjetje
Zdravstveni dom Koper	zdravniške storitve
Casino Portorož	prirejanje iger na srečo

Število turističnih prihodov v FUO je veliko glede na velikost območja. Skoraj 10 % vseh turističnih nočitev v Sloveniji se opravi v FUO. V letu 2016 je bilo zabeleženih 724.000 prihodov, od teh jih je bilo 66 % v občini Piran. Število turističnih prihodov in število prenočitev se od leta 2008 povečuje.

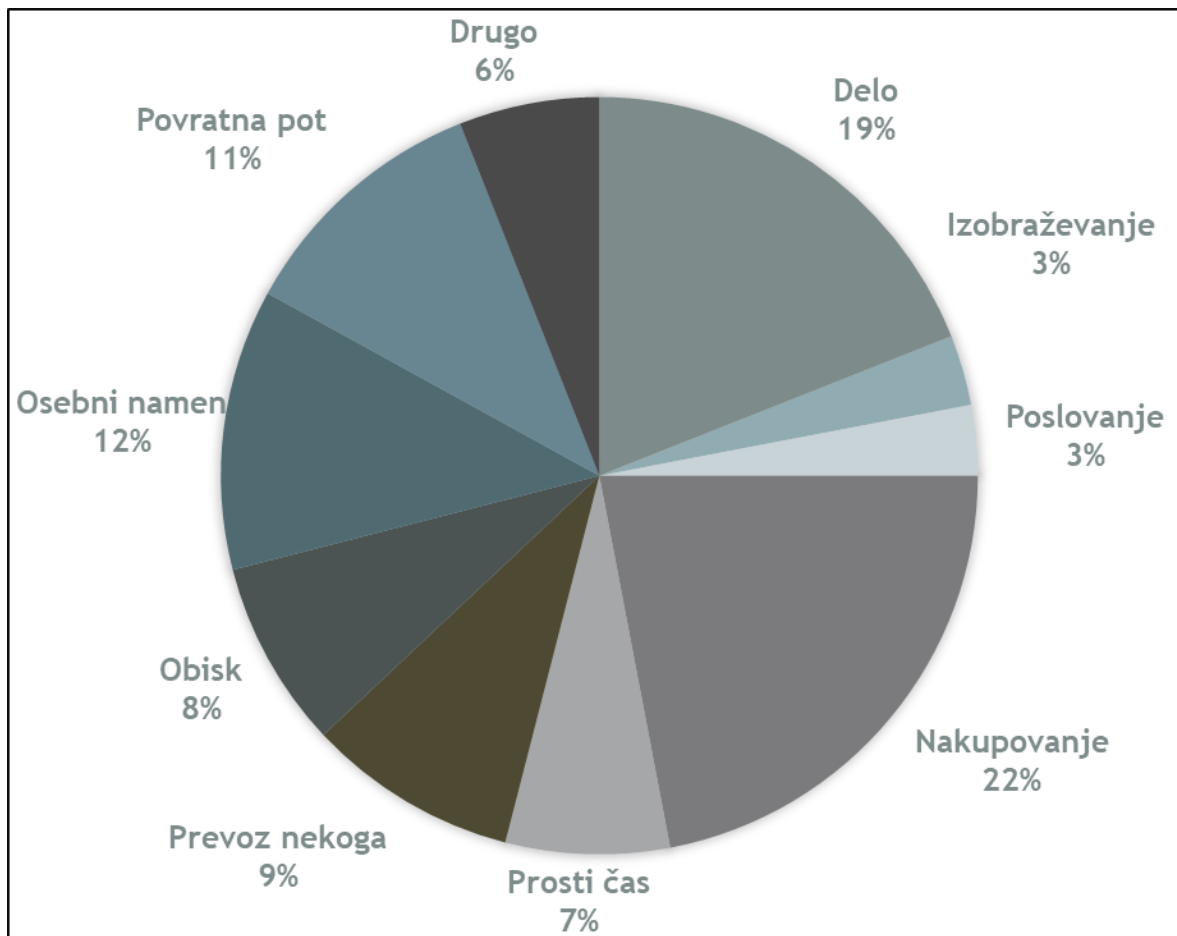
## Izbira prometnega sredstva

Promet in mobilnost sta za družbo ključnega pomena. Družbeno-ekonomski odnosi zahtevajo fizično premikanje ljudi in dobrin, kar posledično vpliva tudi na kvaliteto življenja ljudi. Kljub svoji nepogrešljivosti ima promet veliko negativnih vplivov. Z ukrepi prometne politike moramo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

V FUO je način potovanja izrazito vezan na uporabo osebnega avtomobila. 77,2 % vseh poti je opravljenih z osebnim vozilom, medtem ko 10 % od teh uporablja osebno vozilo kot sovoznik. 17,5 % poti je opravljenih peš, 2,4 % poti je opravljenih s kolesom in 2,4 % z avtobusom, ter 0,4 % poti z vlakom<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> vir: Priprava in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije, Končno poročilo, PNZ svetovanje projektiranje, d.o.o., 2016.





Slika 7: Namen opravljenih poti v FUO

Povprečni čas trajanja poti je 22,9 minut, kar za 3 opravljene poti pomeni eno uro na dan. Podatek je na voljo le za skupni čas potovanja posamezne poti in ne obstaja na ravni vsakega namena poti posebej. **Največ poti se opravi z namenom nakupovanja, dela in osebnih razlogov<sup>3</sup>.**

Izračuni glede na število prebivalcev v FUO kažejo, da so za približno 39 % porabljene energije na ravni FUO odgovorne dejavnosti prometa. Ocenjujemo, da so za 65 % porabljene energije v prometnem sektorju odgovorna osebna vozila, medtem ko JPP prispeva 8 % porabe. 13 % porabi tovorni promet in 14 % ostala vozila<sup>4</sup>.

Na tej podlagi lahko ugotovimo, da se FUO uvršča med področja z izrazito enostransko razvitim prometnim sistemom. To je znamenje slabo urejenega prometa, saj pretirana raba osebnega avtomobila povzroča veliko neposredno in posredno porabo prostora ter ekološke, ekonomske in

<sup>3</sup> vir: Priprava in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije, Končno poročilo, PNZ svetovanje projektiranje, d.o.o., 2016.

<sup>4</sup> vir: STAT.si



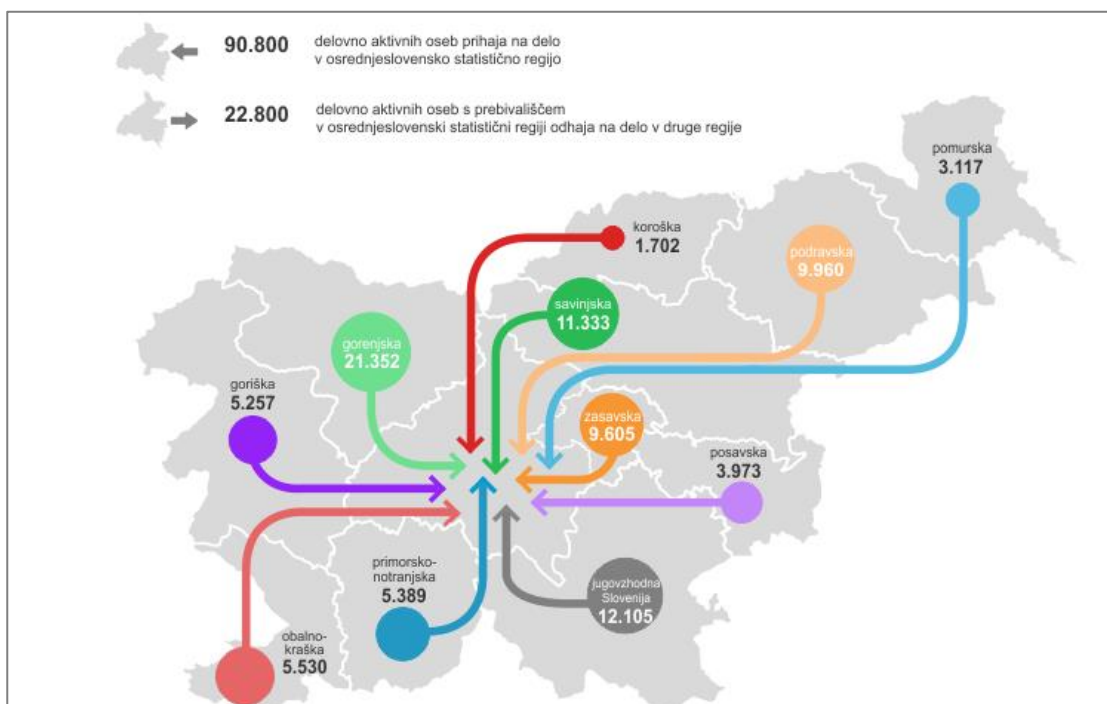
socialne težave. Težavam v pretežni meri so podvržena tudi območja ob obalnem pasu in središča najbolj urbaniziranih območij.

Takšen negativen trend rasti osebne prometa je treba preobrniti v prid večjega deleža rabe trajnostnih načinov mobilnosti.

## Delovne migracije

Delovne migracije običajno potekajo v obeh smereh: »iz občine« (delovno aktivni prebivalci določene občine imajo delo zunaj te občine) in »v občino« (v posamezno občino prihajajo na delo delovno aktivne osebe iz drugih občin). Kako močne so te migracije, je odvisno od naseljenosti in števila delovnih mest v posamezni občini.

Ob koncu leta 2018 je bilo v Sloveniji nekaj manj kot 864.400 delovno aktivnih oseb (pri čemer kmetje niso bili upoštevani) ali 3,4 % več kot konec leta 2017 (kar je okoli 28.500 delovno aktivnih oseb več). Več kot polovica delovno aktivnih oseb (52,9 % ali 457.000) odhaja na delo v drugo občino. Od konca leta 2017 se je delež delovnih migrantov povečal za 4,4 %, kar je za odstotno točko več, kot se je povečalo skupno število delovno aktivnih oseb. Delovni migranti so bili na vseh prostorskih ravneh v večjem odstotku moški kot ženske<sup>5</sup>.



Slika 8: Delovne migracije na ravni statističnih regij v letu 2018 (vir: SURS)

<sup>5</sup> vir: STAT.si



V letu 2018 je bilo v FUO 39.217 zaposlenih prebivalcev, največ v MO Koper, in sicer 22.051, kar predstavlja več kot polovico vseh zaposlenih prebivalcev v FUO. Zaposlenih iz občine Piran in Izola predstavljajo približni 35 % delež, ostali pa odpade na občino Hrpelje-Kozina in Ankaran.

Delovne migracije v druge občino so izrazite, ampak jih kar dobrih 31.000 ali 81 % dela znotraj FUO. Največji delež delovnih migracij občanov je v občini Ankaran, saj jih je slaba polovica (46 %) zaposlenih v MO Koper, 24 % pa potuje izven FUO.

Mestne občina Koper ima najnižji delež delovnih migrantov v druge občine in občine izven FUO (17 %). Sicer pa je MO Koper po površini zelo velika občina, in slaba polovica prebivalstva živi izven območja naselja Koper, kjer se nahaja manj kot 40 % delovnih mest. Posledica tega so značilna dnevna potovanja iz zalednih naselij v mesto Koper. Kot je že predhodno ugotovljeno, večina teh potovanj se zgodi z osebnim avtomobilom.





Preglednica 6: Delovne migracije, absolutne vrednosti, leto 2018 (STAT.SI)

			število delovnih mest					število občanov iz FUO, ki so zaposleni	
			Ankaran	Hrpelje - Kozina	Izola	Koper	Piran	v FUO	izven FUO
			<b>963</b>	<b>1.598</b>	<b>5.732</b>	<b>24.713</b>	<b>6.390</b>	<b>31.862</b>	<b>7.355</b>
Občina prebivališča zaposlenega prebivalca	Zaposleni po občini	Zaposleni v FUO							
<i>Ankaran</i>	1.396	<b>39.217</b>	245	13	100	646	58	1.062	334
<i>Hrpelje - Kozina</i>	1.876		18	627	73	433	30	1.181	695
<i>Izola</i>	6.782		84	63	2.422	2.263	755	5.587	1.195
<i>Koper</i>	22.051		436	234	1.969	14.349	1.251	18.239	3.812
<i>Piran</i>	7.112		45	33	560	1.558	3.597	5.793	1.319
delovna mesta v FUO, ki jih zasedajo zaposleni prebivalci	iz FUO		828	970	5.124	19.249	5.691		
	izven FUO		135	628	608	5.464	699		



Preglednica 7: Delovne migracije, relativne vrednosti, leto 2018 (STAT.SI)

		Zaposleni v FUO	število delovnih mest					število občanov iz FUO, ki so zaposleni	
			Ankaran	Hrpelje - Kozina	Izola	Koper	Piran	v FUO	izven FUO
Občina prebivališča zaposlenega prebivalca	Delež po občinah								
			963	1.598	5.732	24.713	6.390	81%	19%
Ankaran	4%	100%	18%	1%	7%	46%	4%	76%	24%
Hrpelje - Kozina	5%		1%	33%	4%	23%	2%	63%	37%
Izola	17%		1%	1%	36%	33%	11%	82%	18%
Koper	56%		2%	1%	9%	65%	6%	83%	17%
Piran	18%		1%	0%	8%	22%	51%	81%	19%
delovna mesta v FUO, ki jih zasedajo zaposleni prebivalci	iz FUO		86%	61%	89%	78%	89%		
	izven FUO		14%	39%	11%	22%	11%		

Najvišji delež zaposlenih izven FUO je prisoten v občini Hrpelje-Kozina (37 %). Zaradi oddaljenosti od Kopa in geografske velikosti, se delovne migracije dogajajo tudi v druge mejne občine, ki niso del FUO (Sežana, Ljubljana, Ilirska Bistrica, Divača,...)

Poleg delovnih migracij so značilne tudi šolske migracije.

## Prometna infrastruktura

### Razmere na cestnem omrežju in mirujoči promet

#### Stanje na državnem omrežju

Cestni promet je vseskozi v porastu, kar pomeni, da vodi do neskladja med cestno infrastrukturo, ki je na voljo (ponudbo) in med povpraševanjem. V preteklem desetletju so bile v okviru nacionalnega programa izgradnje avtocest na obalnem območju zgrajene nove avtocestne povezave kot del odseka A1 od razcepa Gabrk do razcepa Srmin, ki povezuje južno Primorsko z osrednjo Slovenijo. Zgrajena je bila hitra cesta H5 od mejnega prehoda Škofije do Kopa, ki navezuje mesto Koper na slovenski avtocestni križ in hkrati zgrajeno hitro cesto na italijanski strani, ki povezuje mesti Koper in Trst.

Hitra cesta H6 od Kopa skozi predor Markovec do Jagodja je v funkciji mestne hitre ceste in njen namen je povezovanje vseh slovenskih obmorskih mest. Izgradnja predora Markovec (2015) pomeni razbremenitev obalnega pasu med Koprom in Izolo ter izboljšanje dostopnosti. Boljša prometna ponudba pa posledično povzroča tudi večjo obremenitev te ceste, še posebej v času preusmeritve tranzitnih tokov v poletnih mesecih. Dostopnost med mesti se je sicer izboljšala, toda vpliv



avtomobilskega prometa na razmere v samih mestih, pa tudi v obalnem pasu, je zaradi vse večjih težav s parkiranjem negativen.

Izgradnja dodatnih cest v preteklih letih pretežno zadovoljujejo prometne potrebe izven sezone. Razmere v poletni turistični sezoni, še posebej ob koncu tedna, pa se bistveno spremenijo.

Ceste, ki povezujejo obalna mesta, so med najbolj obremenjenimi. V poletni sezoni se pojavi še dodatni, pretežno turistični promet, ki povzroči še večjo obremenitev. En del dodatnega prometa v sezoni predstavlja tranzitni promet, ki se odvija med Hrvaško Istro in notranjosti Slovenije oz. ostale države osredne Evrope, drugi del pa uporabniki, ki se zaradi turističnih aktivnosti gibljejo v Slovenski Istri. V dolgoročni strategiji razvoja prometne infrastrukture RS je načrtovana daljinska cesta v smeri mejnega prehoda Dragonja na način, da se tranzitni promet spelje stran od obmorskih mest. Danes del tranzitnega prometa poteka tudi skozi Koper, Izolo in Lucija do mejnega prehoda Sečovelje.

Skozi občino Hrpelje-Kozina poteka glavna državna cesta (G1-7), ki predstavlja tranzitno povezavo med Italijo in Hrvaško, predvsem v času poletne sezone v smeri Kvarnerja, Dalmacije in hrvaških otokov.

V obdobju sezone se na obalni cesti med Koprom in Piranom promet poveča do 20 %, v smeri Ankarana do 12 %, skozi krajinski park Debeli rtič pa tudi do 45 %, na cesti (G1-7) skozi občino Hrpelje-Kozina proti mejnemu prehodu Starod pa za 100 %.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2030 predvideva približno 60 % povečanje količine blagovnega prometa in okrog 30 % povečanje potniškega, kar bo oboje vplivalo na povečanje cestnega prometa. Strategija razvoja v Republiki Sloveniji do leta 2030, ki je del Resolucije, predvideva na obravnavanem območju izgradnjo kopske obvoznice in blaženje vplivov motornega prometa na okolje, izgradnjo HC Jagodje-Lucija in učinkovito navezavo somestja Koper-Izola-Piran na avtocestni sistem. Z dograditvijo naštetih cestnih povezav bo ožje in širše območje Obalno-kraške regije dobilo bolj zmogljivo cestno omrežje, ki bo prevzelo tako tovorni kot potniški promet, tako tranzitni kot izvorno-ciljni.

Ocenjujemo, da se bo motorizacija prebivalstva ustalila, saj se je približala vrhu. Pričakovati znižanje motorizacije bo mogoče šele takrat, ko bo vzpostavljen sistem ukrepov, ki ne spodbuja rabo osebnega prometa.



## Značilne razmere na cestnem lokalnem omrežju

Državna cesta (Jadranska cesta), ki poteka vzdolž cele občine Ankaran, v času izven sezone ni kapacitetno zasičena, je pa stanje problematično v poletni sezoni, ko se konflikti nakopičijo in ceste postanejo preobremenjene. Konflikti, ki vplivajo na preobremenjenost cest, so predvsem pomanjkanje parkirnih mest, zato avtomobili krožijo po cestah, ko iščejo parkirno mesto.

Proti zgodovinskemu središču Kopra vodijo tri mestne vpadnice: Piranska cesto, Ljubljansko cesta in Ankaransko cesta. Cestni motorni promet po mestnih cestah in ulicah poteka relativno tekoče. Do večjih zgostitev prihaja v jutranjih in popoldanskih konicah, saj dnevno iz območja Južno Primorske regije v Koper na delo in izobraževanje pride preko 10.000 ljudi. Velik izvor in cilj cestnega prometa, ki poteka čez mesto Koper skozi vse leto, je tudi Luka Koper. Nekoč zelo obremenjeno južno obvoznico je danes s težkimi tovornjaki zamenjala še posebej Ankaranska cesta.

Dostopnost do urbanega jedra Koper po cestah je z avtomobilom dobra. Iz večine naselij v občini in iz sosednjih občin se lahko v Koper pripeljemo v manj kot 20 minutah, dobri dve tretjini zaposlenih iz MOK pa potrebuje za pot na delo manj kot 15 minut, večina z avtomobilom.

Zato je dober dostop do urbanega jedra vzrok za gospodarski razvoj. Na drugo strani pa povzročil zapiranje trgovin, podjetij in storitev ali selitev dejavnosti iz urbanih delov sili prebivalce zaledja v skoraj vsakodnevne ali večkratne vsakodnevne v Koper.

Skozi občino Izola s koprskosti strani poteka državna hitra cesta H6, ki se nadaljuje kot glavna cesta G2 111 proti Strunjanu ter občinske ceste: izven naselij lokalne ceste (LC) in javne poti (JP), znotraj naselij (ulični sistem) zbirne mestne ali krajevne ceste (ZC) in mestne ali krajevne ceste (MC). Obstoječe prometno omrežje je dobro razvejano in omogoča solidno dostopnost do večine okoliških lokacij. V bližini se nahaja priključek na avtocesto A1, ki omogoča hiter dostop do ostalih regij v Sloveniji, v bližini pa poteka še državna cesta Koper-Dragonja, ki predstavlja povezavo s hrvaškimi delom Istre. Prometna ureditev v mestnem središču Izole in obalnem pasu omejuje promet motornih vozil z omejitvami teže vozil (tovorni promet) in s hitrostnimi omejitvami (hitrostne ovire in prometna signalizacija), precej je območij z umirjenim prometom, kjer poteka mešan promet pešcev, kolesarjev in motornih vozil.

Občina Piran se zaradi svoje lege, tesne povezanosti s sosednjimi obalno-kraškimi občinami in regijami ter vpetostjo v pan-evropsko mrežo koridorjev nahaja na stičišču pomembnejših prometnih tokov, po katerih se odvija zelo gost promet. Kljub temu, da skozi Občino Piran ne poteka nobena avtocesta, pa se na cestnih povezavah odvija močan motorni promet, saj se veliko število dnevnih migrantov skozi občino vozi v službe, šole in po vsakodnevnikih opravkih v sosednje obalno-kraške občine (Izola, Koper) in obratno. Prav tako se po teh cestnih povezavah odvijajo



mednarodni prometni tokovi, ki so posledica razvitega turizma v celotnem severnem Sredozemlju. Posledica povečanega tranzitnega prometa (turistična sezona, vikendi) skozi občino se kaže v daljših zastojih, saj ponekod geometrija križišč ne omogoča zadostne pretočnosti.

V občini Hrpelje-Kozina se največje težave na cestnem omrežju pojavijo v poletni sezoni, ko je cesta G1-7 obremenjena s podvojenim prometom glede na letne povprečne obremenitve. Težave se rešujejo z omejevanjem vožnje tovornemu prometu, sicer pa dolgoročno rešitev prinaša izgradnja hitre ceste med Postojno in MP Jelšane.

### Mirujoči promet

Mirujoči promet na območju FUO je problematičen pretežno v urbanih središčih. Izven turistične sezone so parkirišča polno zasedena pretežno zaradi dnevih delovnih migracij, poleti pa potrebe po parkiriščih še narastejo zaradi turistov. V poletnem času je značilen pojav »divjih« parkirišč, predvsem na lokacijah obalnega pasu (npr. Debeli rtič).

### Ključne težave cestnega in mirujočega prometa

Glavne problematike lahko združimo v sledeče sklope:

- A. preobremenjenost cest z lokalnim in tranzitnim prometom.
- B. preobremenjenost s tovornim prometom.
- C. potovalne navade prebivalcev niso v skladu s trajnostno mobilnostjo,
- D. problematično parkiranje:
  - parkiranje v obdobju turistične sezone,
  - parkiranje v okolici večjih generatorjev prometa,
  - parkiranje v večstanovanjskih sosekah,
  - parkiranje v sosekah enodružinskih hiš,
  - možnost parkiranja znotraj historičnega jedra, kar povzroča degradacijo mestnega območja,
  - parkiranje vzdolž prometnic v neposredni bližini obale ali na »divjih« parkiriščih v neposredni bližini obale.



## Javni potniški promet

### Razmere na JPP

V FUO ima JPP dve vlogi. Na slabo poseljenih in manj razvitih območjih ima vlogo lažjega povezovanja z delovnimi mesti, šolami in oskrbno-storitvenimi dejavnostmi in s tem ohranjanja poseljenosti in boljših možnosti za razvoj. Na razvitih in propulzivnih območjih (obalni pas) pa ima JPP vlogo razbremenjevanja prometa, kot alternativa osebnemu motornemu prometu.

Avtobusni prevozi so osnovni nosilec JPP. Večja koncentracije avtobusnih linij je v obalnem pasu, saj tu vozijo medkrajevni, primestni in mestni avtobusi. Občini Koper in Piran imata organiziran mestni potniški promet, občina Izola pa v povezavi s sosednjima občinama in primestni promet v navezavi na podeželski del občine. Avtobusna povezava z občino Hrpelje-Kozina se izvaja v okviru daljinske povezave med Obalnimi mesti in večjimi mesti v notranjosti Slovenije (Ljubljana, Ilirska Bistrica). Sicer pa je od Kopra do Kozine na voljo tudi železniška povezava, ki pa je zaradi redkih odhodov in nekonkurenčnega potovalnega časa neuporabna.

Kot rečeno, je z vlakom neposredno dostopen samo Koper. Iz ostalih občin je dostop do železniške postaje po cesti ali z avtobusom. Potniškega prevoza na slovenskem obalnem železniškem omrežju skoraj ni oz. je zelo podrejen tovornemu prometu, ki z maksimalno porabo kapacitete omrežja ovira potniškega.

### Ključne težave JPP

Ključne težave v javnem prometu so:

- E. mestni promet ni na voljo v vseh občinah FUO,
- F. slabše opremljena avtobusna postajališča,
- G. nizka frekvenca odhodov avtobusnega prometa v sosednje občine,
- H. neustrezen potek nekaterih linij skozi urbana območja,
- I. pomanjkanje sistema za obveščanje uporabnikov o prihodu avtobusa,
- J. slaba oz. nezadostna ponudba železniškega prometa in
- K. ni na voljo medkrajevnega (medobčinskega) pomorskega javnega prometa.



## Kolesarsko omrežje

### Razmere na kolesarskem omrežju

Kot drugod po Sloveniji, tudi v FUO večina kolesarskega prometa poteka po cestah namenjenih motornim vozilom. Mestna središča Kopra, Izole in Pirana pa se širijo omrežja urejenih površin za varno kolesarje. FUO je pretežno obmorsko območje z izrazito turistično ponudbo.. Rekreativno kolesarjenje, tek in gibanje nasploh, kot tudi turistično kolesarjenje ali sprehajanje oz. aktivno preživljanje prostega časa na počitnicah je v porastu, zato se povpraševanje po površinah za tovrstne dejavnosti povečuje.

Za rekreativno oz. turistično kolesarjenje so zlasti primerne prometno manj obremenjene ceste na podeželju, ki so posebej privlačne zaradi neokrnjenega naravnega okolja.

Zaradi slabo označenih poti jih zato večinoma uporabljajo domačini in redki raziskovalci obmorskega podeželja. Njihova druga pomanjkljivost je, da so slabo vzdrževane. Zlasti njihove voziščne konstrukcije so v slabem stanju. Za ureditev tega problema bi bil dobrodošel skupni projekt vseh občin, morda celo skupaj z obmejnimi občinami sosednjih držav, saj bi le celovit pristop zagotovil ustrezne rešitve na območju celotne FUO in somestja.

Kot je bilo že omenjeno, se vsaka izmed občin na svoj način spopada z uvajanjem kolesarskih površin. Večinoma se kolesarske površine in hodniki za pešce urejajo v sklopu drugih infrastrukturnih ureditev (ureditve cest, trgov, stanovanjskih ali poslovnih kompleksov itd). Poleg ureditve površin za pešce in kolesarje je načrtovana uvedba sistemov za javno izposajo in uporabo koles. Občine v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo načrtujejo splošno izboljšanje povezav, da bo lahko kolesarstvo prevzelo vidnejšo vlogo v mobilnosti na krajše in pa tudi daljše razdalje. Na območju slovenske Istre je urejena kolesarska pot na trasi opuščene ozkotirne železnice Porečanke (Parenzane), ki postaja vse bolj priljubljena.

### Ključne težave na omrežju kolesarski povezav

Ključne težave na kolesarskem omrežju so:

- L. pomanjkanje kolesarske infrastrukture v primestnih naseljih ter povezava med mestom in zalednimi naselji,
- M. znotraj mesta se tipi kolesarske infrastrukture mešajo (mešane površine za pešce in kolesarje, steza za pešce in kolesarje, območje umiritve prometa, vodenje kolesarjev po cesti).
- N. nesklenjene mreža kolesarske infrastrukture v mestu,



- O. opazne so manjkajoče kolesarske povezave do šol, zdravstvenega doma, večjih zaposlitvenih generatorjev (urejene so samo peš povezave),
- P. pomanjkanje ukrepov za premagovanje višinske razlike med mestnimi jedri in mestnimi stanovanjskimi predeli,
- Q. pomankanje primernih in varnih parkirnih mest za koles,
- R. pomanjkanje servisno-informacijskih točk, ki bi bile opremljene z orodjem.

## Peš površine

### Pogoji za pešačenje

Hoja med prebivalci FUIO ni dovolj prepoznana kot privlačen način potovanja na vsakodnevni kratkih poteh. Ključno je, da se hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, zlasti v strnjениh mestnih območjih. Veliko kratkih poti, opravljenih z avtomobilom, bi se dalo premostiti s hojo, kar bi zmanjšalo vplive na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu zdravju prebivalstva.

Javne prometne površine so sicer različno dobro urejene in opremljene za zadrževanje pešcev. Infrastruktura ni popolnoma prilagojena gibalno ali drugače oviranim. Ponekod bi lahko bilo bolje (varneje) urejeno prehajanje cest. Na določenih območjih, so izven glavnih prometnic številne ozke cestne povezave, ki krepijo občutek ogroženosti in verjetno dodatno odvrtaajo od hoje, kar je še posebej opazno pri starejših udeležencih v prometu, kakor tudi med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, ki na poti v vrtec/šolo spremljajo svoje otroke. Pešpoti niso osenčene, kar zmanjšuje privlačnost za pešačenje v poletni vročini. Nadgraditi bi bilo potrebno tudi »vzporedno« infrastrukturo za pešce klopi, javni piknik prostori ob vodi, kar je pomembno predvsem za starejše občane.

### Ključne težave na površinah za pešačenje

Ključne težave so:

- S. pomanjkljiva in neustrezno urejena infrastruktura za pešce v naseljih ter povezava med mestom in naselji,
- T. višinske razlike med starim mestnim jedrom, obalnim pasom in mestnimi predeli,
- U. problematična prečkanja za pešce na občinskih in državnih cestah,
- V. pomanjkanje ozelenitve (osenčenje) peš koridorjev,





---

W. pomanjkanje urbane opreme ob pešpoteh,

X. dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami je slabo urejena, razen na specifičnih lokacijah.



## PRIORITETE IN CILJNE VREDNOSTI (PRIORITIES AND TARGETS)

### Cilji (Objectives)

#### Oris željenega stanja

Zaradi geostrateške lege je FUO dobro povezano z visokimi hierarhičnimi prometnimi povezavami, kar omogoča prebivalcem in obiskovalcem dobro dostopnost in dobre pogoje gospodarskim dejavnostim predvsem po cesti. Pretežni del transporta se odvija po cestnih po-vezavah, kar pa negativno vpliva ne nekatere okoljske, ekonomske in družbene kazalnike v vseh petih občinah. Zaradi intenzivnih prometnih tokov, ki so posledica gospodarskih dejavnosti in dnevni delovnih migracij med občinami, je območje pod visokimi pritiski zaradi vzdrževanja cestne infrastrukture in slabšanja kakovosti okolja. Ostali udeleženci v prometnem sistemu so na ta račun prikrajšani, t. j. s slabimi povezavami JPP, premajhnimi površinami za hojo in neustreznimi kolesarskimi povezavami.

Zaradi odsotnosti strateškega načrtovanja prometnega sistema na državnem nivoju in visokimi finančnimi vložki v avtocestno omrežje napram vložkom v JPP ali trajnostno mobilnost, se količina osebne prometa povečuje. Kakovost življenja se na ravni FUO somestja navkljub visokim vložkom v prometni sistem ne izboljšuje sorazmerno.

Celostno prometno načrtovanje predstavlja nov koncept načrtovanja prometnega sistema. Vključuje področja trajnostnega razvoja, participativnega načrtovanja in načrtovanja prek jasno zastavljene vizije in dosegljivih kazalnikov. Prometni sistem obravnava celostno; z uporabo metod, ki so bile preverjene v ostalih evropskih mestih in vključuje družbene, ekonomske in okoljske učinke prometa na prebivalstvo in infrastrukturo. Tako imenovane celostne prometne strategije naslavljajo izzive in težave mestnega okolja in v splošnem obravnavajo:

**Y. zagotavljanje dostopnosti do storitev in delovnih mest za vse;**

**Z. izboljšanje povezav med urbanimi in zalednimi območji;**

**AA. izboljšanje privlačnosti in kakovosti odprtega prostora v urbanih okoljih;**

**BB. bolj izkoriščena prometna infrastruktura;**

**CC. zmanjšanje stroškov prometa;**

**DD. razvoj trajnostnega turizma;**

**EE. zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> in porabljene energije;**



FF. boljša prometna varnost;

GG. izboljšanje pogoji za gospodarski razvoj na lokalni in regionalni ravni.

### Opredelitev prioritete

Na podlagi rezultatov analize stanja, anket, intervjujev, obstoječe dokumentacije in smernic je oblikovan generalni strateški cilj, in sicer:

**»ZDRAVJU KORISTEN IN OKOLJU PRIJAZEN NAČIN POTOVANJA NA DELO«**

Pomanjkanje aktivne mobilnosti (t.j. da so osebe med potovanjem tudi fizično aktivne), vodi k nižji kakovosti življenja in slabšemu zdravstvenemu stanju. Bolezni in stres sta dve od negativnih posledic neaktivne mobilnosti. Prebivalci so posledično lahko dalj časa odsotni z delovnega mesta, ali izobraževalnega procesa, kar vodi k višjim stroškom zdravstvenih institucij in izgubi produktivnega časa.

Trajnostni promet je organiziran tako, **da imajo pešci in kolesarji več površin za premikanje**, ki so tudi varnejše. Posledično pričakujemo, da se bo iz prometa sprostil **manj toplogrednih plinov, da bo okolje manj onesnaženo in kakovost življenja v splošnem boljša**. Prostor je izrabljen bolj učinkovito in omogoča zadovoljevanje potreb na krajših razdaljah. Več storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena je lociranih bližje gosto poseljenim območjem. Z izboljšano infrastrukturo pričakujemo tudi števila nesreč s posledicami poškodb, kjer so udeleženci pešci in kolesarji. Zaradi bolj učinkovite organizacije prostora, pričakujemo tudi **boljše povezave z JPP in več prepeljanih potnikov**. Več skupnih prometnih površin omogoča bolj enakovredno razporeditev prostora za vse vrste prometa.

Ključni izziv za celostno naslavljanje in reševanje izzivov prometa, je vzpostavitev trajne medobčinske strukture za upravljanje mobilnosti, ki bo temeljila na **sodelovanju med različnimi občin (na ravni FUO in na ravni razvojne regije Istra-Brkini-Kras, sodelovanju z državo) ter različnih interesnih skupin**. Za učinkovito načrtovanje prometa na regionalni ali FUO ravni, je potrebno doseči nivo prometnega načrtovanja tudi na državni ravni, to je z ustreznimi podatki, ki so kakovostno in natančno preverjeni.

V okviru strukture bi deloval operativni center, **ki bi imel strokovno in tehnično usposobljen kader s področja prometa, in ki bi skrbel za raziskovanje, usklajevanje, načrtovanje, izvajanje, ter spremljanje projektov**. Področja s katerimi bi se ukvarjal, so JPP, večmodalni (multimodalni) način prevoza, spremljanje in vrednotenje prometnih politik v skladu s podnebnimi



spremembami, okolja, ekonomije, družbe, energetike in drugih. Center bi bil zadolžen za vzdrževanje baze podatkov in poročanje na podlagi kvantitativnih in kvalitativnih kazalnikov.

## Določitev ciljev

Na osnovi **opredeljenih priorit**et so oblikovani cilji, ki uresničujejo pričakovanja na področju vsakodnevnih potovanj na delo:

1. cilj je: **VEČ HOJE**
2. cilj je: **VEČ KOLESARJENJA**
3. cilj je: **VEČJA RABA JAVNEGA PROMETA**
4. cilj je: **STROKOVNA USPOSOBLJENOST, MEDRESORSKA USKLAJENOST IN SODELOVANJE VSEH DELEŽNIKOV PRI CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU**

## Kazalniki (INDICATORS)

Cilji so opredeljeni s kazalniki in ciljnimi vrednostmi, saj cilji morajo biti jasni, merljivi, navdihujoči, realni ter časovno opredeljeni.

### 1. cilj: VEČ HOJE

KAZALEC: Delež hoje na delo (anketa).

#### CILJNA VREDNOST:

HH. Povečati delež hoje na delovni dan iz 17 % (leto 2016) na 25 % do leta 2025.

### 2. cilj : VEČ KOLESARJENJA

KAZALEC: Delež kolesarjenja na delo (anketa).

#### CILJNA VREDNOST:

II. Povečati delež kolesarjenja na delovni dan iz 2,4 % (leto 2016) na 5% do leta 2025.

### 3. cilj: VEČJA RABA JAVNEGA PROMETA

KAZALEC: Delež zaposlenih prebivalcev, ki uporabljajo JPP za potovanje na delo (anketa).



CILJNA VREDNOST:

JJ. Povečati delež rabe javnega prometa na delovni dan iz 2,4 % (leto 2016) na 5% do leta 2025.

**4. cilj: STROKOVNA USPOSOBLJENOST, MEDRESORSKA USKLAJENOST IN SODELOVANJE VSEH DELEŽNIKOV PRI CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU**

KAZALEC: Sprejem prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti.

CILJNA VREDNOST:

KK. Izdelati osnovne študije, strokovne podlage, strateške dokumente ter mobilnostne načrte do leta 2025.

KAZALEC: Vzpostavitev Centra s strokovno in tehnično usposobljenim kadrom iz področja prostorskega, prometnega načrtovanja in prometnega inženirstva.

CILJNA VREDNOST:

LL. Do leta 2021 vzpostaviti polno delujočo medobčinsko strukturo za upravljanje mobilnosti.



## UKREPI (MEASURES)

Za doseganje zastavljenih ciljev je potrebno izbrati ukrepe oz. orodja, s katerimi bo mogoče učinkovito prispevati k viziji in ciljem FUO ter premagati težave, identificirane v analizi stanja. Ukrepi se lahko med seboj razlikujejo po vrsti, geografskem in časovnem obsegu, intenzivnosti izvajanja in po stroškovni učinkovitosti. Posamezen ukrep običajno ne more doseči vseh zastavljenih ciljev, zato je pomembno oblikovati svežnje, ki obsegajo kombinacijo različnih ukrepov. Svežnji ukrepov so pomembni ne le zato, ker lahko povečajo učinkovitost, temveč pomagajo tudi preseči ovire pri izvajanju posameznih ukrepov (na primer pravne, tehnične, finančne, politične itd.). Hkrati lahko svežnji ukrepov pomagajo omiliti potencialne negativne vplive posameznih ukrepov na določene skupine uporabnikov.

## Aktivnosti (FIELDS OF ACTION)

V nadaljevanju so navedeni ukrep in razvrščeni po ciljih.

### 1. cilj: VEČ HOJE

#### UKREPI :

1. Preoblikovanje pešpoti med stanovanjskimi območji in poslovnimi / industrijskimi območji tako, da bodo bolj privlačne in varne.
2. Ureditev več skupnih prometnih prostorov v mestih.
3. Vzpostavitev sistemov za premagovanje višine in dolžine.
4. V občinskih prostorskih načrtih zagotoviti pogoje za prepletanje urbanih funkcij v prostoru - z večjim deležem območij z mešano rabo.

### 2. cilj : VEČ KOLESARJENJA

#### UKREPI:

5. Izboljšanje kolesarske infrastrukture na občinski ravni.
6. Izboljšanje kolesarske infrastrukture na ravni FUO.
7. Vzpostaviti omrežje dobro opremljeni parkirišč za kolesa.
8. V območju zaposlitvenih centrov zagotoviti dobro opremljena parkirišča za kolesa
9. Zagotovitev možnosti za prevoz kolesa z javnim prometom (avtobus, vlak).
10. Na ravni FUO/razvojne regije vzpostaviti enoten sistem za izposajo koles (rent-a-bike),



### 3. cilj: VEČJA RABA JAVNEGA PROMETA

#### UKREPI:

11. Uvedba hitre avtobusne linije med obalnimi mesti.
12. Uvedba morskega JPT.
13. Uvedba omrežja P+R multimodalnih točk.
14. Izboljšanje medobčinskih avtobusnih prevozov (frekvenca, udobje).
15. Izboljšanje občinskih avtobusnih prevozov (frekvenca, udobje, nove linije).
16. Izboljšanje storitev IKT, ki so v tesni vezi z javnimi storitvami prevoza potnikov.
17. Zmanjšanje števila brezplačnih parkirnih mest.

### 4. cilj: STROKOVNA USPOSOBLJENOST, MEDRESORSKA USKLAJENOST IN SODELOVANJE VSEH DELEŽNIKOV PRI CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU

#### UKREPI:

18. Vzpostavitev centra za upravljanje mobilnosti: Zagotavljanje finančnih in tehničnih predpogojev za popolno delovanje institucije (Centra).
19. Razvoj prometnega modela za območje FUO.
20. Priprava in sprejetje strategije parkiranja na območju FUO.
21. Priprava in sprejetje mobilnostnih načrtov za velike delodajalce v FUO.
22. Priprava študij izvedljivosti za nove prometne sisteme (pomorski promet, tramvaji brez tirov, dvigala...).

#### **Učinek ukrepa glede na cilje**

V spodnji preglednici je prikazan njihov prispevek. Prispevek ukrepov k uresničitvi zastavljenih ciljev. Učinek ukrepa je podan na osnovi sledeče lestvice:

- 1 - neposredni učinek na uresničevanje cilja
- 2 - posredni učinek na uresničevanje cilja
- 3 - brez učinka na uresničevanje cilja
- 4 - negativni učinek na uresničevanje cilja



		Ukrepi																					
CILJI		ukrep 1 – preoblikovanje pešpoti ukrep 2 – več skupnih prometnih prostorov ukrep 3 – sistem za premagovanje višine ukrep 4 – v OPN pogoji za prepletanje urb. funkcij ukrep 5 – izboljšanje kolesarske infrastrukture (občine) ukrep 6 - izboljšanje kolesarske infrastrukture (FUO) ukrep 7 – omrežje parkirišč za kolesa ukrep 8 – parkirišča za kolesa (zaposlitveni centri) ukrep 9 – kolesa na javnem prevozu ukrep 10 – na ravni FUO enoten rent-a-bike ukrep 11 – hitri bus linija med obalnimi mesti ukrep 12 – uvedba morskoga JPP ukrep 13 – mreža P+R multimodalnih točk ukrep 14 – večja frekvenca medobčinskih busov ukrep 15 – večja frekvenca občinskih busov ukrep 16 – izboljšanja storitev IKT ukrep 17 – zmanjševanje brezplačnega parkiranja ukrep 18 – center za upravljanje mobilnosti ukrep 19 – razvoj prometnega modela za FUO ukrep 20 – strategija parkiranja v FUO ukrep 21 – mobilnostni načrti za velike delodajalce ukrep 22 – študije izvedljivosti za nove prometne sisteme																					
		1	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	0	2	1	1	1	2	2
	2	1	2	2	2	1	1	0	1	2	1	2	2	1	1	0	2	1	1	2	2	2	2
	3	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2
	4	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

### Odgovornosti, stroški in viri financiranja (RESPONSIBILITIES, COSTS AND FUNDING SOURCES)

CILJ	UKREP	Odgovornosti	Vrednost investicije (v mio €)	Viri financiranja
1. VEČ HOJE	Preoblikovanje pešpoti med stanovanjskimi območji in poslovnimi / industrijskimi	občine, zasebni sektor	6,5	občine, MzL, EU sredstva





CILJ	UKREP	Odgovornosti	Vrednost investicije (v mio €)	Viri financiranja
	območji (privlačnost in varnost).			
	Ureditev več skupnih prometnih prostorov v mestih.	občine	9,5	občine, Mzl, EU sredstva
	Vzpostavitev sistemov za premagovanje višine in dolžine.	občine	15,0	občine, Mzl, EU sredstva
	V OPN zagotoviti pogoje za prepletanje urbanih funkcij v prostoru - z večjim deležem območij z mešano rabo površin.	občine	0,05	občine
<b>2. VEČ KOLESARJENJA</b>	Izboljšanje kolesarske infrastrukture na občinski ravni.	občine	6,1	občine, Mzl, EU sredstva
	Izboljšanje kolesarske infrastrukture na ravni FUO.	občine, Mzl	4,2	občine, Mzl, EU sredstva
	Vzpostaviti omrežje dobro opremljenih parkirišč za kolesa.	občine, zasebni sektor	0,65	občine, Mzl, EU sredstva, zasebni sektor
	V območju zaposlitvenih centrov zagotoviti dobro opremljena parkirišča za kolesa	občine, zasebni sektor,	0,65	občine, Mzl, EU sredstva, zasebni sektor
	Zagotovitev možnosti za prevoz kolesa z javnim prometom (avtobus, vlak).	izvajalci JPP, SŽ, občina, Mzl	0,1	občine, Mzl, EU sredstva. SŽ, drugi izvajalci JP
	Na ravni FUO/razvojne regije	Občine		Občine, Mzl, EU skladi, EIB,



CILJ	UKREP	Odgovornosti	Vrednost investicije (v mio €)	Viri financiranja
	vzpostaviti enoten sistem za izposajo koles (rent-a-bike),			
<b>3. VEČJA RABA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA</b>	Uvedba hitre avtobusne linije med obalnimi mesti.	izvajalci JPP, občina, MzI	N.A.	MzI
	Uvedba morskega PPT.	občine, MZI, zasebni sektor	4,95	MzI
	Uvedba omrežja P+R multimodalnih točk	občine, MZI	25,1	Občine, MzI, EU skladi,
	Izboljšanje medobčinskih avtobusnih prevozov (frekvenca, udobje).	izvajalci JP, občine, MZI	N.A.	občine
	Izboljšanje avtobusnih storitev znotraj občine (frekvenca, udobje, nove linije).	izvajalci JPP, občina	2,0	izvajalci JPP, občina
	Izboljšanje storitev IKT, ki so v povezavi z javnimi prevozi potnikov	izvajalci JP, občina	N.A.	občine, MzI, EU sredstva
	Zmanjšanje števila brezplačnih parkirnih mest.	občina	0,4	občine, MzI
	Vzpostavitev centra za upravljanje mobilnosti: Zagotavljanje finančnih in tehničnih predpogojev za	Občine, Ministrstvo za javno upravo (MzJU), RRA	0,15	Občine, MzJU, EU skladi



CILJ	UKREP	Odgovornosti	Vrednost investicije (v mio €)	Viri financiranja
	popolno delovanje institucije (Centra).			
<b>4.STROKOVNA USPOSOBLJENOST, MEDRESORSKA USKLAJENOST IN SODELOVANJE VSEH DELEŽNIKOV PRI CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU</b>	Razvoj prometnega modela za območje FUO.	občina	0,15	občine, MzI, EU sredstva
	Priprava in sprejetje strategije parkiranja na območju FUO.	občine	0,10	občine, MzI, EU sredstva
	Priprava in sprejetje mobilnostnih načrtov za velike delodajalce v FUO.	zasebni sektor, občine	0,24	občine, MzI, EU sredstva, zasebni sektor
	Priprava študij izvedljivosti za nove prometne sisteme (morski promet, lahka mestna železnica, sistemi za premagovanje razdalje in višine za pešce in kolesarje).	občine, MZI, izvajalci JPP, zasebni sektor	0,15	občine, MzI, EU sredstva
	Priprava in sprejem političnega konsenza o celostnem načrtovanju prometa na ravni FUO.	izvajalci JPP, občina, SŽ, MZI	N.A.	občine, MzI, EU sredstva
	Zagotovitev finančnih in tehničnih predpogojev za popolno delovanje Centra za načrtovanje in vodenje prometa v FUO.	občina, RRA,	0,1	občine, MzI, EU sredstva





## EXTENDED SUMMARY IN ENGLISH

The main objective of the project SmartCommuting is the promotion and adoption of SUMP for functional urban areas (FUA) as the most appropriate concept for solving the problem of day trips to the workplace in a sustainable way.

What FUA needs in mobility is a new culture, where more passengers adopt higher share of active modes of transport. More space is dedicated to pedestrians and cyclists, while public transportation infrastructure and services are improved and expanded. Multimodal choices offer convenient, safe, and efficient movement in space, while new types of circular and sharing economies are accessible to population and visitors. Cooperation between municipalities of FUA enhances commuter transport limitless to administrative borders, and optimises traffic needs through land use measures as well.

FUA conurbation consists from five municipalities, Ankaran, Hrpelje-Kozina, Izola, Koper, and Piran. The dynamics of population change throughout the FUA, the area as whole exhibits a constant population growth during the whole period between 1960 and 2019. FUA currently accommodates 92.000 inhabitants. Trend of population ageing is increasing; hence, emphasis on planning for people with reduced mobility is necessary. To reach objectives related to improved quality of life and reduced negative externalities of traffic, enhanced and coordinated policy document beyond the border of a single administrative unit is presented. Mobility pattern in present form represents a threat to good quality of living in urban and Mediterranean environments, for people and for nature.

According to the methodological framework of project partners, a detailed analysis of status quo is conducted. The analysis serves as one of the basic elements to recognise challenges and trends, following the process of defining priorities, goals and measures.

FUA employs approximately 39.000 people, while the core city of Koper employs 14.000. Nine identified biggest companies employ 7000 working population, and are mostly located in the conurbation of Koper-Izola-Piran, which are predominantly places with highest density of population. Each of the urban cores accommodate industrial and business parks, and shopping centres, while in Koper these areas are the biggest in size. Traffic currents by employers, leisure and other urban activities, are responsible for energy consumption (39 % of total use) and air pollution (30 % of total CO2 emissions).

The number of tourist arrivals in FUA is enormous, especially regarding size of the area. Just below 10 % of total tourist arrivals in Slovenia, spend a night in FUA. In 2016, 724.000 overnight stays were recorded, while 66 % of them were in the municipality of Piran. The number of tourist arrivals and overnight stays is increasing since 2008.



Most of the bigger employers are located in urban centres of Koper, Izola, Piran, while Izola general hospital is located on the highest point between Koper and Izola municipality. Industrial and service companies are mostly located in Koper, while the biggest number of tourism sector working places are mostly located in Piran.

Cargo transportation and logistics are considered strategic generators of regional development, and together with tourism sector, they complement the strategic smart specialisation of the region, as FUA being part of the region. Negative effects of traffic and tourism externalities influence the quality of life of local population, thereby integrated and participatory approach with stakeholders and population is tackled, while inhabitants do not really pay attention to exposing their thoughts on mobility topics.

Modal split of inhabitants is currently car oriented. Traffic infrastructure and services do not offer the best alternatives to personal traffic, something that is being addressed through adopted municipal SUMP. Three municipalities, Koper, Izola, and Piran have started to implement measures for integrated transportation planning. Mobility pattern in present form represents a threat to good quality of living in urban and Mediterranean environments, for people and for nature. Extensive land use for transportation infrastructure, and car oriented environment, currently make it questionable to reach some objectives of Sustainable Development Goals 2030 on local level, especially those related to health, air quality, traffic safety, and energy consumption.

Modal split of FUA is derived from a national survey of mobility. Data for all FUA municipalities (including core city) are therefore the same: 0,4 % commute by railway, 2,4 % by bus, 77,2 % by car (from those 10 % as co-drivers), 2,4 % by bicycle, and 17,5 % by foot as pedestrians. Due to dispersedly populated areas in Slovenia, we could assess that share of commuters by car is higher in smaller urban settlements; densely populated urban centres make more trips by foot, bicycle or public transport. Most of the trips are done for shopping, going to work, and for private purposes.

Based on the results of the analysis of the situation, surveys, interviews, existing documentation and guidelines, the main strategic objective is formulated as: **Healthy and environmentally friendly commuting.**

While the strategic goals are set at a higher, not necessarily traffic level, the operational goals set the desired changes in the transport area.

Based on the set priorities, objectives have been formulated that meet expectations in the field of daily commuting:

**Objective 1: Increase share of walking**



---

**Objective 2: Increase share of biking**

**Objective 3: Increase share of public transport**

**Objective 4: Cooperation, professional capacity**

Objectives are defined by quantifiers and indicator values, as the objective must be understanding, measurable, inspiring, realistic and time-bound.

Measures are concrete action, what we will do to achieve goals. There is set also a responsibilities of each measure that is planned and valuation of investments.