Interreg Mediterranean LOCATIONS

Project co-financed by the European Regional Development Fund

Projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj

# NNP Koper

## LOCATIONS – Nizkoogljični transport na destinacijah za križarjenje

Končna verzija

**GORIŠKA LOKALNA ENERGETSKA AGENCIJA,**

**NOVA GORICA, SLOVENIJA**

**DS5 Kapitalizacija**

**Aktivnost 5.3 Kapitalizacija rezultatov projekta LOCATIONS v novih državah na območju programa MED**

**NNP Koper**

**Različica 0.1**

## Kazalo vsebine

Povzetek ..... 5
Uvod ..... 6
1. Začetna ocena ..... 9
1.1 EU, nacionalni, regionalni in lokalni referenčni okvir ..... 9
1.2 Značilnosti trenutnih tokov v povezavi s križarjenji, trendov v mestu/pristanišču ipd. ..... 10
1.3 Ocena in pomembnost srednjeročnih in dolgoročnih razvojnih trendov ..... 18
1.4 Obstoječa omrežja, storitve in infrastruktura v mestu / pristanišču ..... 19
1.4.1 Katalog obstoječih politik / javnih in zasebnih pobud ..... 21
1.4.2 Ponderirani seznam negativnih vplivov, povezanih s tokovi potniških ladij ..... 22
1.5 Analiza SWOT in CAME ..... 23
2. Participativni proces ..... 25
2.1 Opredelitev deležnikov ..... 25
2.2 Oblikovanje participativnega procesa in njegovo izvajanje ..... 27
2.2.1 Participativne delavnice ..... 27
2.2.2 Metode zbiranja podatkov ..... 27
3. Načrt nizkoogljičnega prevoza ..... 29
3.1 Trenutni scenarij in izzivi ..... 29
3.2 Vizija ..... 29
3.3 Strategija ..... 29
3.4 Ukrepi in kazalniki ..... 30
3.5 Razvoj prihodnjih scenarijev ..... 32
4. Izvajanje ukrepov in spremljanje izvedbe ..... 34
6. Bibliografija ..... 38
7. Priloge ..... 39
7.1 Opis ukrepov NNP ..... 39
7.2 Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov ..... 59
7.1 Podrobna analiza obstoječega stanja mobilnosti na ravni Mestne občine Koper ..... 68
7.2 Železniški promet ter vzpostavitev lahke železnice ..... 75
7.3 Količina zbranih odpadkov iz potniških ladij v letu 2018 ..... 79
7.4 Fotografije potniškega terminala in potniških ladij ..... 80

## Kazalo Tabel

Tabela 1: Osebe, ki so izdelale NNP ..... 7
Tabela 2: Načrtovanje nalog ..... 8
Tabela 3: Število prihodov potniških ladij in njihovih potnikov v Luki Koper v obdobju od leta 2005 do 2018 ..... 11
Tabela 4: Napoved prihodov potnikov v Luko Koper za obdobje od leta 2018 do 2035 ..... 18
Tabela 5: Analiza SWOT ..... 24
Tabela 6: Analiza CAME ..... 24
Tabela 7: Deležniki po skupinah glede na pomembnost in vpliv ..... 25
Tabela 8: Seznam deležnikov z opisom glavnega interesa v povezavi s potniškimi ladjami in načini, kako jih motivirati za sodelovanje pri izdelavi in izvajanju NNP ..... 25
Tabela 9: Metode zbiranja podatkov ..... 27
Tabela 10: Izzivi in predlagane strategije za njihovo reševanje ..... 30
Tabela 11: Ukrepi in kazalniki ..... 30
Tabela 12: Različni scenariji in predvideni vplivi ..... 32
Tabela 13: Tehnične značilnosti električnih atobusov ..... 43
Tabela 14: Tehnične značilnosti vozil ..... 55
Tabela 15: Emisije kg $CO_2$ na 1000 potnikov po scenarijih ..... 60
Tabela 16: Prevožena razdalja in raba energije za javni mestni avtobusni prevoz ..... 60
Tabela 17: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za izhodiščno leto 2018 ..... 61
Tabela 18: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ..... 61
Tabela 19: Število potnikov na organiziranih izletih ..... 62
Tabela 20: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2023 v primeru scenarija brez sprememb ..... 62
Tabela 21: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja ..... 62
Tabela 22: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2028 v primeru scenarija brez sprememb ..... 63
Tabela 23: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja ..... 63
Tabela 24: Število potnikov na organiziranih izletih ..... 64
Tabela 25: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2023 v primeru najboljšega možnega scenarija ..... 64
Tabela 26: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja ..... 64
Tabela 27: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2028 v primeru najboljšega možnega scenarija ..... 65
Tabela 28: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja ..... 65
Tabela 29: Število potnikov na organiziranih izletih ..... 66
Tabela 30: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2023 v primeru najverjetnejšega scenarija ..... 66
Tabela 31: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja ..... 66
Tabela 32: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2028 v primeru najverjetnejšega scenarija ..... 67
Tabela 33: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja ..... 67
Tabela 34: Količina zbranih odpadkov s potniških ladij v letu 2018 ..... 79

## Kazalo Slik

Slika 1: Pogled na Koper in na potniški terminal iz zraka (Koper, 2018) ..... 10
Slika 2: Primeri pristanka v Kopru ..... 13
Slika 3: Potniške ladje, ki Koper izpustijo ..... 13
Slika 4: Zemljevid potniškega dela pristanišča in glavnega mestnega trga v Kopru ..... 19
Slika 5: Linije javnega avtobusnega prometa v mestu Koper ..... 20
Slika 6: Ceste v Kopru in okolici. ..... 21
Slika 7: Večmodalni prometni načrt mesta Koper ..... 32
Slika 8: Linija 1 in 2 ..... 42
Slika 9: Linija 3 ..... 43
Slika 10: E-bus iz Kopra ..... 44
Slika 11: K-BUS d.o.o. Koper ..... 44
Slika 12: Prikaz ukrepov za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti v mestu Koper ..... 46
Slika 13: Koper card ..... 48
Slika 14: Potek lahke železnice med Koprom in Sečovljami ..... 49
Slika 15: Oznaka SLOVENIA GREEN ..... 50
Slika 16: Manjše vozilo za odvažanje odpadkov iz mestnega središča ..... 52
Slika 18: Električno vozilo za 4 osebe ..... 53
Slika 19: Električni sesalnik se uporablja za čiščenje in urejanje javnih površin v centru mesta ..... 54
Slika 20: Električno vozilo za pometanje cest MODEL D. zero ..... 55
Slika 21: Javno dvigalo v Kopru ..... 57
Slika 22: Prometne obremenitve v enoti PLDP, leto 2018 ..... 69
Slika 23: Porast prometa v poletni turistični sezoni na glavnih državnih cestah, leto 2018 (PSDP= povprečni sezonski dnevni promet; PLDP=povprečni letni dnevni promet) ..... 69
Slika 24: Dostopnost do mestnega središča Koper z osebnim avtomobilom (CPS MOK) ..... 70
Slika 25: Linije primestnega avtobusnega prometa ..... 72
Slika 26: Kolesarska in peš površina na obalni cesti med Koprom in Izolo ..... 74
Slika 27: Karta iz študije Zasnova prometnega sistema na obalnem območju, (pri-)mestna železnica je ..... 76
Slika 28: Potek lahke železnice med Koprom in Sečovljami ..... 77
Slika 29: Potniški terminal ..... 80
Slika 30: Potniški terminal ..... 80
Slika 31: Potniški terminal ..... 81
Slika 32: Potniški terminal, stopnišče za dostop do starega mestnega jedra ..... 81

## Povzetek

LOCATIONS – Nizkoogljični transport na destinacijah za križarjenje je 36-mesečni projekt programov Mediteran (MED) v okviru Evropskega teritorialnega sodelovanja (ETC), ki obravnava negativne zunanje vplive, ki jih prinaša povečano števila potnikov na križarjenjih ter ostali tovorni tokovi na kopnem, na lokalne prometne sisteme, zlasti na emisije ogljika, tako v t.i. home port, kot tudi v t.i. port of call. Rešitev, ki jo predlaga projekt Locations, je razvoj načrtov nizkoogljičnega prevoza (NNP), tj. namenskih sektorskih načrtov, ki se osredotočajo na posebne potniške in tovorne tokove, ki jih ustvarjajo križarjenja. NNP je treba razviti v širšem okviru drugih lokalnih strateških prostorskih, energetskih in prometnih/mobilnostnih načrtov.

NNP za mesto Koper je v okviru projekta LOCATIONS izdelala Goriška lokalna energetska agencija, Nova Gorica (skrajšano ime GOLEA).

Mestna občina Koper želi postati ena od referenčnih destinacij za križarjenje, ki bo potnikom nudila več možnosti za trajnostno mobilnost in s tem omogočila zmanjšan vpliv na okolje in na prebivalce mesta.

V skladu s to vizijo so bili opredeljeni štirje cilji:

- razvoj trajnostnega turizma (zeleni turizem),
- uravnoteženo sobivanje med prebivalci in turisti,
- blaženje negativnih učinkov prekomernega hrupa v prometu, prometnih zastojev itd.,
- zmanjšanje emisij toplogrednih plinov s pripravo NNP.

Za vsak izziv je bila določena strategija in načrtovani ukrepi, ki ustrezajo posebnim ciljem. Načrtovane so bile aktivnosti za dosego ciljev, kazalniki pa bodo zagotovili spremljanje uspešnosti ukrepov. Določeni so bili kvantitativni kazalniki in ciljne vrednosti, ki jih je treba doseči do leta 2028. Izbrani kazalniki so povezani s kazalniki, ki so vključeni v celostno prometno strategijo.

Seznam strategij v okviru NNP Koper:

- Spodbujanje raziskovanja mesta z aktivnimi načini mobilnosti,
- Spodbujanje rabe e-koles in javnega prevoza,
- Boljša porazdelitev števila obiskovalcev na zanimivih turističnih točkah, povečanje raznolikosti mestne turistične ponudbe in s tem doživetij obiskovalcev,
- Uvajanje sheme zaračunavanja pristojbin za prometno preobremenjenost,
- Uvajanje električnih vozil v vozni park komunalnega podjetja za ravnanje z odpadki,
- Uvajanje trajnostnih možnosti prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo.

Za izvedbo vseh ukrepov je predvidenih skupno 23,7 milijonov evrov (v ta znesek niso vključene naložbe zasebnih podjetij in naložbe, ki jih za izvajanje skupnih ukrepov z Mestno občino Koper načrtujejo sosednje občine in izvedba ukrepa Uvedba lahke železnice). Javna sredstva za infrastrukturne projekte in promocijske dejavnosti je mogoče pridobiti iz sredstev občine ali iz različnih nacionalnih in EU skladov. Za nekatere ukrepe bodo morda potrebne naložbe zasebnih organizacij ali podjetij.

Ob predpostavki, da se bo število potniških ladij in potnikov še naprej znatno povečevalo, potem uspešnosti načrta ni mogoče meriti tako, da za referenčno vrednost vzamemo absolutne vrednosti emisij $CO_2$. Dejstvo je, da bodo na rezultate vedno vplivali tudi drugi dejavniki. V analizi emisij je obravnavana raba energije vozil na območju Mestne občine Koper, ki služijo prevozu potnikov/tovora v okviru izvajana turistične dejavnosti

v povezavi s križarjenjem. Na podlagi obstoječih podatkov, različnih pripravljenih scenarijev in zasnovanih ukrepov je bila posledično izvedena analiza zmanjšanja emisij $CO_2$ na 1000 potnikov. Zastavljen je bil specifični cilj, da se v okviru najverjetnejšega scenarija v 10 letih zmanjšajo emisije $CO_2$ za 20 % na potnika.

## Uvod

V prihodnjih letih naj bi industrija križarjenj stalno rasla in v svetovnem merilu presegla 25 milijonov potnikov. Vse več ljudi se bo odločalo za nočno potovanje po morju, vsakodnevno zbujanje v novem pristanišču in preživljanje nekaj uric na obali ob raziskovanju destinacij in doživljanju njihovih zanimivosti. Povečanje v prometu križarjenj na destinacije vpliva tudi z gospodarskega vidika, saj vsak potnik na križarjenju v povprečju porabi 70 evrov v korist razvoja na ozemlju postanka. Destinacije pa se soočajo z na videz nasprotujočima si potrebama: večanje dobičkov, povezanih s križarjenji, ob hkratnem ohranjanju naravnih in kulturnih virov, ki so bistvenega pomena za privlačnost destinacij, ki pa jih bo industrija križarjenj postopoma iztrošila in onesnažila, če ne predlagamo sprememb in se skupaj ne zavzamemo zanje.

Pristojni organi in lokalni odločevalci morajo spodbujati bolj ozaveščen turizem na potniških ladjah in destinacijah za križarjenja, da bodo trajnostno izboljšali izkušnje potnikov na kopnem in na morju, ne da bi ogrozili lokalne naravne in kulturne dobrine.

## Strokovna skupina

V skladu z zahtevami projekta LOCATIONS je agencija GOLEA zbrala strokovno skupina za izdelavo načrta nizkoogljičnega prevoza (NNP) za Koper. V prvih mesecih so zaposleni pridobili ustrezno znanje s področja križarjenja in potniških tokov, kar je omogočilo uspešno delo na projektu.

**Tabela 1: Osebe, ki so izdelale NNP**

| Ime | Funkcija | Naloge/strokovno znanje |
|---|---|---|
| **Boštjan Mljač** | Vodja projektov – energetik za pripravo NNP Koper | Koordinacija projekta, participativni proces, izdelava NNP/<br>Energetski svetovalec |
| **Rajko Leban** | Direktor | Participativni proces, izdelava NNP/<br>Energetski svetovalec, tehnik |
| **Vanja Cencič** | Vodja projektov – energetik | Participativni proces, oblikovanje podatkovne zbirke/<br>vodja različnih projektov EU, izkušnje s področja organizacije dogodkov |
| **Ivana Kacafura** | Vodja projektov – energetik | Izdelava NNP/<br>izkušnje s področja obnovljivih virov energije, s poudarkom na okolju in ekonomski upravičenosti projektov |

## Delovni načrt

Delovni načrt, ki je bil sprejet za izdelavo tega dokumenta, je razdeljen na 5 glavnih nalog. Pripravljen je bil pred razvojem NNP. Naknadno so bila sprejeta določena odstopanja, navedena v spodnji tabeli:

**Tabela 2: Načrtovanje nalog**

| Naloga | Načrtovana | Izvedena | Opombe |
|---|---|---|---|
| **1. poročilo o napredku – delovni načrt in opis ekipe** | 9/2018 – 11/2018 | 9/2018 – 11/2018 | |
| **2. poročilo o napredku – napoved vključno s 1. dejavnostjo sodelovanja** | 11/2018 – 1/2019 | 11/2018 – 4/2019 | Zaradi občinskih volitev srečanje z deležniki, ki je bilo sicer načrtovano v januarju 2019, ni bilo izvedeno v skladu z načrtom. Prišlo je do nekaterih sprememb znotraj mestne uprave. |
| **3. poročilo o napredku - prva različica NNP** | 1/2019 – 5/2019 | 1/2019 – 5/2019 | |
| **4. poročilo o napredku - 2. Različica NNP, ki vključuje 2. dejavnost sodelovanja** | 6/2019 – 8/2019 | 6/2019 – 9/2019 | Golea je od deležnikov prejela drugi del ključnih podatkov dva meseca po izvedbi 2. dejavnosti sodelovanja. Prišlo je do manjše zamude. |
| **Rok za končni NNP** | 10/2019 | 10/2019 | |

# 1. Začetna ocena

## 1.1 EU, nacionalni, regionalni in lokalni referenčni okvir

Koprski NNP bo prispeval k lokalnemu izvajanju nacionalne in evropske politike mobilnosti v mestu.

**Splošni kontekst – povezan s politikami EU**

- Bela knjiga o prometu „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ (2011)
- Paket mobilnosti v mestih (2013)
- Direktiva glede vsebnosti žvepla v gorivih za plovila 2012/33/EU
- Strategija Evropske unije za jadransko-jonsko regijo (EUSAIR)

**Nacionalni kontekst – povezan z nacionalnimi politikami**

- Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 120/2006 - UPB, št 88/2010, št. 59/2011 in št. 33/2016)
- Program razvoja pristanišča za mednarodni promet v Kopru za obdobje 2016-2020
- Potniški terminal pristanišča Koper: Razvojne možnosti za križarjenje (projekt, izveden v okviru DS3 evropskega projekta Adria A (Razvoj dostopnosti za oživitev jadranskega zaledja), sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev)
- Energetski zakon (EZ-1) (Uradni list RS, št. 17/2014, 81/2015 in 43/2019)
- Strategija trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021

**Regionalni kontekst – povezan z regionalnimi politikami**

- Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020 (št. 303-7/2013/34)

**Mestni kontekst – povezan z lokalnimi politikami/načrti/strategijami**

- Lokalni energetski koncept Mestne občine Koper 2013
- Akcijski načrt za trajnostno rabo energije Mestne občine Koper (2018)
- Občinski program varstva okolja 2015 – 2020
- Celostna prometna strategija Mestne občine Koper (2017)
- Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper (2016)
- Občinski program varstva okolja Mestne občine Koper 2015-2020
- Strategija razvoja in trženja turizma v Mestni občini Koper do leta 2025

**NNP za Koper je bil izdelan v skladu z metodologijo, smernicami in drugimi dokumenti projekta LOCATIONS**

- Naloga 3.3.1 – Priročnik za krepitev zmogljivosti
- Naloga 4.3.2 – Set modularnih paketov za spodbujanje prenosljivosti
- N.3.7.1 – Poročilo o vrednotenju prvih 7 NNP
- N.3.7.2 Sedem dokončanih in ovrednotenih NNP
- N.4.2.1 Sveženj za prenos – končna različica 2

## 1.2 Značilnosti trenutnih tokov v povezavi s križarjenji, trendov v mestu/pristanišču ipd.

Koper je peto največje mesto v Sloveniji. Nahaja se v jugozahodnem delu države, približno pet kilometrov (3,1 milje) južno od meje z Italijo in 20 kilometrov (12 milj) od Trsta. Je največje obalno mesto v državi. Meji na manjši mesti: Izolo in Ankaran. Z edinstveno ekološko in biotsko raznovrstnostjo velja za pomemben nacionalni naravni vir. Koper velja za najstarejše mestno naselje v Sloveniji.

Koper se skozi celo leto uvršča med aktivne in zelene destinacije na Mediteranu. V letu 2017 je bil tudi izbran za Evropsko destinacijo odličnosti na področju kulturnega turizma. V njem se zgodovinsko obmorsko mesto srečuje z zelenim istrskim podeželjem in razkriva neverjetno zgodovino, kulturno dediščino, široko paleto kulinaričnih dobrot, pristnih zgodb, naravnih znamenitosti in doživetij. Prijetna mediteranska klima nudi številne možnosti za aktivno preživljanje prostega časa in sprostitev v naravi ali ob morju. V bližini mesta se nahaja tudi največje polslano mokrišče v Sloveniji, Naravni rezervat Škocjanski Zatok (Koper - The Green Destinations Collection, 2018).

Mestno pristanišče Koper je izjemno pomembno za gospodarstvo mestne občine. Le en odstotek Slovenije razpolaga z obalo. Slika 1 prikazuje pogled na Koper in na Potniški terminal iz zraka.

**Slika 1: Pogled na Koper in na potniški terminal iz zraka**
(Koper, 2018)

Luka Koper je sodobno, urejeno in dobro opremljeno večnamensko pristanišče, ki vse dni v letu deluje podnevi in ponoči. Pristanišče je mejna inšpekcijska točka Evropske unije, celotno območje pa ima status prostocarinske cone.

Luka Koper ima 12 specializiranih terminalov:

- Kontejnerski in Ro-Ro terminal
- Avtomobilski terminal
- Terminal za generalne tovore
- Terminal za sadje
- Terminal za les

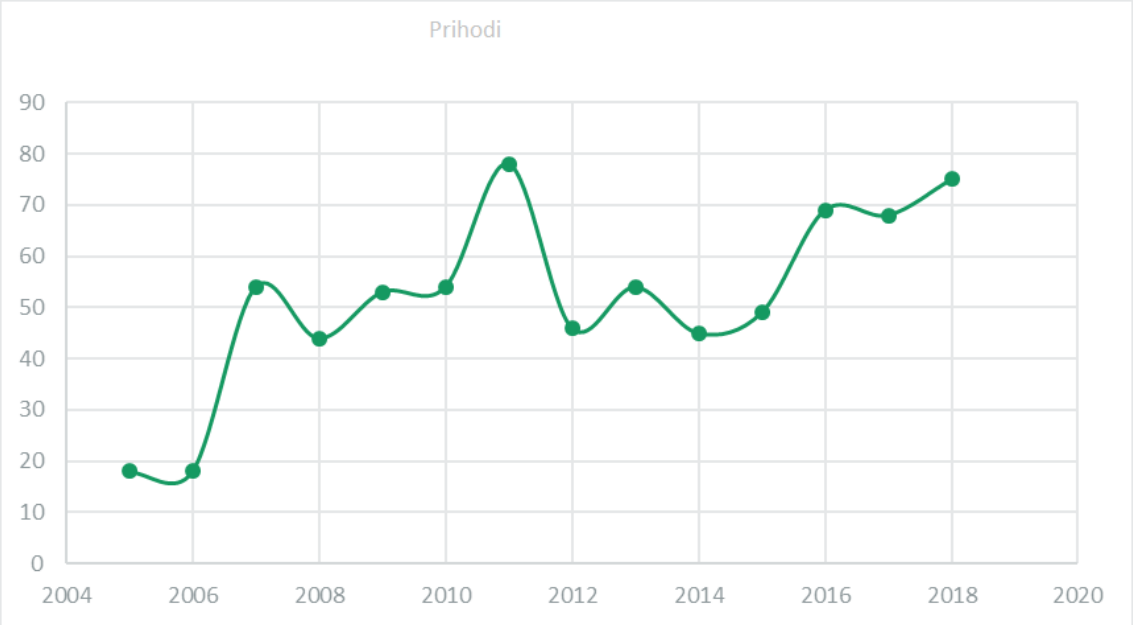
- Terminal za minerale
- Terminal za žitarice in krmila
- Terminal za glinico
- Evropski energetski terminal
- Terminal za tekoče tovore
- Terminal za živino
- Potniški terminal

Osnovna dejavnost zajema storitve upravljanja tovora in skladiščenja vseh vrst blaga, dopolnjuje pa jo vrsta dodatnih storitev tovornega prevoza s ciljem zagotavljanja celovite logistične podpore strankam. Podjetje upravlja s tržnimi aktivnostmi in skrbi za razvoj in vzdrževanje pristaniške infrastrukture (Luka Koper, 2018).

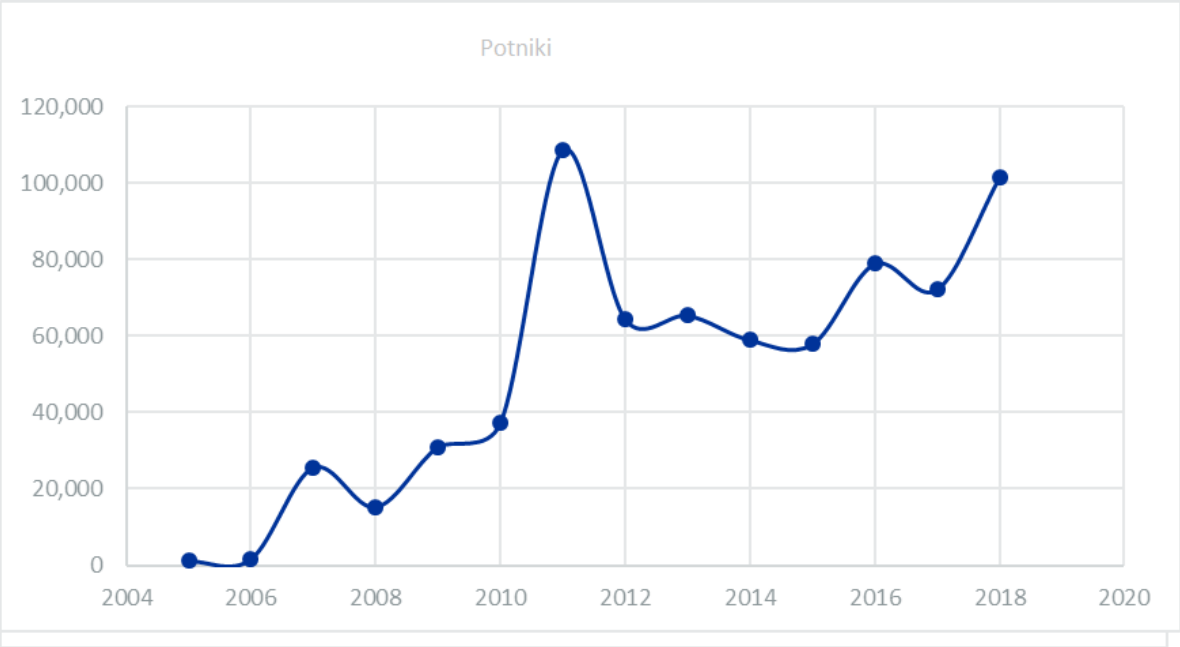
Podatki o številu prihodov potniških ladij in njihovih potnikov v Luko Koper v obdobju od leta 2005 do 2018 so prikazani v naslednjih tabelah in grafih. Tabela št. 3 ter grafa št. 1 in 2 prikazujeta stalno povečevanje števila prihodov in potnikov v Kopru od leta 2005 do 2011. Od leta 2014 do 2018 je ponovno prišlo do povečanja.

**Tabela 3: Število prihodov potniških ladij in njihovih potnikov v Luki Koper v obdobju od leta 2005 do 2018**
(Luka Koper, 2018)

| Leto | Prihodi potniških ladij | Potniki |
|---|---|---|
| 2005 | 18 | 1.100 |
| 2006 | 18 | 1.614 |
| 2007 | 54 | 25.580 |
| 2008 | 44 | 15.246 |
| 2009 | 53 | 31.021 |
| 2010 | 54 | 37.264 |
| 2011 | 78 | 108.729 |
| 2012 | 46 | 64.455 |
| 2013 | 54 | 65.434 |
| 2014 | 45 | 58.970 |
| 2015 | 49 | 57.893 |
| 2016 | 69 | 78.923 |
| 2017 | 68 | 72.175 |
| 2018 | 75 | 101.415 |




**Graf 1: Število prihodov v Luki Koper v obdobju od leta 2005 do 2018**
(Luka Koper, 2018)

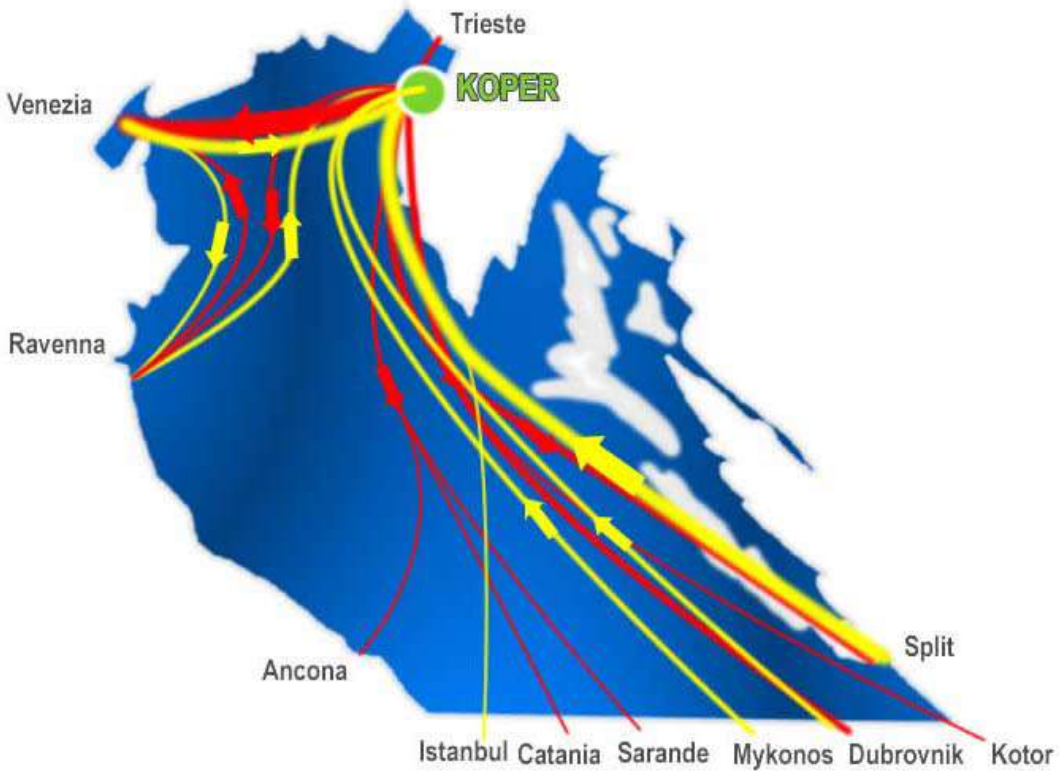



**Graf 2: Število prihodov potnikov v Luki Koper v obdobju od leta 2005 do 2018**
(Luka Koper, 2018)

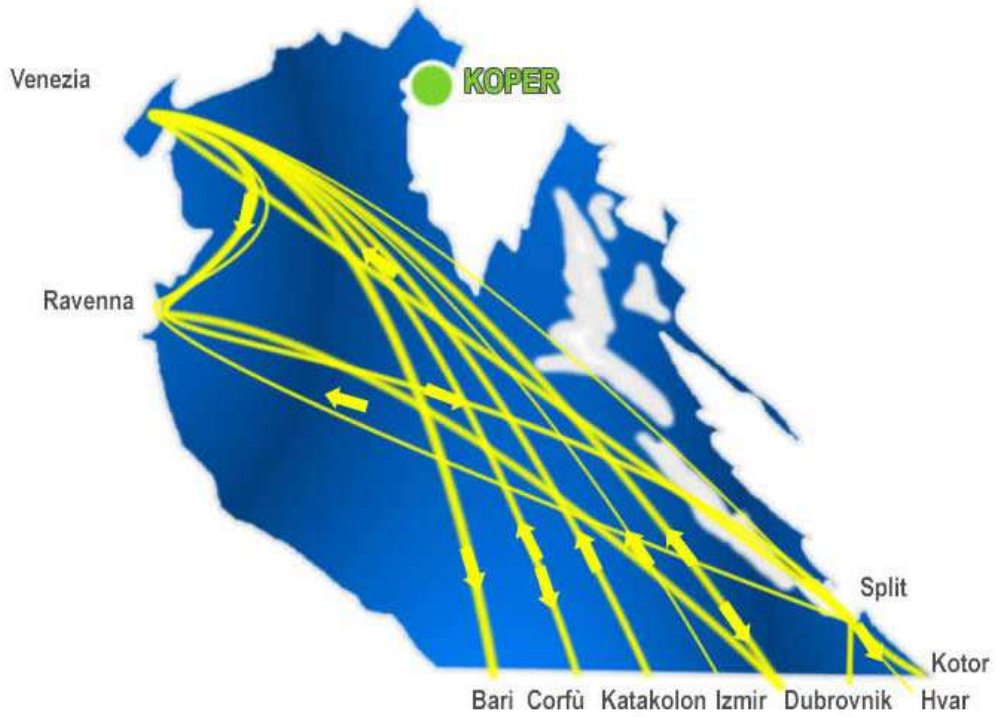
Seznam prihodov za leto 2019 je zgolj informativen in je bil oblikovan na podlagi razpoložljivih podatkov iz prejetih rezervacij. Glede na projekcije za leto 2019 bo Luko Koper obiskalo 69 tujih potniških ladij, 116.000 potnikov in 47.027 članov posadke.

Ladje, ki pristanejo v Kopru, vedno priplujejo oziroma odplujejo v smeri Benetk (razen, kadar je med njihovimi postanki Ravena). Benetke so vedno na seznamu destinacij, včasih tudi Ravena, vendar v tem primeru

potniške ladje izpustijo ostale destinacije v severnem in srednem Jadranu. Oglejmo si dve karti (slika 2 in slika 3).

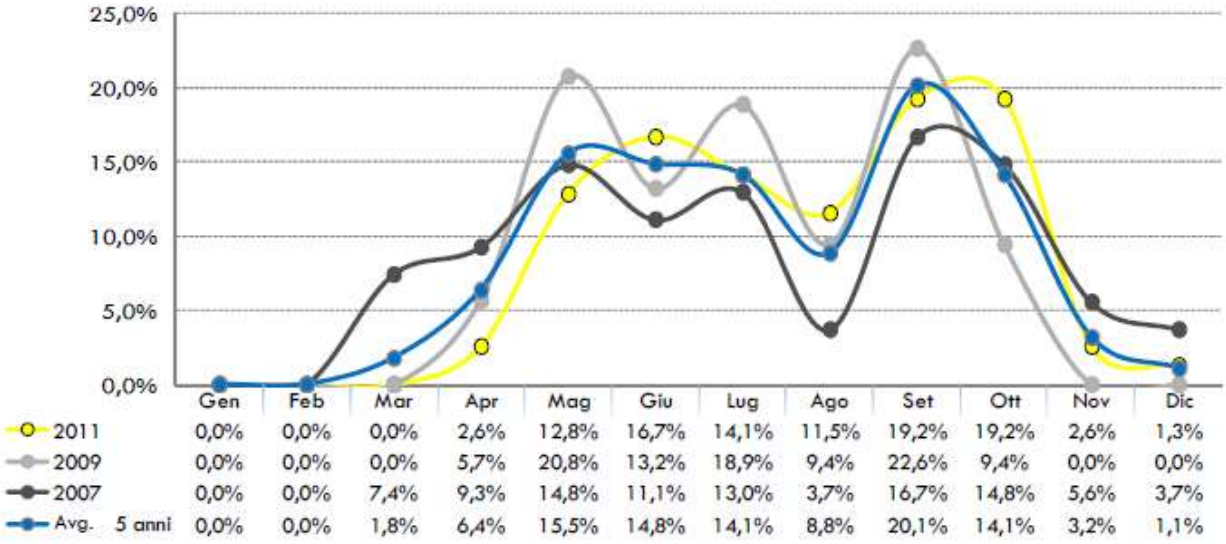



**Slika 2: Primeri pristanka v Kopru**
(Razvojne možnosti za križarjenje, 2012)




**Slika 3: Potniške ladje, ki Koper izpustijo**
(Razvojne možnosti za križarjenje, 2012)

Sezonska porazdelitev prihodov potniških ladij v letih 2007, 2009 in 2011 v Luki Koper je prikazana na spodnjem grafu.

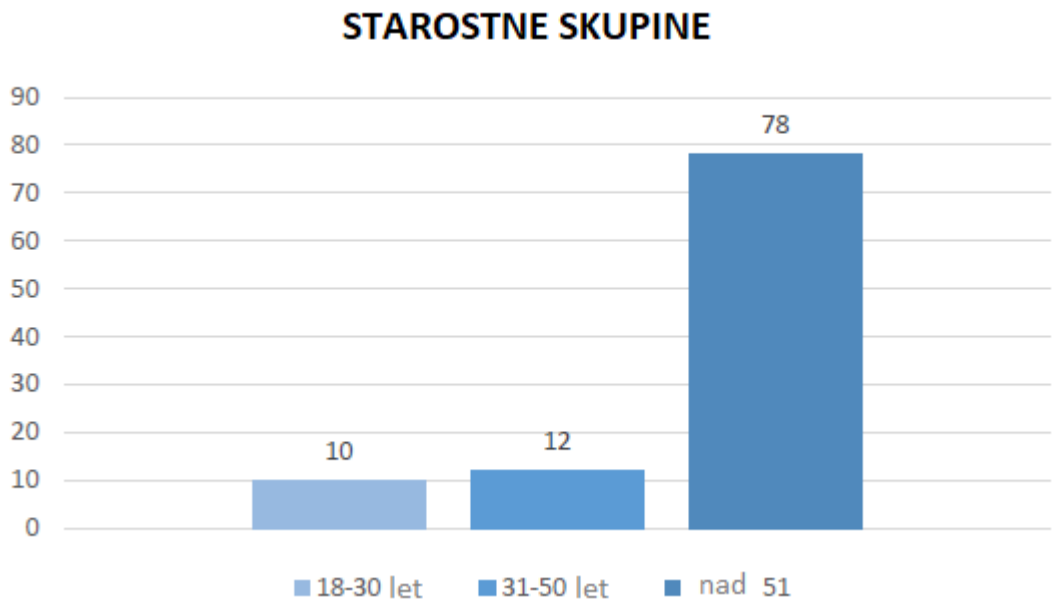



**Graf 3: Sezona po mesecih – postanki potniških ladij v Kopru v letih 2007, 2009 in 2011**
(Razvojne možnosti za križarjenje, 2012)

V okviru projekta Inter-Connect Programa Interreg ADRION je bila med 26. in 27. oktobrom 2018 med potniki na ladjah za križarjenje v Kopru opravljena raziskava. Za izdelavo analize podatkov je bila zadolžena Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). Pridobili so 100 izpolnjenih vprašalnikov. Vprašalniki, ki so bili pripravljeni v sodelovanju z zunanjim strokovnjakom, so vključevali splošna socialno-ekonomska vprašanja, vprašanja o strukturi prevoza, organizaciji potovanja, pogostosti uporabe javnega prevoza v domačem okolju, prevoznih sredstvih ter hipotetično vprašanje v zvezi z obiskom Ljubljane z železnico v času postanka ladje v Sloveniji. Potniške ladje sicer v pristanišču ostanejo le 12 ur.

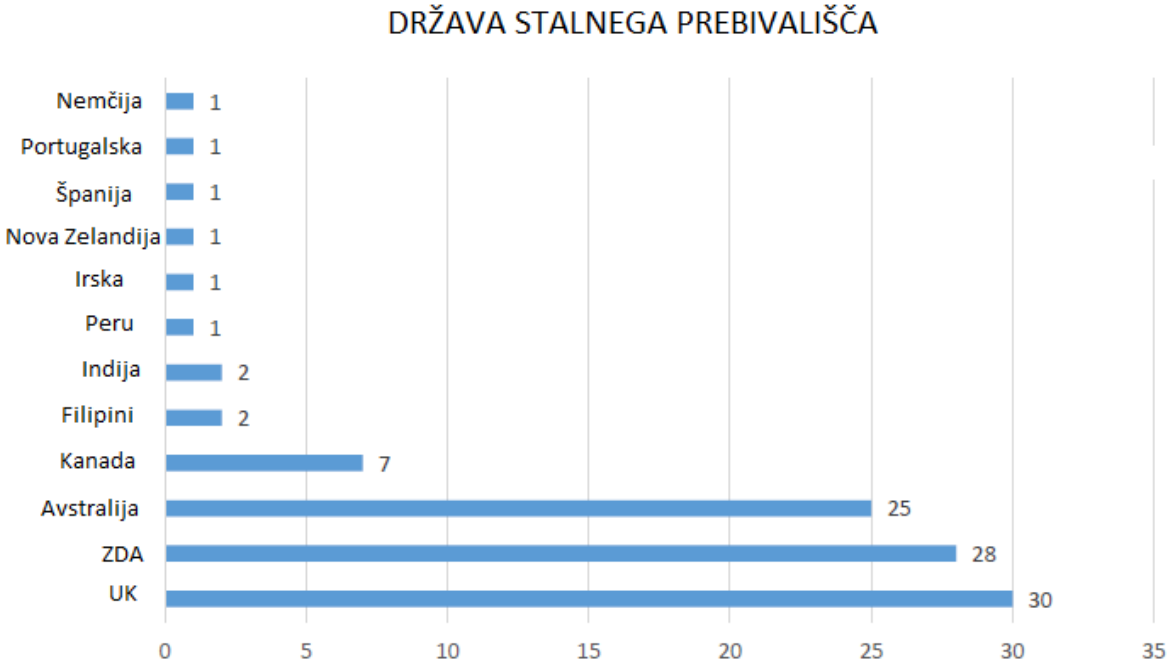
Cilj raziskave je bil pridobiti informacije o potovalnih navadah potnikov, o njihovih možnostih pri izbiri načinov prevoza in o dejavnikih, ki vplivajo na njihove potovalne odločitve. Prav tako so preverili, kakšne so možnosti uporabe javnega prevoza in bolj trajnostnih načinov prevoza, zlasti železnic in vodnih poti, in kako dejavniki, kot so čas potovanja, cena in druge ugodnosti vplivajo na izbiro potovanja.

Podatki kažejo, da je največ potnikov na križarjenju starih 51 let ali več (78 %). Sledijo potniki, stari od 31 do 50 let (12 %), in potniki, stari od 18 do 30 let (10 %).



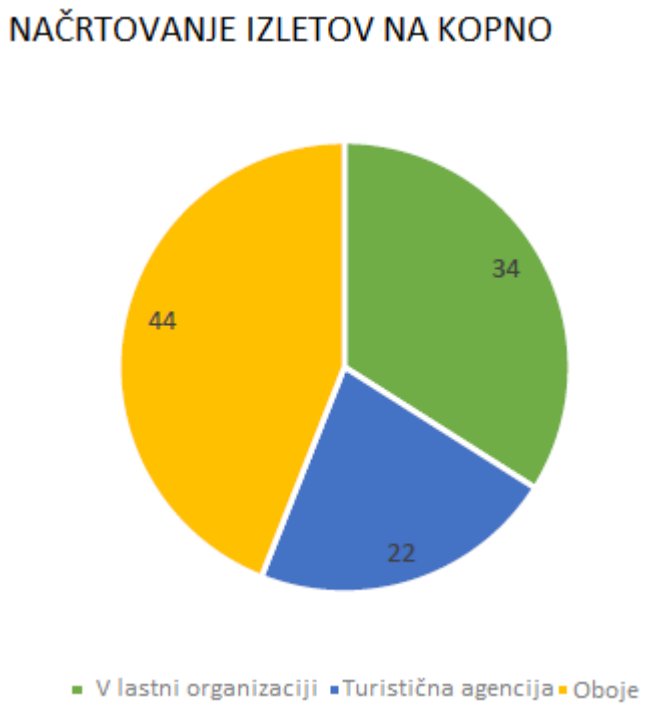

**Graf 4: Starostne skupine potnikov**
(Anketa o potrebah uporabnikov, 2018)

Spodnji graf prikazuje strukturo potnikov glede na regijo izvora. Tretjina anketiranih obiskovalcev prihaja iz Velike Britanije. Podoben delež predstavljajo obiskovalci iz ZDA (28 %) in Avstralije (25 %). 7 % obiskovalcev prihaja iz Kanade, po dva iz Filipinov in Indije ter po eden iz Peruja, Irske, Nove Zelandije, Španije, Portugalske in Nemčije.




**Graf 5: Država stalnega prebivališča**
(Anketa o potrebah uporabnikov, 2018)

Štiriinštirideset odstotkov (44 %) potnikov je združilo individualne izlete na kopnem z izleti, ki jih organizira potovalna agencija. Le 22 % se jih je odločilo za rezervacijo izleta na kopno, ki ga organizira potovalna agencija.

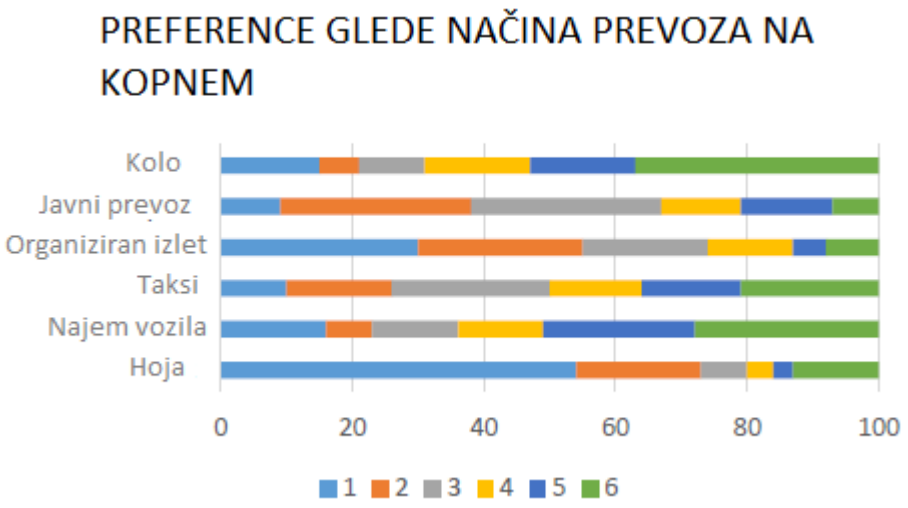



**Graf 6: Načrtovanje izletov na kopno**
(Anketa o potrebah uporabnikov, 2018)

Gostje so razvrstili različne načine prevoza na obali na lestvici od ena do šest, pri čemer ena pomeni, da gre za najbolj zaželen način prevoza, šest pa pomeni, da gre za najmanj zaželen način. Najbolj zaželen način je hoja (54 % gostov), sledijo organizirana potovanja, najem avtomobila, kolesarjenje in taksi. Javni prevoz je bil med manj zaželenimi načini na zadnjem mestu – le devet gostov ga je označilo kot številko ena.

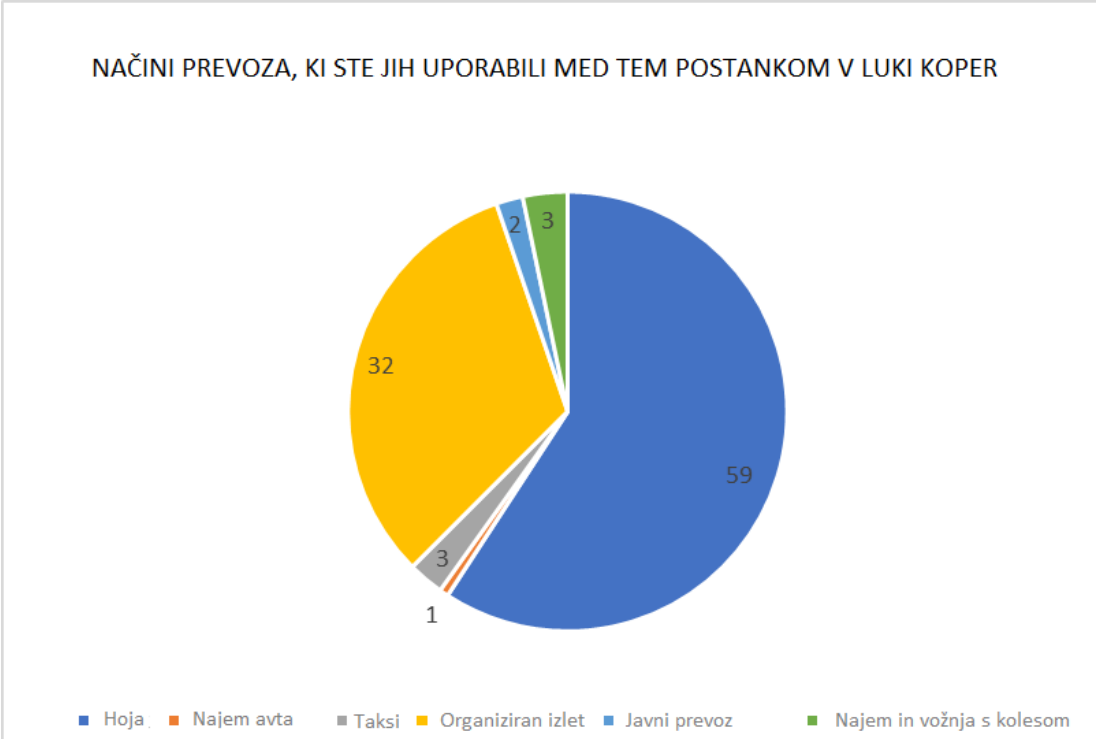
Med najmanj zaželenimi načini prevoza se je na prvo mesto uvrstilo kolesarjenje, kar pomeni, da gostje destinacije ne morejo ali ne želijo raziskovati s kolesom. Gostom ni bilo zastavljeno vprašanje, ali je bilo kolesarjenje organizirano ali ne. Gostje tudi ne najemajo radi avtomobila niti zasebnih prevozov s taksijem. Sedem gostov je javni prevoz izbralo kot najmanj zaželen način, osem gostov pa je kot najmanj zaželen način izbralo organiziran izlet. Iz teh informacij lahko sklepamo, da javni prevoz lahko tekmuje z organiziranimi izleti, potrebni pa so drugi ukrepi za izboljšanje vloge javnega prevoza.

Ena oseba je tudi navedla, da se je v Koper na križarjenje večkrat vrnila in da že pozna lokalne javne avtobusne linije ter jih redno uporablja.




**Graf 7: Preference glede načina prevoza na kopnem**
(Anketa o potrebah uporabnikov, 2018)

Glede na raziskavo je 90 vprašanih hodilo, 62 pa jih je uporabilo druge načine prevoza v kombinaciji s hojo. Organiziranih izletov se je udeležilo 49 vprašanih, pet jih je najelo in se vozilo s kolesom, štirje pa so za zasebni izlet uporabili taksi. Ena oseba je najela avto in ga vozila sama.

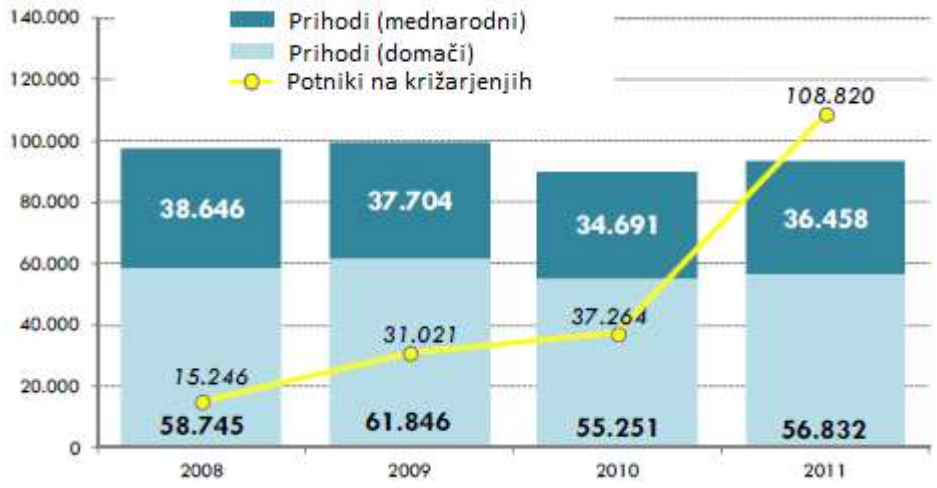



**Graf 8: Načini prevoza, ki so jih potniki uporabili med tem postankom v Luki Koper**
(Anketa o potrebah uporabnikov, 2018)

Po navedbah turistične agencije Atlas Express d.o.o., ki izvede večino organiziranih izletov, so najbolj zanimive naslednje destinacije: Bled, Ljubljana, Postojnska jama, Kras, Lipica, zaledje slovenske Istre in obalna mesta. V letu 2018 so opravili 900 organiziranih izletov. Za izvedbo slednjih so uporabili 710 avtobusov.

## 1.3 Ocena in pomembnost srednjeročnih in dolgoročnih razvojnih trendov

Iz spodnjega grafa je razvidno, da je število potnikov na križarjenjih preseglo število prihodov turistov v letu 2011. Turizem iz potniških ladij je potrebno obravnavati v kontekstu gospodarske dodane vrednosti.




**Graf 9: Turizem in Kopru**
(Razvojne možnosti za križarjenje, 2012)

Omejitev turistov z potniških ladij v Kopru je ocenjena na 200.000 obiskovalcev. V primeru tako povečanega obsega obiska bi bilo ladje smotrno razporediti skozi celo leto. Na ta način bi ublažili morebitne negativne učinke prekomernega hrupa v prometu, prometnih zastojev ipd. Na dolgi rok bi bilo mogoče v Kopru vzpostaviti t.i. home port, pri čemer bo potrebno prej odpraviti logistične ovire in turistom zagotoviti javni prevoz z bližnjih letališč (Ljubljana, Trst, Benetke in Pulj) do obravnavanega pristanišča. V primeru, da bi Koper postal t.i. home port, ni predvidena vzpostavitev posebnih dodatnih parkirnih mest.

Iz podrobnega pregleda v tabeli 4 je razvidno, da v Luki Koper pričakuje naraščanje števila potniških ladij, kar bo posledično povzročilo tudi povečanje števila potnikov.

**Tabela 4: Napoved prihodov potnikov v Luko Koper za obdobje od leta 2018 do 2035**
(Luka Koper, 2018)

| Leto | Potniki |
|---|---|
| 2018 | 101.415 |
| 2019 | 120.000 |
| 2020 | 93.000 |
| 2021 | 110.000 |
| 2023 | 125.000 |
| 2025 | 131.000 |
| 2028 | 142.000 |
| 2030 | 181.000 |
| 2035 | 195.000 |

## 1.4 Obstoječa omrežja, storitve in infrastruktura v mestu / pristanišču

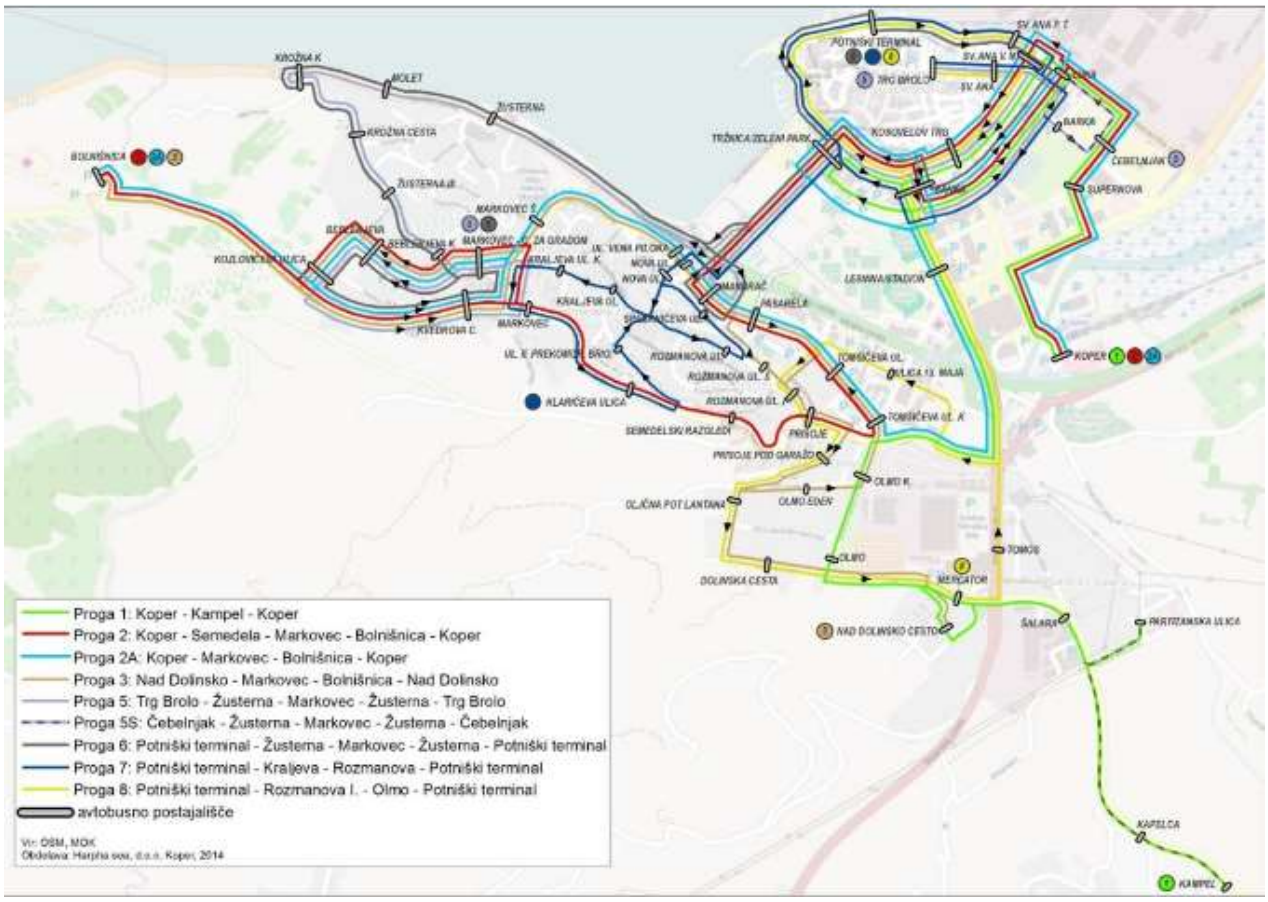
Potniški terminal se nahaja približno 300 metrov (5 minut hoje) od glavnega mestnega trga s katedralo, kavarnami, restavracijami in glavnimi turističnimi znamenitostmi (slika 4). Potniki lahko uporabljajo dvigalo, ki se nahaja čez cesto, kar omogoča lažji dostop do središča mesta.

V sezoni prihodov potniških ladij ob sobotah in nedeljah obratuje mali turistični vlak, ki vsake pol ure turiste pobere v potniškem terminalu in jih odpelje okrog starega mestnega jedra. Ta transportna rešitev je optimalna za potnike z zmerno ovirano mobilnostjo. Turisti lahko v glavni poletni sezoni uporabljajo tudi tako imenovane t.i. hop-on hop-off na avtobuse na liniji Koper-Izola-Piran.

**Slika 4: Zemljevid potniškega dela pristanišča in glavnega mestnega trga v Kopru**

Skupina Arriva (največji potniški avtobusni prevoznik, ki s svojimi podjetji izvaja linijske avtobusne prevoze na območju Slovenije) ima koncesijo za izvajanje javnih mestnih prevozov v Mestni občini Koper. V sodelovanju z Mestno občino Koper v zadnjih letih veliko vlagajo v novejše, sodobnejše, varčne in bolj ekološke avtobuse. Linije in vozne rede so tudi prilagodili dejanskim potrebam. Od leta 2002 narašča število potnikov, prepeljanih

z javnim mestnim prevozom. Leta 2002 je bilo prepeljanih približno 289.000 ljudi, leta 2007 že 530.000, leta 2014 je ta številka narasla na 674.000 in se še povečuje. Z naložbami v vozni park, uvedbo novih avtobusnih linij in pogostejših odhodov avtobusov ter s subvencioniranjem storitev, ki so sedaj bistveno dostopnejše, je bilo mogoče doseči velik napredek. Pozitivni učinki so povezani tudi z naložbami v ceste in drugo javno infrastrukturo (Celostna prometna strategija Mestne občine Koper, 2017). Spodnji zemljevid prikazuje linije javnega avtobusnega prometa v mestu Koper.




**Slika 5: Linije javnega avtobusnega prometa v mestu Koper**
(Celostna prometna strategija Mestne občine Koper, 2017)

Na zahtevo Luke Koper morajo avtobusi za izvajanje organiziranih izletov najaviti svoj prihod v pristanišče.

Po drugi strani narašča število spletnih ponudnikov, ki ponujajo določene izlete in pobirajo potnike na različnih lokacijah po mestu. Ni nadzora nad izvajanjem teh storitev. Občasno se turisti, ki se poslužujejo tovrstnih storitev ne uspejo pravočasno vrniti pred odhodom potniške ladje

Na zemljevidu spodaj so prikazuje ceste v Kopru in okolici.

**Slika 6: Ceste v Kopru in okolici.**
(Atlas okolja, 2019)

### 1.4.1 Katalog obstoječih politik / javnih in zasebnih pobud

Luka Koper sodeluje pri različnih evropskih projektih:

- Supair (Interreg ADRION)
- Isten (Interreg ADRION)
- Adripass (Interreg ADRION)
- TalkNET (ESSR)
- SECNET (Interreg Italija-Slovenija)
- Kompetenčni center Logins
- Sauron (Obzorje 2020)
- Car Esmatic (Instrument za povezovanje Evrope)
- ELEMED (Instrument za povezovanje Evrope)
- NMP (Strukturni skladi EU v Sloveniji)
- Fresh Food Corridors (Instrument za povezovanje Evrope)
- Fresh Food Corridors (Instrument za povezovanje Evrope)
- GAINN4MOS (Instrument za povezovanje Evrope)

Drugi zaključeni evropski projekti:

- RCMS (Program: Obzorje 2020)
- COSTA II EAST/ POSEIDON-MED (Program: TEN-T)
- NAPA Studies (Program: TEN-T)
- STARNETregio
- Adria A (Interreg Italija-Slovenija)
- GIFT (SEE)
- EMPIRIC (CEE)
- LOGICAL (CEE)
- SAFEPORT (Interreg Italija-Slovenija)
- Greencranes (TEN-T)
- SETA (JUGOVZHODNA EVROPA)
- SEEMARINER (JUGOVZHODNA EVROPA)
- ITS ADRIATIC MULTI-PORT GATEWAY (TEN-T)
- KOBALINK (MARCO POLO)
- SoNorA (TEN-T)
- MOS4MOS (TEN-T)
- Hinterport (MARCO POLO)
- Watermode (ESRR)
- Losamedchem (MED)
- Freight4All (MED)
- PORTA (MED)
- Memo (MED)
- Backgrounds (MED)
- Climeport (MED)
- INWAPO (CEE)
- INTE-TRANSIT (MED)
- iFreightMED-DC (MED)
- GREENBERTH (MED)
- KOC Logistika (Evropski socialni sklad)
- B2MOS (TEN-T)
- NAPAPROG (TEN-T)
- NAPADRAG (TEN-T).

### 1.4.2 Ponderirani seznam negativnih vplivov, povezanih s tokovi potniških ladij

| Opis negativnega vpliva | Prioriteta | Opis negativnega vpliva na lokalni ravni |
|---|---|---|
| Preobremenjenost cest | Velika | Zastoji turističnih avtobusov v pristanišču |
| Onesnaževanje zraka in zvočno onesnaževanje | Zmerna | S povečevanjem prometa utegne ta negativni vpliv naraščati. |

| Opis negativnega vpliva | Prioriteta | Opis negativnega vpliva na lokalni ravni |
|---|---|---|
| Povečana uporaba površin za parkiranje in ostale cestne infrastrukture | Majhna | V primeru, da bi Koper postal t.i. home port, ni predvidena vzpostavitev posebnih dodatnih parkirnih mest. |
| Zmanjšana varnost v cestnem prometu | Srednja | Ocenjujemo, da ima varnost cestnega prometa srednjo stopnjo prioritete, ker občasno prihaja na območju pristanišča do interakcije pešcev z avtobusi. |
| Stres za lokalno skupnost | Srednja | Staro mestno jedro Kopra se nahaja v bližini pristanišča in je urejeno za pešačenje. Ob sočasnem prihodu velikega števila turistov lahko pride do zasičenosti ulic.<br><br>Konfliktne situacije v sistemu javnega prevoza med dnevnimi uporabniki in potniki na križarjenjih. |
| Podnebni vpliv | Velika | Povečanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal |

## 1.5 Analiza SWOT in CAME

SWOT analiza (tabela 5 - analiza SWOT) je bila izdelana na podlagi informacij, ki so zbrane v prejšnjih poglavjih. Na podlagi CAME analize (tabela 6) so bili nato v sledečih korakih priprave NNP razdelani posamezni izzive ter ustrezne strategije.

**Tabela 5: Analiza SWOT**

| Prednosti | Slabosti |
|---|---|
| ➢ Zgrajena kakovostna infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje.<br>➢ Dvigalo ob potniškem terminalu olajša dostop potnikov od terminala do središča mesta.<br>➢ Turistična atrakcija – Naravni rezervat Škocjanski zatok se nahaja v bližini potniškega terminala.<br>➢ Postajališče javnega avtobusa se nahaja pred pristaniškim terminalom.<br>➢ Mestna politika je usmerjena v povečanje števila e-avtobusov.<br>➢ Trajnostni razvoj turizma (zeleni turizem).<br>➢ Informacije o prihodih potniških ladij v pristanišče so na razpolago mesece vnaprej. | ➢ Omejena količina razpoložljivega časa za obisk Kopra.<br>➢ Slabo razviti objekti na potniškem terminalu (v uporabi so montažni objekti).<br>➢ Ni regulative za dostop taksijev v pristanišče.<br>➢ Premalo parkirnih mest za avtobuse in avtomobile.<br>➢ Povečanje deleža individualnih turističnih avtobusnih izletov za posameznike.<br>➢ Decentralizirane destinacije, do katerih je sicer mogoče priti z vlakom (primer Ljubljana). Zaradi časovnih omejitev se tej prevozi v praksi ne izvajajo z vlakom. |
| **Priložnosti** | **Nevarnosti** |
| ➢ Od pristanišča do plaže se je mogoče sprehoditi peš.<br>➢ Potniški terminal se nahaja le približno 300 metrov od glavnega mestnega trga Koper.<br>➢ V bližini terminala bo vzpostavljena nova postaja za izposojo e-koles.<br>➢ Večja ozaveščenost o razpoložljivih IKT rešitvah.<br>➢ Železniška postaja je dosegljiva z avtobusom.<br>➢ Vzpostavitev multimodalnih prometnih povezav.<br>➢ Turizem postane manj sezonski,<br>➢ Naraščanje števila potniških, ki se razporedijo preko celega leta. | ➢ Povečanje števila turistov (iz potniških ladij in ostalih).<br>➢ Bistveno povečanje velikosti in zmogljivosti ladij.<br>➢ 7 mesecev z glavnino turističnih dejavnosti (april-september), 5 mesecev z nizko dejavnostjo (izven sezone).<br>➢ Podnebne spremembe in naravne nesreče.<br>➢ Svetovna gospodarska in politična nestabilnost.<br>➢ Turizem je zelo nestanovitna panoga.<br>➢ Razvoj novih turističnih proizvodov v drugih bližnjih pristaniščih.<br>➢ Premalo politične volje za izvajanje NNP. |

**Tabela 6: Analiza CAME**

| | Nevarnosti | Priložnosti |
|---|---|---|
| **Slabosti** | **Prilagoditvena strategija *'Zdržati'***<br>Za izvajanje nizkoogljičnih rešitev se koristijo EU ter lokalne/nacionalne strategije financiranja. | **Korektivna strategija *'Izkoriščanje prednosti'***<br>Opredelijo se strategije za korektivne ukrepe na podlagi skupnih izkušenj in zbranih podatkov. |
| **Prednosti** | **Strategija vzdrževanja *'Sprotno sledenje'***<br>Pozitivni rezultati se vzdržujejo s stalnim spremljanjem in revidiranjem dejavnosti. | **Strategija raziskovanja *'Maksimizacija'***<br>Raziščejo se nove priložnosti v medsektorskem sodelovanju (uskladitev ciljev med deležniki). |

# 2. Participativni proces

## 2.1 Opredelitev deležnikov

Deležniki so bili razdeljeni v skupine glede na pomembnost in vpliv, ki so ga imeli na razvoj dejavnosti NNP in prihodnjih scenarijev.

**Tabela 7: Deležniki po skupinah glede na pomembnost in vpliv**

| Vpliv / moč+ | visok(a) | nizek(a) |
|---|---|---|
| nizek(a) | Ministrstvo za infrastrukturo (nacionalno) | Mestna občina Koper (lokalno), Pristaniška uprava (nacionalno) |
| visok(a) | Javne službe: Marjetica Koper d.o.o., Rižanski vodovod Koper d.o.o. (lokalno) | Atlas Express d.o.o. (Lokalna turistična agencija), Regionalni razvojni center Koper (regionalno) |

Pomembnost/interes+

Deležniki vključeni v projekt, so navedeni spodaj. Podan je seznam deležnikov, opis njihovega glavnega interesa v povezavi s potniškimi ladjami in načini, kako jih motivirati za sodelovanje pri izdelavi in izvajanju NNP.

**Tabela 8: Seznam deležnikov z opisom glavnega interesa v povezavi s potniškimi ladjami in načini, kako jih motivirati za sodelovanje pri izdelavi in izvajanju NNP**

| Deležnik | Potencialni vpliv na projekt | Glavni interes v povezavi s potniškimi ladjami | Kako jih motivirati | Opombe |
|---|---|---|---|---|
| Občina: Mestna občina Koper | Velik | Usmerjenost k trajnostnemu razvoju turizma. Izboljšati javno mnenje o turizmu v povezavi s potniškimi ladjami | Predstaviti, da lahko NNP prispeva k izboljšanju bivalnih pogojev ob sočasnem razvoju turizma. | Zagotavljanje informacij in podatkov (študije izvedljivosti in drugi pomembni dokumenti), usklajevanje deležnikov in podpis pisma podpore izvajanju NNP. Glavni odgovorni subjekt za sodelovanje pri pripravi NNP ob podpori agencije GOLEA ter kasneje za samo izvajanje in spremljanje uvedenih ukrepov. Posredovanje potrebnih informacij o prihodnjih naložbah. |

| Deležnik | Potencialni vpliv na projekt | Glavni interes v povezavi s potniškimi ladjami | Kako jih motivirati | Opombe |
|---|---|---|---|---|
| Luka Koper, d. d. | Velik | Povečanje prihodkov. Izboljšana celostna podoba podjetja. Povečanje konkurenčnosti. Izboljšana dostopnost do terminala. | Izboljšano "udobje" potnikov s ciljem povečati privlačnost destinacije. Priložnost za prispevek pri razvoju NNP. | Zagotavljanje informacij o tokovih križarjenj. Zagotavljanje ostalih podatkov (študije izvedljivosti in drugi pomembni dokumenti). Nudenje potrebnih informacij o prihodnjih naložbah. |
| Ministrstvo za infrastrukturo | Srednji | Pričakovanje gospodarske rasti | Razvoj zakonodaje na področju trajnostne mobilnosti. Razvoj nizkoogljične zakonodaje. | Zagotavljanje povratnih informacij o zakonodaji in umestitve v nacionalno zakonodajo. |
| Regionalni razvojni center Koper | Srednji | Izboljšanje podobe mesta Koper kot trajnostne turistične destinacije. | Predstaviti pomembnost zmanjšanja negativnih vplivov na mesto. | RRC Koper opravlja vlogo regionalnega koordinatorja na lokalni in nacionalni ravni na področjih regionalnega razvoja, gospodarstva, človeških virov in varstva okolja. |
| Atlas Express d.o.o. (Lokalna turistična agencija) | Srednji | Povečanje prihodkov. Izboljšati ponudbo turističnih proizvodov in storitev. Večje število kupcev. | Obljubiti več strank in povečanje prihodkov. Priložnost za nadgradnjo njihovih storitev za različne vrste gostov. | Zagotavljanje informacij o številu izletov na vsako potniško ladjo. |
| Rižanski vodovod Koper d.o.o. | Srednji | Boljše storitve. | Predstaviti pomembnost zmanjšanja negativnih vplivov na mesto. | Zagotavljanje informacij o odpadni vodi, ki je nastala zaradi prometa potniških ladij. |

| Deležnik | Potencialni vpliv na projekt | Glavni interes v povezavi s potniškimi ladjami | Kako jih motivirati | Opombe |
|---|---|---|---|---|
| Lokalno komunalno podjetje: Marjetica Koper d.o.o. | Srednji | Električna vozila za odvoz mestnih odpadkov | Predstaviti pomembnost zmanjšanja negativnih vplivov na mesto. | Zagotavljanje informacij o zbiranju odpadkov. |

## 2.2 Oblikovanje participativnega procesa in njegovo izvajanje

V participativnem procesu je bil cilj predstaviti projekt potencialnim partnerjem, da bi pridobili njihovo podporo in zbrali koristne informacije.

### 2.2.1 Participativne delavnice

*Pripravljalni sestanek*

Pripravljalni sestanek je bilo organiziran 27. februarja 2019 v Kopru. Skupaj z Jasno Softić, novo podžupanjo Mestne občine Koper in Ivano Štrkalj, kontaktno osebo zadolženo za razvoj NNP na občinski ravni, smo pripravili program 1. participativne delavnice.

*1. participativna delavnica*

1. participativna delavnica je potekala 15. marca 2019 v Mestni občini Koper (občinska zgradba). Pred sestankom smo informacije o deležnikh, da bi razumeli, kako lahko prispevajo k pripravi dokumenta in kakšne vrste informacij lahko nudijo. Ta faza priprave je bila zelo koristna, saj je omogočila predstavitev projekta ter zbiranje informacij za opredelitev trenutnega stanja.

*2. participativna delavnica*

2. participativna delavnica je potekala 10. julija 2019 v Mestni občini Koper (občinska zgradba). Golea je predstavila sintetično različico NNP Koper. Deležniki so podali predloge za dopolnitev NNP. Zbrane so bile dodatne ključne informacije (število potniških ladij in prihodov potnikov v obdobju 2019-2021, že načrtovane naložbe Mestne občine Koper v naslednjih letih, zbiranje podatkov o porabi energije, prevozu odpadkov itd.).

### 2.2.2 Metode zbiranja podatkov

Za zbiranje podatkov so bile uporabljene različne metode.

**Tabela 9: Metode zbiranja podatkov**

| Uporabljena metodologija | Opis | Rezultati |
|---|---|---|
| **Anketiranje** | V okviru projekta Inter-Connect Programa Interreg ADRION je bila med 26. in 27. oktobrom 2018 med potniki na ladjah za križarjenje, ki so bile takrat prisotne v Kopru, opravljena anketa. Za izdelavo analize podatkov je bila zadolžena RRA LUR. V sodelovanju z zunanjim strokovnjakom so pridobili 100 izpolnjenih vprašalnikov. | Pridobljene so bile informacije o potovalnih navadah potnikov, o njihovih izbirah načinov prevoza ter o dejavnikih, ki vplivajo na njihovo izbiro potovanj. |

| Uporabljena metodologija | Opis | Rezultati |
|---|---|---|
| | Vprašalniki so vključevali splošna socialno-ekonomska vprašanja, vprašanja o strukturi prevoza, organizaciji potovanja, pogostosti uporabe javnega prevoza v domačem okolju, priljubljenih prevoznih sredstvih ter hipotetično vprašanje v zvezi z obiskom Ljubljane z železnico v času postanka ladje v Sloveniji. | |
| **Sestanki** | Organizirani so bili sestanki z naslednjimi deležniki: Mestna občina Koper, Luka Koper, d.d., Regionalni razvojni center Koper, Atlas Express, Rižanski vodovod Koper d.o.o., Marjetica Koper d.o.o. in slovensko Ministrstvo za infrastrukturo. Organizirani so bili dodatni sestanki z bližnjima občinama Izola in Ankaran, da bi razpravljali o: Vzpostavitvi skupnega sistema izposoje koles s sosednjimi občinami, uvedba nizkoogljičnega vodnega prometa in uvedba e-avtobusov. | Pridobljena njihova podpora, zbrani podatki in povratne informacije/predlogi. |
| **Intervju** | S predstavniki regionalnih razvojnih agencij RRA Koper in RRA Ljubljana je bil opravljen kratek intervju o potovalnih navadah potnikov. | Pridobljene dodatne informacije o potovalnih navadah potnikov (porazdelitev po vrstah prevoza, organizacija potovanja, priljubljeni načini prevoza itd.). |
| **PAME** | Po vsakem sestanku z deležniki je potekal sestanek Mestne občine Koper in agencije GOLEA. | Analiza informacij pridobljenih pri različnih deležnikih. |
| **Metoda Delphi** | Organizirani so bili sestanki, na katerih so bili predstavljeni začetni ukrepi, nato pa so bili predloženi Mestni občini Koper in Luki Koper, da bi jih dokončno sprejeli. Vključeni so bili strokovnjaki za mobilnost (Urbanistični inštitut RS in PNZ d.o.o.) | Opredelitev ciljev in specifičnih ukrepov, ki bodo rešili obstoječe težave in zmanjšali negativne vplive potniških ladij na samo mesto. |

# 3. Načrt nizkoogljičnega prevoza

## 3.1 Trenutni scenarij in izzivi

Priprava koraka 1 in 2, zbrani podatki, informacije in povratne informacije od deležnikov – vse to je služilo kot podlaga za izdelavo pregleda trenutnega konteksta, vključno z glavnimi težavami, priložnostmi in viri:

- Zbrani podatki kažejo, da je v letu 2011 število potnikov na križarjenjih preseglo število prihodov turistov v Koper (nočitve). Turizem iz potniških ladij je potrebno obravnavati v kontekstu gospodarske dodane vrednosti.
- Leta 2018 je na potniških ladjah prispelo več kot 100.000 potnikov.
- 59 % turistov se je odločilo, da bodo hodili peš. Organiziranih izletov mednarodnih in lokalnih ponudnikov se je udeležilo 32 % gostov. Javni avtobusni prevoz se je uvrstil med manj uporabljene načine.
- Staro mestno jedro Kopra se nahaja v bližini luke in je v glavnem odprto le za pešce. Ob hkratnem prihodu velikega števila potnikov lahko pride do zasičenosti starega mestnega jedra.
- V bližini terminala bo vzpostavljen nov sistem za izposojo e-koles.
- Omejitev turistov na križarjenjih v Kopru je bila določena na 200.000 obiskovalcev, pri čemer bi morale biti ladje razporejene skozi celo leto, da bi na ta način ublažili negativne učinke prekomernega hrupa, prometnih zastojev, ipd.
- Na dolgi rok bo mogoče v Kopru vzpostaviti t.i. home port, vendar pa je najprej treba odpraviti logistične ovire in turistom zagotoviti javni prevoz z bližnjih letališč.
- Mestna občina Koper ima že izdelan Lokalni energetski koncept in Celostno prometno strategijo.
- Izvajanje NNP bo izboljšalo podobo mesta Koper kot trajnostne turistične destinacije (učinkovitejši prevoz in infrastruktura, manjše onesnaževanje zraka, ohranjanje območij kulturne in naravne dediščine).

## 3.2 Vizija

**Vizija**

Mestna občina Koper želi postati ena od referenčnih destinacij za križarjenja, ki bo potnikom nudila več možnosti za trajnostno mobilnost in s tem omogočila zmanjšan vpliv na okolje in na prebivalce mesta.

**Cilji**

V skladu s to vizijo so bili opredeljeni štirje cilji:

- razvoj trajnostnega turizma (zeleni turizem),
- uravnoteženo sobivanje med prebivalci in turisti,
- blaženje negativnih učinkov prekomernega hrupa v prometu, prometnih zastojev itd.,
- zmanjšanje emisij toplogrednih plinov s pripravo NNP.

## 3.3 Strategija

Spodnja tabela predstavlja obstoječe izzive in predlagane strategije

**Tabela 10: Izzivi in predlagane strategije za njihovo reševanje**

| Št. | Izzivi | Strategije |
|---|---|---|
| 1. | Turisti na kratkih razdaljah uporabljajo načine prevoza, ki niso trajnostni | Spodbujanje raziskovanja mesta z aktivnimi načini mobilnosti |
| 2. | Turisti na srednjih dolgih razdaljah uporabljajo načine prevoza, ki niso trajnostni | Spodbujanje rabe e-koles in javnega prevoza |
| 3. | Prevelika koncentracija ljudi v starem mestnem jedru Kopra | Boljša porazdelitev števila obiskovalcev na zanimivih turističnih točkah, povečanje raznolikosti mestne turistične ponudbe in s tem doživetij obiskovalcev |
| 4. | Zastoji v cestnem prometu | Uvajanje sheme zaračunavanja pristojbin za prometno preobremenjenost |
| 5. | Služba za odstranjevanje odpadkov uporablja vozila z dizelskim motorjem | Uvajanje električnih vozil v vozni park komunalnega podjetja za ravnanje z odpadki |
| 6. | Samostojna mobilnost starejših oseb v mestu, ki se pogosto soočajo z omejeno mobilnostjo | Uvajanje trajnostnih možnosti prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo |

## 3.4 Ukrepi in kazalniki

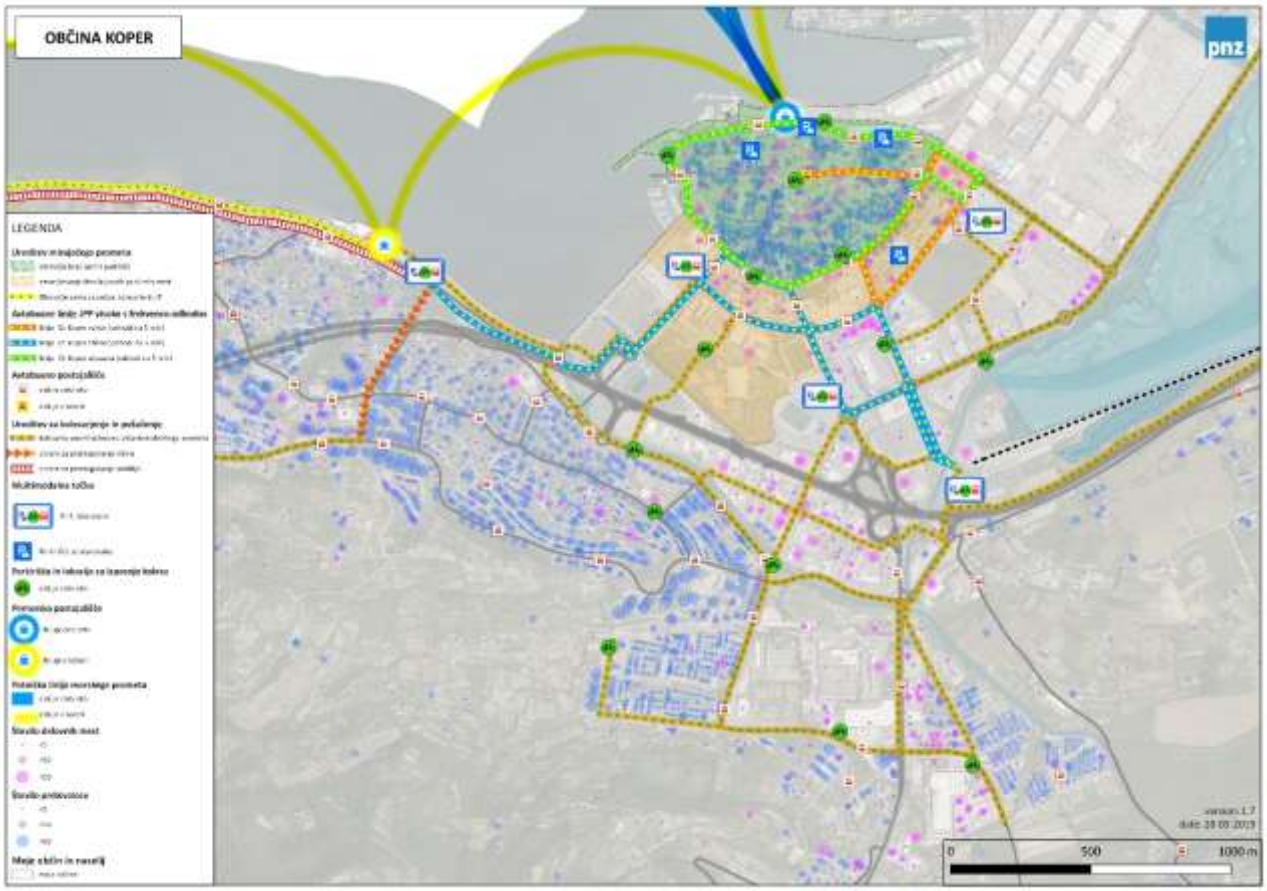
Za vsak izziv je bila določena strategija in načrtovani ukrepi, ki ustrezajo posebnim ciljem. Načrtovane so bile dejavnosti za dosego ciljev, kazalniki pa bodo zagotovili spremljanje uspešnosti ukrepov. Določeni so bili kvantitativni kazalniki in ciljne vrednosti, ki jih je treba doseči do leta 2028. Izbrani kazalniki so povezani s kazalniki, ki so vključeni v celostno prometno strategijo.

**Tabela 11: Ukrepi in kazalniki**

| Št. | Strategije | Ukrepi | Pokazatelji in cilj |
|---|---|---|---|
| 1. | Spodbujanje raziskovanja mesta z aktivnimi načini mobilnosti | 1. Vzpostavitev sistema izposoje koles<br>2. Vzpostavitev spletne aplikacije za najem e-koles<br>3. Nadaljnja izgradnja in ureditev kolesarskega omrežja v Kopru<br>4. Koper, mestno jedro brez avtomobilov<br>5. Zmanjšanje števila javnih parkirišč | ➢ Delež potnikov na križarjenjih, ki hodijo peš in/ali se vozijo s kolesom:<br>○Trenutno: hoja 59 %, najem in vožnja s kolesom 3 %.<br>○Cilj: hoja 61 %, najem in vožnja s kolesom 5%. |
| 2. | Spodbujanje rabe e-koles in javnega prevoza | 1. Nadaljnja izgradnja in ureditev kolesarskega omrežja na podeželju<br>2. Vzpostavitev skupnega sistema izposoje koles s sosednjimi občinami (Ankaran, Izola, Piran, Trst – Italija)<br>3. Uvedba 4 linij z e-avtobusi<br>4. Uvedba nizkoogljičnega vodnega prometa<br>5. Uvedba multimodalnih prestopnih točk | ➢ Delež potnikov na križarjenjih, ki uporabljajo javni prevoz:<br>○Trenutno: 2 %,<br>○Cilj: 4%.<br><br>➢ Število manjkajočih povezav v kolesarskem omrežju:<br>○17. |

| Št. | Strategije | Ukrepi | Pokazatelji in cilj |
|---|---|---|---|
| | | 6. Uvedba enotne turistične kartice (za lažji dostop potnikov na križarjenjih do javnega prevoza, sistemov souporabe koles, itd.)<br>7. Uvedba lahke železnice | ➢ Število prevoznih linij po vodi:<br>○Trenutno: 0<br>○Cilj: 2.<br><br>➢ Število e-avtobusov:<br>○Trenutno: 1<br>○Cilj: 4. |
| 3. | Boljša porazdelitev števila obiskovalcev na zanimivih turističnih točkah, povečanje raznolikosti mestne turistične ponudbe in s tem doživetij obiskovalcev | Razvijanje in promocija: različnih doživljajskih poti, raznovrstnih turističnih točk in dejavnosti, ki se lahko odvijajo vse leto (križarjenje lahko postane manj sezonsko) | Število ponujenih izletov:<br>○Trenutno: 25<br>○Cilj: 40. |
| 4. | Uvajanje sheme zaračunavanja pristojbin za prometno preobremenjenost | Uvedba specifičnega režima za dostop in parkiranje taksijev v pristanišču, zagotavljanje usposabljanja ponudnikov taksi storitev o varčnem načinu vožnje, predstavitev pomena e-mobilnosti za zmanjšanje emisij $CO_2$ in dvig znanja o lokalnih znamenitostih | ➢ Število obstoječih predpisov za turistični vozni park v pristanišču:<br>○Trenutno: 0<br>○Cilj: 1. |
| 5. | Uvajanje električnih vozil v vozni park komunalnega podjetja za ravnanje z odpadki | Uvedba enega električnega vozila za čiščenje in urejanje javnih površin | ➢ Število električnih vozil v voznem parku komunalnega podjetja za ravnanje z odpadki:<br>○Trenutno: 3<br>○Cilj: 4. |
| 6. | Uvajanje trajnostnih možnosti prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo | Uvedba treh električnih vozil za prevoz oseb z omejeno mobilnostjo v mestu Koper | ➢ Število električnih vozil:<br>○Trenutno: 0<br>○Cilj: 3. |

Izdelan je bil večmodalni prometni načrt, ki bo uveden z namenom reševanja ugotovljenih prometnih težav okrog mesta v prihodnjih letih, kot je prikazano na spodnjem zemljevidu (slika 7).




**Slika 7: Večmodalni prometni načrt mesta Koper**
(Večmodalna shema trajnostne mobilnosti v obalnem pasu, PNZ d.o.o., 2018)

## 3.5 Razvoj prihodnjih scenarijev

Tabela 12 povzema informacije o treh scenarijih na način, ki omogoča preprosto primerjavo med scenariji.

**Tabela 12: Različni scenariji in predvideni vplivi**

| Scenarij | Onesnaževala in toplogredni plini | Sobivanje lokalnih prebivalcev in turistov iz potniških ladij |
|---|---|---|
| **Scenarij brez sprememb** | Trenutni gospodarski, družbeni in okolski trendi ostajajo nespremenjeni. | |
| **Najboljši možni scenarij** | Kljub povečanju števila potnikov na križarjenjih bo več turistov uporabljalo bolj trajnostne možnosti prevoza (npr. hoja, kolesarjenje, e-avtobus in drugo). To pomeni manjši | Središče mesta ne bo prenatrpano, ker bo vzpostavljeno ravnotežje med različnimi zanimivimi območji za turiste. Poleg tega bo lokalno gospodarstvo uspevalo, več ljudi bo kolesarilo in hodilo. To lahko prispeva k izboljšani |

| Scenarij | Onesnaževala in toplogredni plini | Sobivanje lokalnih prebivalcev in turistov iz potniških ladij |
|---|---|---|
| | izpust toplogrednih plinov in onesnaževal. | podobi pri potnikih na križarjenju. Javni prevoz z nizkimi emisijami ogljika bo bolj razširjen, kar bo vodilo k trajnostnemu razvoju križarjenja. |
| **Najslabši možni scenarij** | Z znatnim povečanjem števila potnikov na križarjenjih se bo povečalo število potniških ladij, s tem pa tudi količina toplogrednih plinov in onesnaževal. | Negativni učinki bodo povzročili prekomeren hrup v prometu, prometne zastoje itd. Če ne bodo sprejeti nobeni ukrepi, bodo domačini začeli dvomiti o koristih tovrstnega turizma. |
| **Najverjetnejši scenarij** | Prehod na načine prevoza z nizkimi emisijami ogljika morda ne bo zadostoval za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal (zaradi povečanja skupnega števila turistov), lahko pa zadostuje za vzdrževanje trenutnih ravni emisij. | Število turistov bo postopoma naraščalo. Delež turistov, ki bodo izbrali kolesarjenje in hojo, se bo počasi povečeval. Turisti bodo lahko izbirali med različnimi doživljajskimi potmi in lokalnimi izdelki. Delno bo uveden nizkoogljični javni prevoz. |

## 4. Izvajanje ukrepov in spremljanje izvedbe

Izvajanje NNP je razdeljeno na naslednje korake:

1. Sprejetje načrta s strani Luke Koper, d. d. (pristaniška uprava) in s strani Mestne občine Koper.
2. Vzpostavitev ekipe sodelavcev, odgovornih za izvajanje.
3. Vključevanje ključnih deležnikov za podporo.
4. Izvajanje ukrepov v navedenem roku. Za izvedbo NNP v navedenem roku sta odgovorna pristaniška uprava in Mestna občina Koper v sodelovanju s ključnimi deležniki.
5. Spremljanje in nadzor nad izvedenimi ukrepi. Organa, pristojna za spremljanje in nadzor nad izvajanjem ukrepov, sta pristaniška uprava in Mestna občina Koper.

## 5. Financiranje

Javna sredstva za infrastrukturne projekte in promocijske dejavnosti je mogoče pridobiti iz sredstev občine ali iz različnih nacionalnih in EU skladov.

Za nekatere ukrepe bodo morda potrebne zasebne naložbe zasebnih organizacij ali novo ustanovljenih podjetij, kar lahko ustvarja prihodke.

**Strategija 1 – Spodbujanje raziskovanja mesta z aktivnimi načini mobilnosti**

| Ukrepi | Začetek/ rok | Ključni deležniki | Zunanji strokovnjaki | Strošek | Vir financiranja |
|---|---|---|---|---|---|
| 1.1 Vzpostavitev sistema izposoje koles | 1/2019 - 12/2019 | Mestna občina Koper | Da | 792.126 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 1.2 Vzpostavitev spletne aplikacije za najem e-koles | 10/2019 - 12/2020 | Mestna občina Koper, Turistično informacijski center | Da | 30.000 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 1.3 Nadaljnja izgradnja in ureditev kolesarskega omrežja v Kopru | 1/2020 – 12/2028 | Mestna občina Koper | Da | 1.300.000 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 1.4 Koper, mestno jedro brez avtomobilov | 6/2020 - 12/2027 | Mestna občina Koper | Da | 10.000.000€ | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 1.5 Zmanjšanje števila javnih parkirišč | 5/2022- 12/2028 | Mestna občina Koper | Da | N/A | Lokalni, nacionalni in EU viri |

**Strategija 2 – Spodbujanje rabe e-koles in javnega prevoza**

| Ukrepi | Začetek/ rok | Ključni deležniki | Zunanji strokovnjaki | Strošek | Vir financiranja |
|---|---|---|---|---|---|
| 2.1 Nadaljnja izgradnja in ureditev kolesarskega omrežja na podeželju | 5/2021-12/2028 (Možno podaljšanje) | Mestna občina Koper | Da | 4.000.000 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 2.2 Vzpostavitev skupnega sistema izposoje koles s sosednjimi občinami (Ankaran, Izola, Piran, Trst – Italija) | 9/2020 - 12/2025 (Možno podaljšanje) | Mestna občina Koper, Občina Ankaran, Izola, Občina Piran, Občina Trst | Da | / | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 2.3 Uvedba 4 linij z e-avtobusi | 5/2019 - 6/2020 | Mestna občina Koper, ARRIVA, GOLEA | Da | 555.000 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 2.4 Uvedba nizkoogljičnega vodnega prometa | 5/2022 - 6/2023 | Mestna občina Koper, zasebni partner, GOLEA | Da | / | Lokalni, nacionalni, EU in zasebni viri |
| 2.5 Uvedba multimodalnih prestopnih točk | 5/2022 - 12/2028 (Možno podaljšanje) | Mestna občina Koper, Regionalni razvojni center Koper, ARRIVA | Da | 5.600.000 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 2.6 Uvedba enotne turistične kartice | 2/2021 – 2/2022 | Mestna občina Koper, Atlas Express d.o.o., Luka Koper d.d., Turistično informacijski center, Regionalni razvojni center Koper | Da | 30.000 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |
| 2.7 Uvedba lahke železnice | 2/2025 – | Ministrstvo za infrastrukturo, Mestna občina Koper, Mestna občina Koper, Občina Ankaran, Izola, Občina Piran, Občina Trst | Da | / | Lokalni, nacionalni in EU viri |

**Strategija 3 – Boljša porazdelitev števila obiskovalcev na zanimivih turističnih točkah, povečanje raznolikosti mestne turistične ponudbe in s tem doživetij obiskovalcev**

| Ukrepi | Začetek/ rok | Ključni deležniki | Zunanji strokovnjaki | Strošek | Vir financiranja |
|---|---|---|---|---|---|
| 3.1 Razvijanje in promocija: različnih doživljajskih poti, raznovrstnih turističnih točk in dejavnosti, ki se lahko odvijajo vse leto | 1/2020 – 12/2028 | Atlas Express, Turistično informacijski center, Mestna občina Koper, Regionalni razvojni center Koper, Luka Koper, d. d. | Da | 120.000 € na leto | Lokalni, nacionalni in EU viri |

**Strategija 4 – Uvajanje sheme zaračunavanja pristojbin za prometno preobremenjenost**

| Ukrepi | Začetek/ rok | Ključni deležniki | Zunanji strokovnjaki | Strošek | Vir financiranja |
|---|---|---|---|---|---|
| 4.1 Uvedba specifičnega režima za dostop in parkiranje taksijev v pristanišču, zagotavljanje usposabljanja ponudnikov taksi storitev o varčnem načinu vožnje, predstavitev pomena e-mobilnosti za zmanjšanje emisij CO2 in dvig znanja o lokalnih znamenitostih | 1/2021 – 12/2022 | Mestna občina Koper, Luka Koper, d. d. | Da | 30.000 € | Lokalni viri |

**Strategija 5 – Uvajanje električnih vozil v vozni park komunalnega podjetja za ravnanje z odpadki**

| Ukrepi | Začetek/ rok | Ključni deležniki | Zunanji strokovnjaki | Strošek | Vir financiranja |
|---|---|---|---|---|---|
| 5.1 Uvedba enega električnega vozila za čiščenje in urejanje javnih površin | 1/2020 – 12/2020 | Marjetica Koper d.o.o., Mestna občina Koper | Ne | 200.000 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |

**Strategija 6 – Uvajanje trajnostnih možnosti prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo**

| Ukrepi | Začetek/ rok | Ključni deležniki | Zunanji strokovnjaki | Strošek | Vir financiranja |
|---|---|---|---|---|---|
| 6.1 Uvedba treh električnih vozil za prevoz oseb z omejeno mobilnostjo v mestu Koper | 1/2023 – 12/2023 | Mestna občina Koper | Ne | 50.000 € | Lokalni, nacionalni in EU viri |

## 6. Bibliografija


1. Akcijski načrt za trajnostno energijo Mestne občine Koper (2018)
2. Anketa o potrebah uporabnikov, RRA LUR Ljubljana, 2018
3. Atlas okolja, 2019
4. Brošura DULEVO INTERNATIONAL: Industrial and street cleaning equipment, 2017
5. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper (2017)
6. Dokument identifikacije investicijskega projekta za nakup novih e-avtobusov v Kopru, 2019
7. Experiential travel, Wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/Experiential_travel (2018)
8. Koper, https://ekopercapodistria.si/ (2018)
9. KOPER CARD, http://www.koper-card.si/en/(2019)
10. Koper - The Green Destinations Collection, http://collection.greendestinations.org/dest/koper/ (2018)
11. Lokalni energetski koncept Mestne občine Koper 2013
12. Luka Koper, https://luka-kp.si/slo/terminali-191/single/potniski-terminal-255 (2018)
13. Mestna občina Koper, https://www.koper.si/sl/(2019)
14. Občinski program varstva okolja Mestne občine Koper 2015-2020
15. Potniški terminal Luke Koper, https://luka-kp.si/slo/terminali-191/single/potniski-terminal-255 (2019)
16. Prostorsko in urbanistično načrtovanje Mestne občine Koper, 2017
17. Razvojne možnosti za križarjenje, 2012
18. Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020 (št. 303-7/2013/34)
19. Strategija razvoja in trženja turizma v Mestni občini Koper do leta 2025
20. Strategija trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021
21. Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper, 2016
22. U.S. Experiential Traveler Trends: Annual Survey on Traveler Behavior, Motivations & Preferences (2018)
23. Večmodalna shema trajnostne mobilnosti v obalnem pasu, PNZ d.o.o., 2018
24. Zelena shema slovenskega turizma, kratek pregled, 2018

# 7. Priloge

## 7.1 Opis ukrepov NNP

## 1.1 Vzpostavitev sistema izposoje koles

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  V okviru sistema souporabe koles bo na voljo skupno sedemnajst (17) postaj v bližini velikih generatorjev prometa. Večina postaj se nahaja ob kolesarskih stezah ali v neposredni bližini slednjih. Ena postaja se nahaja v bližini potniškega terminala. Pet postaj trenutno ni neposredno povezanih z obstoječim kolesarskim omrežjem. Izveden bo nakup 102 električnih koles.
- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Ključen izziv bo predstavljalo sodelovanje različnih deležnikov za uspešno promocijo sistema izposoje koles.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Ta ukrep bo uvedel storitve izposoje e-koles v mestu, kar bo prispevalo k izboljšanju neodvisne mobilnosti tako prebivalcev, kot tudi turistov.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Ta ukrep turistom omogoča čist način prevoza ter možnost hitrejšega in lažjega gibanja po mestu. (npr. za obisk Naravnega rezervata Škocjanski zatok, ki se nahaja v bližini Luke Koper).

## 1.2 Vzpostavitev spletne aplikacije za najem e-koles

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Vse postaje za souporabo e-koles bodo vključene v sistem za izposojo, ki bo zagotavljal posodobljene informacije o številu koles, ki so na voljo na vsaki postaji. Uporabnikom bo na voljo mobilna aplikacija, ki bo pokazala, koliko koles je na voljo na določeni postaji ob določenem času. Vsaka postaja bo opremljena tudi z javno razsvetljavo in video nadzorom.
- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Glavni izziv predstavlja vzdrževanje in posodabljanje aplikacije. Morebitno oviro predstavlja tudi dejstvo, da se križarjenj udeležujejo v veliki meri starejše osebe, ki so običajno manj seznanjene z mobilnimi aplikacijami.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  IKT rešitve so namenjene potnikom na križarjenju, ki si raje samostojno organizirajo izlet na kopnem, kot pa da se udeležijo organiziranih ogledov.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Mobilna aplikacija bo turistom omogočala samostojno izposojo koles.

## 1.3 Nadaljnja izgradnja in ureditev kolesarskega omrežja v Kopru

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Mestna občina Koper postopoma širi mrežo kolesarskih poti v mestu ter na podeželju. Zgrajena ustrezna infrastruktura bo omogočila razvoj trajnostnega prevoza. Občina načrtuje izgradnjo manjkajoče povezav med posameznimi obstoječimi kolesarskimi stezami v mestu. Seznam manjkajočih odsekov: kolesarska steza med Markovcem in Gažonom, manjkajoča kolesarska steza na Dolinski cesti od krožišča pri Hoferju do Mercatorja, manjkajoči del kolesarske steze na Šmarski, Ferrarska ulica, Oljčna pot in Ulica 15. maja.

- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Občina bo morala pridobiti namenska nepovratna sredstva Kohezijskega sklada EU.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Ustrezna kolesarska infrastruktura se kombinira s storitvijo izposoje e-koles.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Potniki na križarjenjih lahko udobno in varno prikolesarijo do glavnih turističnih znamenitosti.

## 1.4 Koper, mestno jedro brez avtomobilov

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  V skladu s Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper se načrtuje postopno omejevanje motornega prometa v starem mestu, do leta 2025 pa popolno zaprtje mestnega središča za motorni promet. Znotraj tega strateškega dokumenta se ureja tudi izboljšanje varnosti in načrtuje zmanjšanje števila prometnih nesreč za 50 % od leta 2017 do 2027. Hoja in kolesarjenje sta prepoznana in promovirana kot trajnostna načina prevoza, ki pozitivno vplivata na zdravje, okolje in kakovost življenja v mestu. Trajnostno izboljšanje prometa bo pripomoglo k zmanjšanju prometnih zastojev in zvočnega onesnaževanja ter prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka. Ukrep bo prispeval k lažjemu izvajanju politik za ponovno prisvojitev urbanega prostora in za bolj prijazno mestno okolje.
- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Prvi korak je sektorsko strateško načrtovanje, da pridobimo jasno razumevanje na strani povpraševanja in ponudbe, da ocenimo, od kje bi prihajali tokovi, kam bi bili usmerjeni, kakšne vrste informacij in infrastrukture bi zahtevali, da se odločijo za hojo po mestu in do lokalnih znamenitosti.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Ukrep podpira bolj homogeno porazdelitev turistov po mestu, s čimer pomaga oživiti poslovanje na širšem območju in ne zgolj okoli glavnih turističnih znamenitosti.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Boljša infrastruktura bo zagotovila varno in učinkovito okolje, v katerem se bo mogoče sprehajati brez skrbi in brez večjih omejitev.

## 1.5 Zmanjšanje števila javnih parkirišč

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Glede na analizo se je le 1 % turistov iz potniških ladij odločilo za najem avtomobila. V scenariju, po katerem bi Koper postal t.i. home port, ni predvidenih dodatnih namenskih parkirnih mest. Mestna občina Koper bo dejansko zmanjšala odvisnost prebivalcev in obiskovalcev od avtomobilov. Dolgoročno je predvideno parkiranje izven centra mesta, kar bo prineslo številne pozitivne učinke. Na prvem mestu bo ta ukrep povečal varnost v prometu. V središču Kopra, prav tako tudi v središču drugih naselij znotraj Mestne občine Koper bodo imeli prednost pešci in kolesarji pred motornimi vozili.
- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Začetno nezadovoljstvo uporabnikov z uvedbo ukrepa.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Število voženj z motornimi vozili bo minimalno, saj bo parkiranje na določenih lokacijah omejeno.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Mesto bo še bolj privlačno za turiste.

## 2.1 Nadaljnja izgradnja in ureditev kolesarskega omrežja na podeželju

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Mestna občina Koper postopoma širi mrežo kolesarskih poti v mestu ter na podeželju. Zgrajena ustrezna infrastruktura bo omogočila razvoj trajnostnega prevoza. Postopoma nameravajo zgraditi manjkajoče kolesarske steze na podeželju. Seznam manjkajočih povezav v kolesarskem omrežju: Bertoki – Prade, križišče za Ankaran – Hrvatini, Bertoki – Pobegi, Pobegi – Sveti Anton, manjkajoča povezava do kolesarske poti Parenzana v Bertokih, Hrvatini – Škofije, Bordon – Cepki, Rižane – Mostičje, Venganel – Prade, Bertoki – betonarna Dekani, betonarna Dekani – Miši, betonarna Dekani – Dekani center, Manžan – Guci, Hrvatini – Lazaret in Škofije – Ankaran.
- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
- Občina bo morala pridobiti namenska nepovratna sredstva Kohezijskega sklada EU.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Širitev kolesarske mreže na podeželju omogoča razvoj novih doživljajskih poti.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Turisti se vse bolj zanimajo za različne doživljajske poti. V okviru tega ukrepa se naveže uporabo kolesa kot prevoznega sredstva na ponudbo doživljajskih poti v bližini mesta Koper.

## 2.2 Vzpostavitev skupnega sistema izposoje koles s sosednjimi občinami (Ankaran, Izola, Piran, Trst – Italija)

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Ta ukrep je nadgradnja ukrepa 1.1 Vzpostavitev sistema izposoje koles v Kopru in v sosednjih občinah. Skupni sistem izposoje koles omogoča, da si uporabnik npr. v Kopru izposodi e-kolo, kolesari v Portorož (Občina Piran), tam pusti e-kolo in se z avtobusom vrne v Koper. Organizirani so bili prvi sestanki s sosednjimi občinami, da bi se dogovorili, kako izvesti ta ukrep.
- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Mestna občina Koper je z javnim razpisom izbrala izvajalca. Naložba bo dokončana leta 2019. Naložba se bo sofinancirala z namenskimi kohezijskimi sredstvi EU. Druge občine bomo spodbudili, da pripravijo svoj razpis za izbiro izvajalca, ki jim bo pomagal pri vzpostavitvi združljivega sistema.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Ta ukrep je nadgradnja ukrepa 1.1.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Mreža kolesarskih poti se bo razširila po vsej slovenski obali, če bo mogoče, pa tudi v italijanski občini Trst.

## 2.3 Uvedba 4 linij z e-avtobusi

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Družba Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o. je leta 2014 na podlagi javnega razpisa dobila koncesijo za izvajanje javnega mestnega avtobusnega prevoza v Mestni občini Koper. Pogodba je bila podpisana 27. januarja 2014, in velja za obdobje desetih let. V Kopru je osem javnih mestnih avtobusnih linij. Glede na Dokument identifikacije investicijskega projekta za nakup novih e-avtobusov v Kopru se je med 1. oktobrom 2014 in 31. decembrom 2018 z avtobusi na mesec peljalo v povprečju 71.867

potnikov. V uporabi je 14 vozil, od tega 13 vozil na dizel. Od novembra 2018 dalje obratuje nova linija. Na liniji številka 4 vozi električni avtobus: Šalara-Olmo-Market-Žusterna-Market-Olmo-Šalara.

Za nove linije 1, 2 in 3 se načrtuje nakup dodatnih treh (3) e-avtobusov. Liniji 1 in 2 se dopolnjujeta in povezujeta parkirišča P+R v Žusterni ter v industrijski coni v Serminu (Sermin GORC) s središčem mesta, z glavno avtobusno postajo v Kopru (P+R Koper in parkirišče za avtodome). Linije se v poletnih mesecih razširijo od P+R Žusterna preko Rozmanove in Krožne ulice do meje med delom obalne ceste, ki je zaprt za vozila, in delom ceste z rednim enosmernim prometom do Kopra. Nove linije bodo vzpostavile tudi novo povezavo z industrijsko cono Sermin (Sermin GORC).

Na spodnjem zemljevidu sta prikazani liniji 1 in 2.

**Slika 8: Linija 1 in 2**
(Mestna občina Koper, 2019)

Linija št. 3 je prikazana na spodnjem zemljevidu.

**Slika 9: Linija 3**

(Mestna občina Koper, 2019)

Tehnične značilnosti novih e-avtobusov so navedene spodaj:

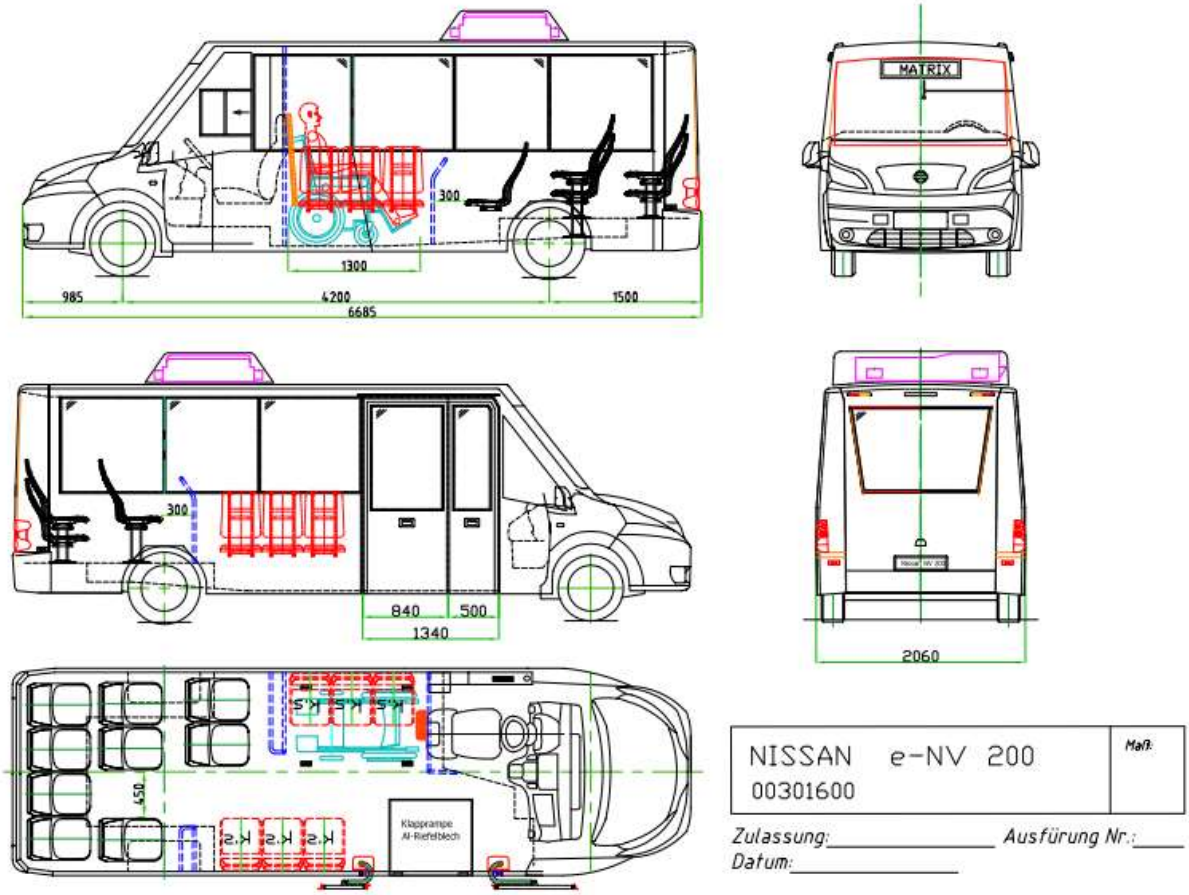
**Tabela 13: Tehnične značilnosti električnih atobusov**

(Dokument identifikacije investicijskega projekta za nakup novih e-avtobusov v Kopru, 2019)

| AVTOBUS | K-Bus E-Solar City |
|---|---|
| Kategorija | M2 |
| Teža praznega vozila | 2.500 kg |
| Največja dovoljena skupna teža vozila | 4.450 kg |
| Število potnikov | 26 potnikov + voznik |
| Doseg vozila | Približno 100 km |
| Akumulator | 40 kWh s sistemom hitrega polnjenja |
| Sončne celice na strehi | 600 W |

**Slika 10: E-bus iz Kopra**

(Dokument identifikacije investicijskega projekta za nakup novih e-avtobusov v Kopru, 2019)




**Slika 11: K-BUS d.o.o. Koper**

(Dokument identifikacije investicijskega projekta za nakup novih e-avtobusov v Kopru, 2019)

- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Mestna občina Koper je na javnem razpisu nacionalnega Eko sklada zaprosila za nepovratna finančna sredstva za nakup električnih avtobusov (financira se lahko do 80 % vrednosti električnega avtobusa, davek ni upravičen strošek).
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  • zmanjšana raven hrupa,
  • lažji dostop do mestnega središča,
  • povečana privlačnost območja kot turistične destinacije,
  • večja energetska učinkovitost zaradi zmanjšane porabe energije,
  • znižanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje kakovosti zraka
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Javna avtobusna postaja stoji pred pristaniškim terminalom.

## 2.4 Izvedba nizkoogljičnega vodnega prometa

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Dolgoročno je predvidena nova redna linija, ki bo povezovala obalna mesta v Sloveniji in Trst v Italiji. Razširitev linije Trst - Milje do Kopra bi bila dobrodošla, saj trenutno ni povezave med obalnimi mesti v Sloveniji in Italiji. Ukrep bo postal zanimiv, če se bi prometna politika obeh držav spremenila. Treba bo najprej rešiti pravna vprašanja (kabotaža). Veljavna uredba zahteva sporočanje podatkov o potnikih (imena itd.), ki potujejo iz Trsta v Koper in obratno.

  Zaradi kabotaže se na primer mestni avtobusni promet med občinama Nova Gorica, Šempeter-Vrtojba (Slovenija) in Gorica (Italija) srečuje s podobnimi težavami. Občine, ki se nahajajo poleg italijansko-slovenske meje, pokrivajo območje 46,7 $km^2$ in imajo skupaj približno 75.000 prebivalcev. 8. avgusta 2011 je bilo ustanovljeno Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje EZTS GO z namenom prepoznavanja in spopadanja s skupnimi izzivi, iskanja rešitev za integracijo storitev in izboljšanja kakovosti življenja občanov.

  EZTS GO je instrument, ki je bil idejno zastavljen za premagovanje težav pri uresničevanju in upravljanju projektov čezmejnega sodelovanja zaradi različne zakonodaje in postopkov, ter za lažje uresničevanje skupnih nalog, ki niso zgolj ekonomske narave.

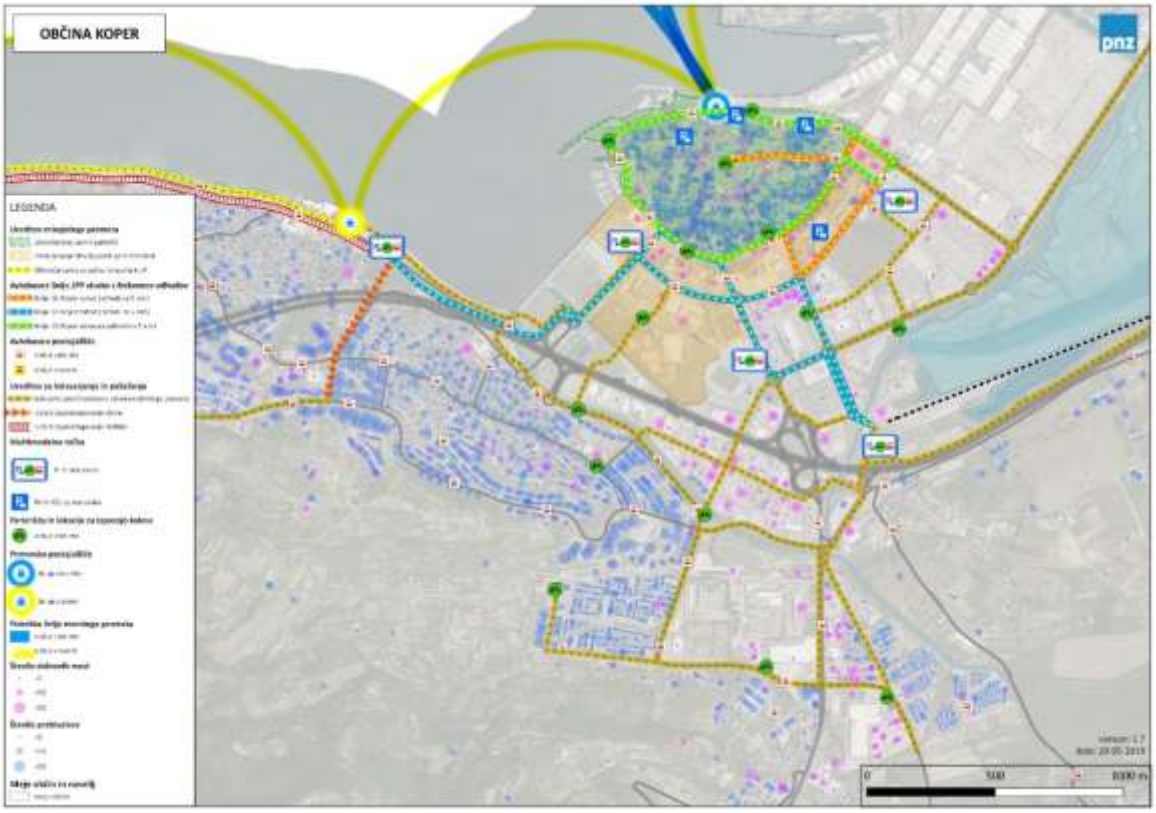
  Namen predloga čezmejnega sistema javnega prevoza EGTC GO je določiti trajnostno rešitev za odpravo preprek, ki ovirajo povezovanje mestnega prometnega javnega prevoza, ki deluje na območju EGTC GO. Uredba ES št. 1073/2009 v členu 15(c) določa naslednjo omejitev kabotaže: kabotaža je dovoljena za „linijske prevoze, ki jih izvaja prevoznik nerezident države članice gostiteljice v okviru mednarodnih linijskih prevozov v skladu s to uredbo, razen prevoznih storitev za potrebe mestnega središča ali urbane aglomeracije ali potrebe po prevozu med središčem in okoliškimi območji. Kabotaže se ne opravlja neodvisno od takega mednarodnega prevoza“. Kljub temu pa člen 8(4)(e) Uredbe določa, da se dovoljenje izda, razen, če država članica na podlagi podrobne analize zaključi, da temeljni namen storitve ni prevoz potnikov med postajališči v različnih državah članicah.
  **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Treba bo premostiti birokratske težave med državama.

Dodaten izziv predstavlja izgradnja namenskega pomola v Kopru.
Izvedba ukrepa je odvisna od interesa zasebnih investitorjev.

- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Povečanje raznolikosti prevoznih sredstev med obalnimi mesti.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Uvedba vodnih poti bi potnikom na križarjenjih ponudila nov in zanimiv pogled na mesto in njegovo okolico stran od tradicionalnih poti.

## 2.5 Uvedba multimodalnih prestopnih točk

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Izdelana je bila Multimodalna shema trajnostne mobilnosti v obalnem pasu, ki bo uvedena z namenom reševanja ugotovljenih prometnih težav v Kopru in okolici v prihodnjih letih. Z izrazom »multimodalna točka« ne opredeljujemo novega tipa prevoza, temveč inovativni pristop za uporabo obstoječih prometnih sistemov (parkiranje, uporaba kolesa, uporaba javnega mestnega avtobusa). Spodnji zemljevid prikazuje multimodalne točke mesta Koper.




**Slika 12: Prikaz ukrepov za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti v mestu Koper**
(Multimodalna shema trajnostne mobilnosti v obalnem pasu, PNZ d.o.o., 2019)

Za multimodalne točke je bil zasnovan poseben znak:

5 novih multimodalnih točk bo povezovalo uporabo 3 različnih prevoznih sredstev (avtomobilov, koles in javnega mestnega avtobusa). Del infrastrukture je že zgrajen (npr. del namenskih parkirišč za avtomobile).

- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Multimodalno vozlišče povezuje vsaj 3 prevozne sisteme in olajša izmenjavo. V proces načrtovanja tega ukrepa naj bodo vključeni naslednji deležniki: Mestna občina Koper, ARRIVA in Regionalni razvojni center Koper.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Povezovanje različnih načinov prevoza na enem mestu.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Multimodalne točke bodo olajšale prehod z enega prevoznega sistema na drugega. Ob prihodu potniške ladje pričakujemo povečano uporabo javnih avtobusov in sistema souporabe koles.

## 2.6 Uvedba enotne turistične kartice

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Turistična mestna kartica – Koper card je ključ, ki odpira mestna vrata in turistom ter obiskovalcem na enostaven način omogoča odkrivanje mesta. Ob nakupu turistične kartice imetnik prejme šest kuponov, s katerimi je mogoče obiskati glavne mestne znamenitosti in brezplačno izkusiti različna doživetja. Dva kupona veljata kot vstopnici v zvonik in voden ogled Pretorske palače, medtem ko je ostale štiri kupone mogoče poljubno izkoristiti za ogled drugih znamenitosti in za koriščenje lokalnih doživetij. Kartica vključuje številne ponudbe na poti okrog mesta ter popuste in darila pri različnih ponudnikih, ki nosijo oznako KOPER CARD. Kartico je mogoče uporabljati od dneva nakupa do 31. decembra tekočega leta. Popust je mogoče uporabiti večkrat v času veljavnosti kartice, in sicer ob vsakem nakupu ali naročilu storitve pri ponudnikih.

**Slika 13: Koper card**
(Koper card, 2018)

V okviru tega ukrepa bo kartica posodobljena. Ena kartica bo vključevala popust za vstopnine v mestne znamenitosti, posebne ponudbe v trgovinah ter uporabo javnega prevoza (avtobusi in e-kolesa).

- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Pričakujemo enostavno izvedbo nadgradnje, saj je obstoječa turistična kartica Koper card že na voljo za turiste.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Cilj tega ukrepa je potnikom na križarjenjih olajšati dostop do javnega prevoza in do sistema izposoje e-koles.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Pametna kartica je prilagojena potrebam turističnih križarjenj.

## 2.7 Uvedba lahke železnice

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Z lahko železnico bi zagotovili boljšo povezanost obalnih mest z nadaljevanjem proti Trstu in Umagu in uvedli alternativo uporabi avtomobila. Zemljevid s prikazom ene izmed variant trase je prikazan spodaj.

**Slika 14: Potek lahke železnice med Koprom in Sečovljami**
(»ADRIMOB«, Prometni institut Ljubljana d.o.o., 2014)

Strategija razvoja Prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 v ukrepu U.15 omenja lahko železnico v povezavi z ukrepi za izboljšanje in spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa v mestih, zaenkrat pa je še ne obravnava posebej. V Celostnih prometnih strategijah Mestne občine Koper ter sosednjih občin je med ukrepi navedena preučitev vzpostavitve mestne železnice na obalnem območju.

- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Smiselno je začeti s strokovnim in javnim diskurzom o možnosti prostorske umestitve lahke železnice, ki ga morajo sprožiti najvišji organi odločanja obalnih občin vključno s pristojnimi državnimi institucijami. Dejstvo je, da bi lahka železnica s podaljškom v sosednje države (Italija, Hrvaška) oziroma v navezi z bližnjim mednarodnim letališčem (Ronki) povezala širše regionalno območje v kateri se nahaja velik turistični potencial in posledično povezane še druge oblike storitev.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Lahka železnica je od običajne tudi bolj primerna za potek prek urbanih območij, zato bi lahko imela znotraj mest več postajališč in boljšo dostopnost za prebivalce. Lahka železnica omogoča dobro integracijo s klasično železnico, saj se lahko priključi tudi na običajne tire.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  S tem ukrepom se vzpostavi privlačen javni prevoz ob obali skozi celo leto in skrajša potovalne čase ob konicah v poletni sezoni, ko je na cestah gneča.

## 3.1 Razvijanje in promocija: različnih doživljajskih poti, raznovrstnih turističnih točk in dejavnosti, ki se lahko odvijajo vse leto

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**

  Koper skozi celo leto predstavlja aktivno in zeleno mediteransko destinacijo, v letu 2017 pa je bil tudi izbran za Evropsko destinacijo odličnosti na področju kulturnega turizma. V njem se zgodovinsko obmorsko mesto srečuje z zelenim istrskim podeželjem in razkriva neverjetno zgodovino, kulturno dediščino, široko paleto kulinaričnih dobrot, pristnih zgodb, naravnih znamenitosti in doživetij. Prijetna mediteranska klima nudi številne možnosti za aktivno preživljanje prostega časa in sprostitev v naravi ali ob morju. V bližini mesta se nahaja tudi največje polslano mokrišče v Sloveniji, Naravni rezervat Škocjanski Zatok (Koper - The Green Destinations Collection, 2018).

  Doživljajske potovanja lahko poudarjajo različna področja lokalnega življenja – kulinariko, kulturo, zgodovino, nakupovanje, naravo ali družabno življenje – in tako lahko predstavljajo osnovo za celostno potovalno izkušnjo. Ker gre za več kot le obisk, omogočajo bolj poglobljeno razumevanje kulture, ljudi in zgodovine potovalne destinacije. Zato popotnik stopi v stik z domačini, ki podajajo napotke za doživljanje lokacije. (Experiential travel, 2018).

  Pojem „doživljajska potovanja“ se omenja v različnih knjigah in publikacijah že od leta 1985 dalje, v zadnjih letih pa se razkriva kot pomemben tržni trend. V letu 2017 je v raziskavi 65 % popotnikov izbralo, da jim je ljubše doživeti nekaj novega kot pa se na potovanju spočiti (U.S. Experiential Traveler Trends 2018: Annual Survey on Traveler Behavior, Motivations & Preferences).

  Po podatkih lokalne turistične agencije Atlas Express se turisti vedno bolj zanimajo za doživljajske poti. Že sedaj lahko izbirajo med številnimi doživljajskimi potmi. Treba je razviti nove takšne poti, jih promovirati in ponuditi turistom.

  Mestna občina Koper je pristopila k Zeleni shemi slovenskega turizma. Shema predstavlja celovit sistem za spodbujanje razvoja trajnostnega turizma v Sloveniji, namenjen tako destinacijam kot ponudnikom turističnih storitev. Shema, katere cilj je izboljšati konkurenčnost, kakovost in inovativnost slovenskega turizma, temelji na sistemu kazalnikov za evropski turizem ETIS in na Svetu za globalni trajnostni turizem GSTC, kar omogoča primerjavo z drugimi zelenimi destinacijami po svetu (Zelena shema slovenskega turizma, 2018).

  Oznaka SLOVENIA GREEN:

**Slika 15: Oznaka SLOVENIA GREEN**

Zelena shema slovenskega turizma, 2018

- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Pri izvajanju tega ukrepa morajo med seboj sodelovati naslednji ključni deležniki: Atlas Express d.o.o., Turistično informacijski center, Mestna občina Koper, Regionalni razvojni center Koper, Luka Koper d.d.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  V okviru tega ukrepa bodo razvite aktivnosti, ki lahko potekajo celo leto in ki bodo nato promovirane in ponujene turistom. Potniške ladje za križarjenje je treba razporediti skozi vse leto ter teko ublažiti negativne učinke, na primer prekomeren hrup, prometne zastoje, itd.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Doživljajska poti se večinoma osredotočajo na navdihujoče poti in/ali na spoznavanje samega sebe.

## 4.1 Uvedba specifičnega režima za dostop in parkiranje taksijev v pristanišču, zagotavljanje usposabljanja ponudnikov taksi storitev o varčnem načinu vožnje, predstavitev pomena e-mobilnosti za zmanjšanje emisij $CO_2$ in dvig znanja o lokalnih znamenitostih

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  V Koprskem pristanišču ni specifičnih parkirnih predpisov za taksije. Trenutno dostop do pristanišča ni urejen ali nadzorovan. Potrebna je ustrezna uredba, s katero se določijo pogoji za parkiranje v okolici potniškega terminala ter pogoji za dostop do pristanišča in cenik. Nadaljnja možnost je segmentacija vozil po kategorijah emisij. E-vozila in hibridna vozila bi morala za dostop do neposredne bližine pristanišča plačati manj, medtem ko bi dostop do vozil z visokimi emisijami lahko bil trajno ali časovno omejen. S tem nizom ukrepov lahko pristojna oblast uspešno upravlja z območjem mesta in potniškega terminala, pri čemer sledi novim okoljskim direktivam.

  Pri podeljevanju koncesij za taksi storitve bi morala imeti prednost električna vozila. Koncesijo za izvajanje taksi službe podeljuje država. Smiselna bi bila sprememba zakonodaje, da bi te koncesije dajala občina, ki bi lahko določila strožje pogoje.

  Poleg tega bi morali izvajati usposabljanja ponudnikov taksi storitev o varčnem načinu vožnje, o pomenu e-mobilnosti za zmanjšanje emisij $CO_2$ in o zanimivih lokalnih atrakcijah.
- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Delež naložb javne uprave bo nizek (priprava načrta, priprava uredbe o parkiranju taksijev, zagotovitev usposabljanja), delež zasebnega sektorja pa visok (Luka Koper – izdelava in uvajanje sheme, namestitev sistemov in vzdrževanje; taksi službe – nova vozila).
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Glavni cilj sheme je zmanjšati zastoje v mestu (število taksijev) in prepričati taksiste k uporabi učinkovitejših vozil. Pričakuje se tudi večja varnost v prometu.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Končni cilj je izboljšati kakovost taksi službe.

## 5.1 Uvedba enega električnega vozila za čiščenje in urejanje javnih površin

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**

  Javo podjetje za ravnanje z odpadki Marjetica Koper d.o.o. za izvajanje dejavnosti v glavnem uporablja vozila z dizelskim agregatom. V zadnjih letih so v svoj vozni park postopoma uvedli električna vozila. Njihova električna vozila so prikazana na spodnjih slikah:

**Slika 1617: Manjše vozilo za odvažanje odpadkov iz mestnega središča**
(Marjetica Koper d.o.o., 2019)

**Tehnične značilnosti:**

- Nosilnost 300 kg
- Prostornina 1,8 $m^3$
- Dimenzije (mm) 2885 x 1570 x 1800
- Akumulator 8x12V (72V)
- 2 sedeža
- Polnjenje preko 220V vtičnice
- Največja hitrost 25 km/h
- Doseg 80 km
- Leto 2006

**Slika 18: Električno vozilo za 4 osebe**
(Marjetica Koper d.o.o., 2019)

**Tehnične značilnosti:**

- Moč motorja 4 kW
- Skupna dovoljena masa vozila 1100 kg
- Masa vozila 670 kg
- Nosilnost 430 kg
- Dimenzije (mm) 3320 x 1190 x 1690
- Število sedežev v potniški kabini 4
- Akumulator 8x6V
- Čas polnjenja 6 – 8 ur
- Polnjenje preko 220V vtičnice
- Največja hitrost 38 km/h
- Doseg 70 km
- Leto 2017

**Slika 19: Električni sesalnik se uporablja za čiščenje in urejanje javnih površin v centru mesta**
(Marjetica Koper d.o.o., 2019)

**Tehnične značilnosti:**

- Model Glutton 2411
- Dimenzije (mm) 1950 x 750 x 1700
- Masa 365 kg
- Akumulatorja 48V, 440 Ah
- Moč motorja 1500 W
- Raven hrupa 55 dB na 4 m razdalje
- Največja hitrost 6 km/h

Podjetje Marjetica trenutno razpolaga s 4 dizelskimi vozili za pometanje cest. Za čiščenje in urejanje središča Kopra je v uporabi eno dizelsko vozilo za pometanje. Vozilo obratuje 35 ur na teden (1820 ur na leto) in porabi 600 litro dizla na mesec (7200 litrov na leto).

V bližnji prihodnosti nameravajo zamenjati samo eno vozilo za pometanje cest z električnim, saj je avtonomija akumulatorjev še vedno vprašljiva. Stroški vzdrževanja novega električnega vozila s so nižji. Cena novega električnega vozila se giblje od 160.000 € do 200.000 € (odvisno od proizvajalca). Proizvajalci električnih vozil za pometanje obljubljajo okvirno 90 % prihranka pri gorivu.

Tehnične značilnosti predvidenega novega električnega vozila za pometanje cest so navedene v nadaljevanju:

**Slika 20: Električno vozilo za pometanje cest MODEL D. zero**

(Brošura industrijske opreme in opreme za čiščenje cest, DULEVO INTERNATIONAL, 2017)

**Tabela 14: Tehnične značilnosti vozil**

(Brošura industrijske opreme in opreme za čiščenje cest, DULEVO INTERNATIONAL, 2017)

| **Tehnične značilnosti električnega vozila za pometanje cest, MODEL D. zero** | | |
|---|---|---|
| DIMENZIJE | | |
| Dolžina | mm | 4495 |
| Širina | mm | 1440 |
| Višina | mm | 2000 |
| Višina z lučjo | mm | 2150 |
| Neto teža | kg | 3550 |
| Nosilnost | kg | 1000 |
| Skupna dovoljena masa | kg | 4550 |
| ZMOGLJIVOST | | |
| Zmogljivost čiščenja | $m^2/h$ | 25200 |

| | | |
|---|---|---|
| ŠIRINA POMETANJA | | |
| Nastavljiva širina pometanja | mm | 1750 ÷ 3200 |
| Najvišja hitrost | km/h | 25 |
| Delovna hitrost | km/h | 12 |
| ZABOJNIK ZA ODPADKE | | |
| Volumen zabojnika | $m^3$ | 2,1 |
| ZBIRALNIK ZA VODO | | |
| Prostornina zbiralnika za vodo | l | 237 |
| Material | | AISI 304 |
| Kapaciteta sistema za recikliranje | l | 180 |
| VODNI SISTEM | | |
| Tip | | Električni |
| Pretok | l/m | 15 |
| Tlak | Bar | 10 |
| AKUMULATOR | | |
| Tip | | Li Fe PO4 |
| Število akumulatorjev | št. | 2 |
| Največja moč delovanja | kW | 76,8 |
| Napetost | V | 96 |
| Zmogljivost baterije | Ah | 800 |
| Avtonomija (UNI EN 15429-2) | ure | 8 |
| Napetost | V | 12 |
| VLEČNO VOZILO | | |
| Menjalnik | | Električni |
| Moč motorja | W | 9000 |
| HIDRAVLIČNI SISTEMI | | |
| Tip | | Elektro-hidravlični |
| Elektro-hidravlični | W | 3500 |
| EMISIJE ZVOKA | | |
| Raven zvočnega tlaka (LpA) | dB | 64,4 |
| Raven zvočne moči (LwA) | dB | 93,4 |
| KLIMATSKI SISTEM | | |
| Tip | | Električni |
| Moč hlajenja | | 1,5 |
| Moč gretja | | 0,9 |

- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Služba za odstranjevanje odpadkov Marjetica Koper d.o.o. bo na javnem razpisu nacionalnega Eko sklada zaprosila za nepovratna finančna sredstva za nakup električnega vozila za pometanje cest.
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Cilj je spodbujanje služb znotraj Luke Koper ter zunanje izvajalce, k nakupu električnih vozil.

- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Zmanjšano onesnaževanje okolja in zvočno onesnaževanje.

## 6.1 Uvedba treh električnih vozil za prevoz oseb z omejeno mobilnostjo v mestu Koper

- **Kako se ukrep izvaja na lokalni ravni?**
  Glede na to, da so potniki na križarjenjih pogosto starejši ljudje z omejeno mobilnostjo, je smiselno na tovrstnih destinacijah uvesti ustrezne rešitve za pospeševanje neodvisne mobilnosti mestu in si prizadevati, da postanejo dostopnejše za vse potnike na križarjenjih, ne glede na njihove fizične omejitve, invalidnost ali starost.

  Prvi koraki v pravo smer so bili že izvedeni. Čez cesto od terminala je postavljeno dvigalo, ki ga uporabljajo večinoma starejši ljudje, ki želijo obiskati središče mesta. Potniški del pristanišča se nahaja približno 300 metrov od glavnega mestnega trga s katedralo, kavarnami, restavracijami in glavnimi turističnimi znamenitostmi. Uporaba dvigala je za uporabnike brezplačna.

**Slika 21: Javno dvigalo v Kopru**
(ALUKS, 2014)

Občina je objavila javni razpis za nakup treh električnih vozil (kategorija N1) s sedeži za šest potnikov. Načrtujejo, da bodo prebivalci in obiskovalci v letu 2019 lahko uporabljali tri električna dostavna vozila.

Vsa tri vozila lahko dosežejo največjo hitrost 40 km/h. Pobarvana bodo v belo in prilagojena za prevoz starejših in invalidnih oseb v središču mesta. Domet vozil bo najmanj 90 kilometrov. Vozila

se polnijo ob vožnji navzdol ter zaviranju. Posledično se ob varčni vožnji domet vozila poveča. (Mestna občina Koper, 2019).

- **Kateri so ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti pri izvajanju ukrepa?**
  Mestna občina Koper je na javnem razpisu nacionalnega Eko sklada zaprosila za nepovratno finančno spodbudo za nakup električnih avtobusov (financira se lahko do 80 % vrednosti električnih avtobusov, davek ni vključen).
- **V čem je ta ukrep drugačen od drugih podobnih ukrepov?**
  Ta ukrep upošteva, da velik del potnikov na križarjenjih predstavljajo starejše osebe z nizko stopnjo mobilnosti.
- **Kako ukrep zadovoljuje potrebe potnikov na križarjenjih?**
  Izvajanje ukrepa bi osebam z nizko stopnjo mobilnosti olajšalo dostop do mestnega središča.

## 7.2 Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov

Na začetku izdelave načrta nizkoogljičnega prevoza je bila določena časovnica za doseganje zastavljenih ciljev. Za izvedbo ukrepov NNP je bilo določeno obdobje desetih let.

V analizi emisij je bila upoštevana raba energije sledečih vozil, ki so povezani z izvajanjem križarjenj na območju Mestne občine Koper in služijo prevozu potnikov/tovora:

- avtobusi za organizirane izlete,
- avtobusi javnega prometa,
- taksiji,
- rent a car,
- vozila za pometanje javnih površin in
- vozila za zbiranje odpadkov.

Za izračun emisij $CO_2$ so bili upoštevani naslednji podatki:

- letni promet potnikov na potniških ladjah,
- napoved prihodov potnikov v Luko Koper za obdobje od leta 2018 do 2028,
- število dni, ko potniške ladje ostanejo na privezu v pristanišču,
- čas zadrževanja potniške ladje na destinaciji,
- število izletniških avtobusov na potniško ladjo,
- razdalja od pomola do avtoceste in nazaj (4,3 km v eno smer),
- prevožena kilometrina vozil po občinskih cestah (obravnavano je le območje pod občinsko pristojnostjo),
- frekvenca vozil na potniško ladjo,
- število vozil,
- zgradba in značilnosti vseh vozil.

V okviru scenarija brez sprememb, trenutni gospodarski, družbeni in okoljski trendi ostajajo nespremenjeni. Ta scenarij predpostavlja, da se ne izvede noben ukrep oziroma investicija. Nobeni ukrepi iz tega NNP ne bodo izvedeni.

Najboljši možni scenarij predvideva, da se izvedejo vsi ukrepi iz NNP. Uspešna uvedba specifičnega režima za dostop in parkiranje taksijev v pristanišču, zagotavljanje usposabljanja ponudnikov taksi storitev o varčnem načinu vožnje, predstavitev pomena e-mobilnosti za zmanjšanje emisij $CO_2$ in dvig znanja o lokalnih znamenitostih bi povzročili povečano število električnih taksijev. Ta scenarij predvideva, da bodo do leta 2028 v pristanišču v uporabi le električni taksiji.

Najverjetnejši scenarij upošteva izvajanje vseh ukrepov iz NNP. Nekateri ukrepi se bodo izvajali le delno. Tako bo npr. v Mestni občini Koper zgrajenih 70 % načrtovanih kolesarskih stez iz NNP. Po tem scenariju bo do leta 2028 v uporabi 30 % električnih taksijev.

Ob predpostavki, da se bo število potniških ladij in potnikov še naprej znatno povečevalo, potem uspešnosti načrta ni mogoče meriti tako, da za referenčno vrednost vzamemo absolutne vrednosti emisij $CO_2$. Dejstvo je, da bodo na rezultate vedno vplivali tudi drugi dejavniki. Na podlagi obstoječih podatkov, različnih pripravljenih scenarijev in zasnovanih ukrepov je bila izvedena analiza zmanjšanja emisij $CO_2$ na 1000 potnikov. Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov po scenarijih za srednjeročno in dolgoročno obdobje so prikazane v spodnji tabeli. Specifični cilj, ki je bil zastavljen, je v okviru najverjetnejšega scenarija v 10 letih zmanjšati emisije $CO_2$ za 20 % na potnika.

**Tabela 15: Emisije kg $CO_2$ na 1000 potnikov po scenarijih**

(Lastni izračuni GOLEA)

| Leto | Scenarij brez sprememb | Najboljši možni scenarij | Najverjetnejši scenarij |
|---|---|---|---|
| **2018** | 1.111 | 1.111 | 1.111 |
| **2023** | 1.111 | 859 | 893 |
| **2028** | 1.111 | 853 | 888 |

NNP ob najverjetnejšem ali najboljšem scenariju zasleduje cilje osnutka Nacionalnega energetskega in podnebnega načrta (NEPN), kjer je predvideno povečanje emisij $CO_2$ v sektorju prometa za 14 % do leta 2030 glede na izhodiščno leto 2015. Cilji NEPN ne bi bili doseženi le ob scenariju, ki ne vključuje sprememb.

V nadaljevanju so podani podatki in predstavljena metoda za oceno rabe energije v izhodiščnem letu po scenarijih za srednjeročno in dolgoročno obdobje.

V spodnji tabeli so podani izhodiščni podatki in izračun prevožene razdalje in rabe energije za javni mestni avtobusni prevoz.

**Tabela 16: Prevožena razdalja in raba energije za javni mestni avtobusni prevoz**

(Lastni izračuni na podlagi letnega poročila o izvajanju gospodarske javne službe javnega mestnega prometa na območju MO Koper 2018)

| | Vrednost | Enota |
|---|---|---|
| **Število prevoženih potnikov letno** | 886.032 | št. potnikov |
| **Letno prevožena razdalja** | 460.013 | km |
| **Doseg e-busa z enim polnjenjem** | 100 | km |
| **Število e-busov** | 4 | |
| **Raba energije na 1 km (dizelski pogonski agregat)** | 3,9 | kWh/km |
| **Raba energije na 1 km (električni pogonski agregat)** | 0,95 | kWh/km |
| **Raba energije (dizel), izhodiščno stanje pred uvedbo e-busov** | 1.794.049 | kWh |
| **Prevožena razdalja z avtobusi na dizel po uvedbi 4 e-busov** | 314.013 | km |
| **Prevožena razdalja 4 e-busov** | 146.000 | km |

### Izhodiščno leto 2018

**Tabela 17: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za izhodiščno leto 2018**

| | Hoja | Rent a car | Taksi | Organizirane ture (avtobus) | Javni prevoz (avtobus) | Kolo | Vozila za pometanje javnih površin | Vozila za odvoz smeti | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Delež turistov po načinu transporta | 59 | 1 | 3 | 32 | 2 | 3 | / | / | / |
| Število turistov | 59.835 | 1.014 | 3.042 | 32.453 | 2.028 | 3.042 | / | / | / |
| Raba vozil (kWh) | 0 | 3.165 | 9.496 | 18.281 | 368.640 | 0 | 14.765 | 2.794 | 417.142 |
| Emisije $CO_2$ (kg) | 0 | 855 | 2.564 | 4.936 | 99.533 | 0 | 3.987 | 754 | 112.628 |

**Tabela 18: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov za izhodiščno leto 2018**

| | |
|---|---|
| Emisije $CO_2$ na potnika (kg) | 1,11057 |
| Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov (kg) | 1.110,57 |

Emisije $CO_2$ so za prevoz turistov in tovora povezanega s potniškimi ladjami v Kopru leta 2018 znašale 112.628 kg.

## Scenarij brez sprememb

**Tabela 19: Število potnikov na organiziranih izletih za srednjeročno in dolgoročno obdobje po scenariju brez sprememb**

| | Število potnikov | Število izletov |
|---|---|---|
| **Stanje 2018** | 32.453 | 710 |
| **Stanje 2025** | 40.000 | 875 |
| **stanje 2028** | 45.440 | 994 |

**Tabela 20: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2023 v primeru scenarija brez sprememb**

| | Hoja | Rent a car | Taksi | Organizirane ture (avtobus) | Javni prevoz (avtobus) | Kolo | Vozila za pometanje javnih površin | Vozila za odvoz smeti | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Delež turistov po načinu transporta** | 59 % | 1 % | 3 % | 32 % | 2 % | 3 % | / | / | / |
| **Število turistov** | 73.750 | 1.250 | 3.750 | 40.000 | 2.500 | 3.750 | / | / | / |
| **Raba vozil (kWh)** | 0 | 3.901 | 11.704 | 22.533 | 454.371 | 0 | / | / | / |
| **Emisije $CO_2$ (kg)** | 0 | 1.053 | 3.160 | 6.084 | 122.680 | 0 | 4.914 | 975 | 138.866 |

**Tabela 21: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja emisij potnika do leta 2023 po scenariju brez sprememb**

| | |
|---|---|
| **Emisije $CO_2$ na potnika (kg)** | 1,11092 |
| **Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov (kg)** | 1.110,92 |
| **Delež zmanjšanja emisij $CO_2$ na potnika (%)** | 0,0 |

Emisije $CO_2$ absolutno se po tem scenariju povečajo od izhodiščnega leta 2018 do leta 2023 za 23,3%. Emisije $CO_2$ na potnika se ne spremenijo glede na izhodiščno stanje.

**Tabela 22: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2028 v primeru scenarija brez sprememb**

| | Hoja | Rent a car | Taksi | Organizirane ture (avtobus) | Javni prevoz (avtobus) | Kolo | Vozila za pometanje javnih površin | Vozila za odvoz smeti | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Delež turistov po načinu transporta | 59 % | 1 % | 3 % | 32 % | 2 % | 3 % | / | / | / |
| Število turistov | 83.780 | 1.420 | 4.260 | 45.440 | 2.840 | 4.260 | / | / | / |
| Raba vozil (kWh) | 0 | 4.432 | 13.296 | 25.597 | 516.165 | 0 | 20.674 | 3.913 | / |
| Emisije $CO_2$ (kg) | 0 | 1.197 | 3.590 | 6.911 | 139.365 | 0 | 5.582 | 1.056 | 157.701 |

**Tabela 23: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja emisij potnika do leta 2028 po scenariju brez sprememb**

| | |
|---|---|
| Emisije $CO_2$ na potnika (kg) | 1,11057 |
| Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov (kg) | 1.110,57 |
| Delež zmanjšanja emisij $CO_2$ na potnika (%) | 0,0 |

Emisije $CO_2$ absolutno se po tem scenariju povečajo od izhodiščnega leta 2018 do leta 2028 za kar 40,0 %. Emisije $CO_2$ na potnika se ne spremenijo glede na izhodiščno stanje.

### Najboljši možni scenarij

**Tabela 24: Število potnikov na organiziranih izletih za srednjeročno in dolgoročno obdobje po najboljšem možnem scenariju**

| | Število potnikov | Število izletov |
|---|---|---|
| Stanje 2018 | 32.453 | 710 |
| Stanje 2025 | 17.500 | 383 |
| stanje 2028 | 19.880 | 435 |

**Tabela 25: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2023 v primeru najboljšega možnega scenarija**

| | Hoja | Rent a car | Taksi | Organizirane ture (avtobus) | Javni prevoz (avtobus) | Kolo | Vozila za pometanje javnih površin | Vozila za odvoz smeti | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Delež turistov po načinu transporta | 61 % | 1 % | 1 % | 28 % | 4 % | 5 % | / | / | / |
| Število turistov | 82.500 | 625 | 625 | 17.500 | 6.250 | 17.500 | / | / | / |
| Raba vozil (kWh) | 0 | 2.049 | 2.049 | 9.858 | 345.289 | 0 | 3.640 | 3.610 | / |
| Emisije $CO_2$ (kg) | 0 | 483 | 483 | 2.662 | 100.956 | 0 | 1.783 | 975 | 107.342 |

**Tabela 26: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja emisij potnika do leta 2023 po najboljšem možnem scenariju**

| | |
|---|---|
| Emisije $CO_2$ na potnika (kg) | 0,858732637 |
| Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov (kg) | 858,73 |
| Delež zmanjšanja emisij $CO_2$ na potnika (%) | 22,7 |

Emisije $CO_2$ absolutno se po tem scenariju zmanjšajo od izhodiščnega leta 2018 do leta 2023 za 4,7 %. Emisije $CO_2$ se v istem obdobju na potnika zmanjšajo za 22,7 %.

**Tabela 27: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2028 v primeru najboljšega možnega scenarija**

| | Hoja | Rent a car | Taksi | Organizirane ture (avtobus) | Javni prevoz (avtobus) | Kolo | Vozila za pometanje javnih površin | Vozila za odvoz smeti | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Delež turistov po načinu transporta | 66 % | 0,5 % | 0,5 % | 14 % | 5 % | 14 % | / | / | / |
| Število turistov | 93.720 | 710 | 710 | 19.880 | 7.100 | 19.880 | / | / | / |
| Raba vozil (kWh) | 0 | 352 | 352 | 111.99 | 392.249 | 0 | 4.135 | 3.913 | / |
| Emisije $CO_2$ (kg) | 0 | 173 | 173 | 3.024 | 114.686 | 0 | 2.026 | 1.056 | 121.138 |

**Tabela 28: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja emisij potnika do leta 2028 po najboljšem možnem scenariju**

| | |
|---|---|
| Emisije $CO_2$ na potnika (kg) | 0,85308 |
| Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov (kg) | 853,08 |
| Delež zmanjšanja emisij $CO_2$ na potnika (%) | 23,2 |

Emisije $CO_2$ absolutno se po tem scenariju povečajo od izhodiščnega leta 2018 do leta 2028 za 7,8 %. Emisije $CO_2$ se v istem obdobju na potnika zmanjšajo za 23,2 %.

### Najverjetnejši scenarij

**Tabela 29: Število potnikov na organiziranih izletih za srednjeročno in dolgoročno obdobje po najverjetnejšem scenariju**

| | Število potnikov | Število izletov |
|---|---|---|
| Stanje 2018 | 32.453 | 710 |
| Stanje 2025 | 35.000 | 766 |
| stanje 2028 | 39.760 | 870 |

**Tabela 30: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2023 v primeru najverjetnejšega scenarija**

| | Hoja | Rent a car | Taksi | Organizirane ture (avtobus) | Javni prevoz (avtobus) | Kolo | Vozila za pometanje javnih površin | Vozila za odvoz smeti | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Delež turistov po načinu transporta | 61 % | 1 % | 1 % | 28 % | 4 % | 5 % | / | / | / |
| Število turistov | 76.250 | 1.250 | 1.250 | 35.000 | 5.000 | 6.250 | / | / | / |
| Raba vozil (kWh) | 0 | 4.098 | 4.098 | 19.716 | 345.289 | 0 | 3.640 | 3.610 | / |
| Emisije $CO_2$ (kg) | 0 | 1.287 | 1.287 | 5.323 | 100.956 | 0 | 1.783 | 975 | 111.611 |

**Tabela 31: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja emisij potnika do leta 2023 po najverjetnejšem scenariju**

| | |
|---|---|
| Emisije $CO_2$ na potnika (kg) | 0,89289155 |
| Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov (kg) | 892,89 |
| Delež zmanjšanja emisij $CO_2$ na potnika (%) | 19,6 |

Emisije $CO_2$ absolutno se po tem scenariju zmanjšajo od izhodiščnega leta 2018 do leta 2023 za 0,9 %. Emisije $CO_2$ se v istem obdobju na potnika zmanjšajo za 19,6 %.

**Tabela 32: Ocena rabe energije in emisije za prevoz potnikov ter tovora po vrsti prevoza za leto 2028 v primeru najverjetnejšega scenarija**

| | Hoja | Rent a car | Taksi | Organizirane ture (avtobus) | Javni prevoz (avtobus) | Kolo | Vozila za pometanje javnih površin | Vozila za odvoz smeti | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Delež turistov po načinu transporta | 61 % | 1 % | 1 % | 28 % | 4 % | 5 % | / | / | / |
| Število turistov | 86.620 | 1.420 | 1.420 | 39.760 | 5.680 | 7.100 | / | / | / |
| Raba vozil (kWh) | 0 | 3.314 | 3.314 | 22.398 | 392.249 | 0 | 4.135 | 3.913 | / |
| Emisije $CO_2$ (kg) | 0 | 1.113 | 1.113 | 6.047 | 114.686 | 0 | 2.026 | 1.056 | 126.043 |

**Tabela 33: Emisije $CO_2$ na potnika in na 1000 potnikov ter delež zmanjšanja emisij potnika do leta 2028 po najverjetnejšem scenariju**

| | |
|---|---|
| Emisije $CO_2$ na potnika (kg) | 0,887626757 |
| Emisije $CO_2$ na 1000 potnikov (kg) | 887,63 |
| Delež zmanjšanja emisij $CO_2$ na potnika (%) | 20,1 |

Emisije $CO_2$ absolutno se po tem scenariju povečajo od izhodiščnega leta 2018 do leta 2028 za 11,9 %. Emisije $CO_2$ se v istem obdobju na potnika zmanjšajo za 20,1 %.

## 7.1 Podrobna analiza obstoječega stanja mobilnosti na ravni Mestne občine Koper

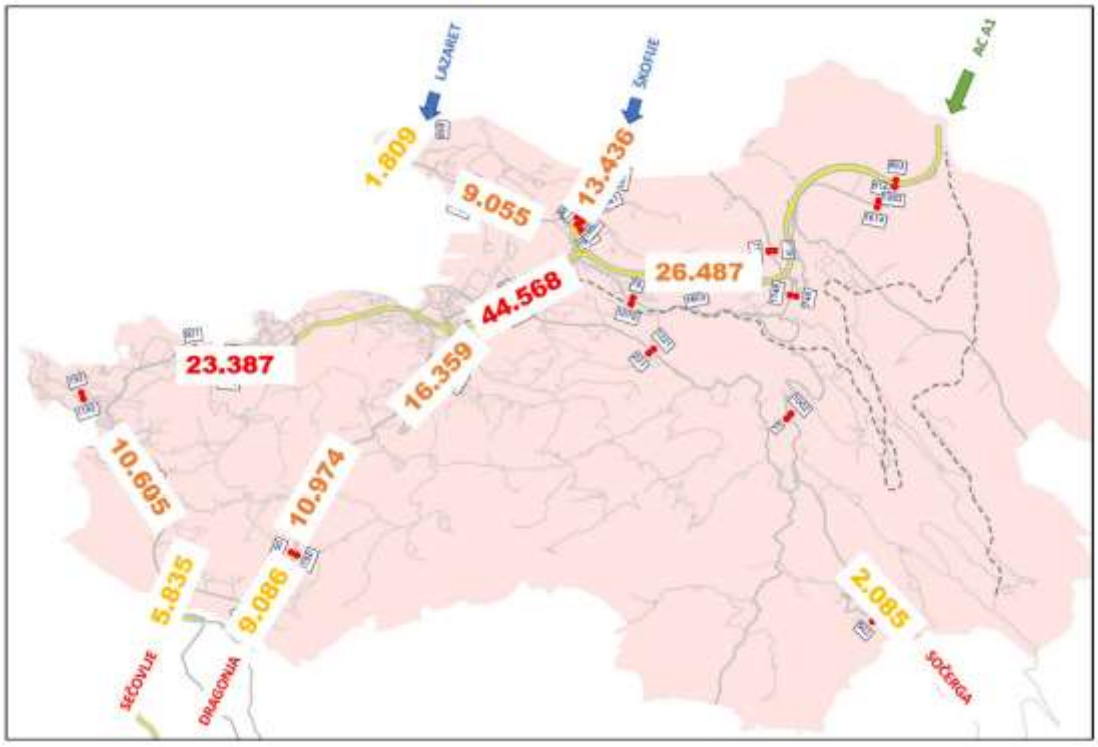
Podrobna analiza obstoječega stanja na ravni Mestne občine Koper predstavljena v tej prilogi je povzeta po študiji izvedljivosti Multimodalna shema trajnostne mobilnosti v obalnem pasu (2019), razen če ni drugače navedeno. Omenjena študija, ki sicer obravnava širše območje somestje Ankaran, Koper, Izola in Piran, je bila izdelana v okviru mednarodnega projekta CHESTNUT CompreHensive Elaboration of STrategic plaNs for sustainable Urban Transport (CHESTNUT). Partner projekta je med drugim tudi Regionalni razvojni center Koper (RRC Koper).

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 Kopra, 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 Kopra 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 mesti, 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.

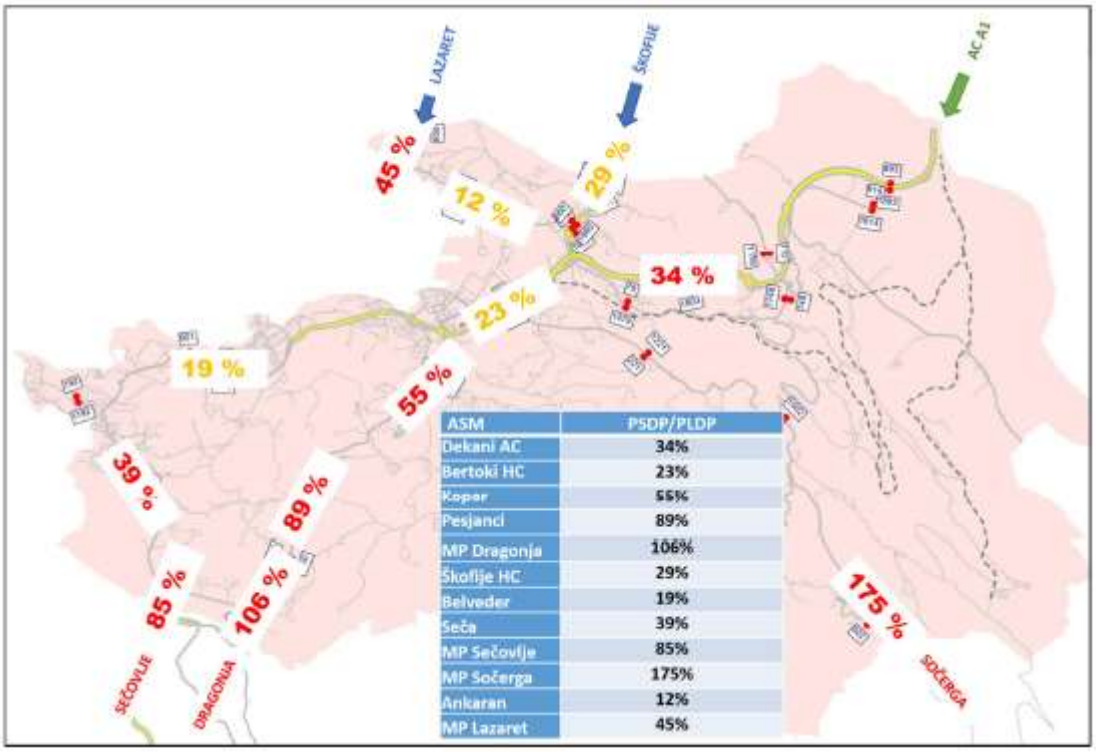
**Prometne obremenitve**

Na naslednji sliki so prikazane vrednosti povprečnih letnih dnevnih prometnih obremenitev na državnih cestah. 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 Sečovlje.




**Slika 22: Prometne obremenitve v enoti PLDP, leto 2018**

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 naslednji sliki je prikazano relativno povečanje prometnih obremenitev na glavnih cestnih odsekih obalnega omrežja.




| ASM | PSDP/PLDP |
|---|---|
| Dekani AC | 34% |
| Bertoki HC | 23% |
| Koper | 55% |
| Pesjanci | 89% |
| MP Dragonja | 106% |
| Škofije HC | 29% |
| Belveder | 19% |
| Seča | 39% |
| MP Sečovlje | 85% |
| MP Sočerga | 175% |
| Ankaran | 12% |
| MP Lazaret | 45% |

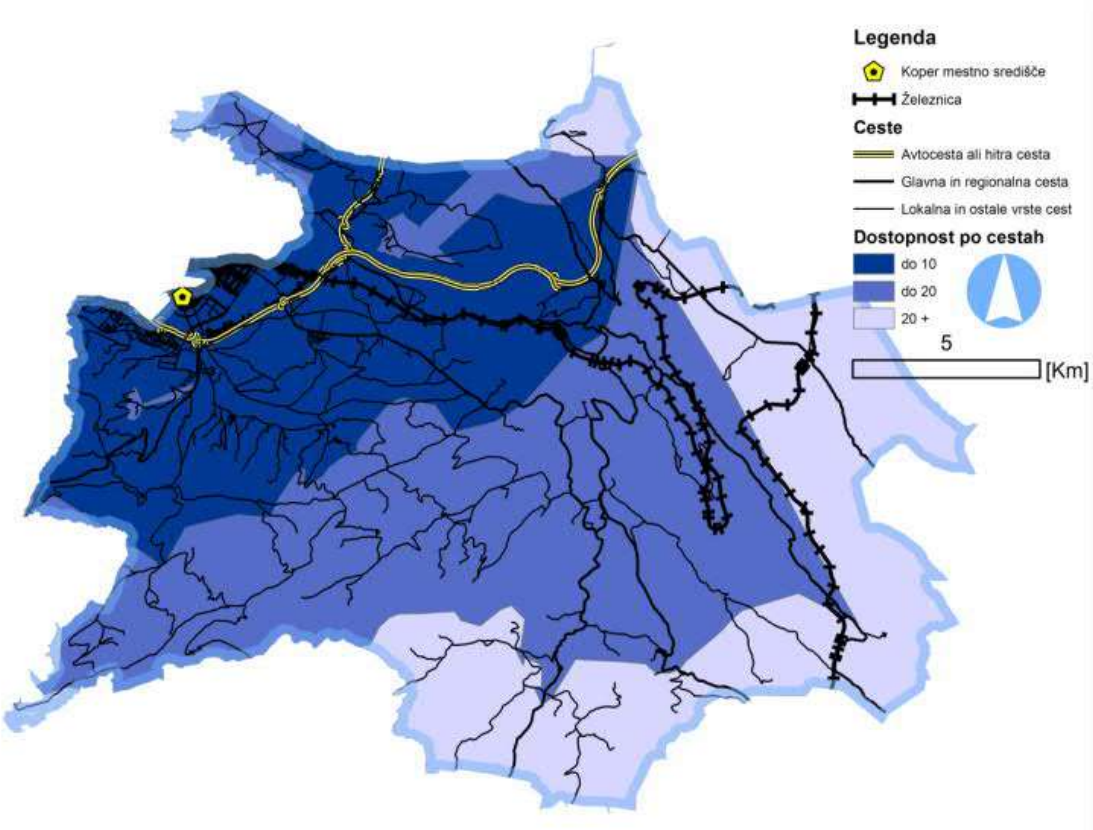
**Slika 23: Porast prometa v poletni turistični sezoni na glavnih državnih cestah, leto 2018 (PSDP= povprečni sezonski dnevni promet; PLDP=povprečni letni dnevni promet)**

**Obalni pas in zgodovinsko mestno središče Mestne občine Koper**

*Cestni motorni in mirujoči promet*

Proti zgodovinskemu središču Kopra vodijo tri mestne vpadnice: Piranska cesta, 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 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. Ta težava se navezuje tudi na gospodarski razvoj, ki je povzročil zapiranje trgovin, podjetij in storitev ali selitev dejavnosti v urbani del in prisilila prebivalce zaledja v skoraj vsakodnevne ali večkratne vsakodnevne v Koper.




**Slika 24: Dostopnost do mestnega središča Koper z osebnim avtomobilom (CPS MOK)**

Mirujoči promet v mestu Koper je urejen s plačljivimi in brezplačnimi parkirišči, skupaj okoli 2680 (leto 2015). Območja mirujočega prometa v starem mestnem jedru določa Odlok o prometni ureditvi v starem mestnem jedru (Mestna občina Koper 2007) ter jih deli na območje za parkiranje ob plačilu parkirnine in območja za parkiranje z dovolilnico. Območja za parkiranje z dovolilnico so javne površine, kjer je možno parkirati na način, da niso ovirani ali ogroženi ostali udeleženci v prometu. Parkirišča v historičnem mestnem jedru so razdeljena v sedem abonmajskih območij z 78 parkirišči.

Zunaj mestnega jedra se območja za mirujoči promet delijo na območja za parkiranje z dovolilnico, območja za parkiranje ob plačilu parkirnine, območja brezplačnega pakiranja in zasebna parkirišča. Cena prve ure parkiranja je ponekod brezplačna, drugje znaša pol evra, vsaka naslednja ura pa stane en evro. Poceni (1 EUR na dan) parkiranje je možno na večjih površinah v neposredni okolici mestnega jedra. Zasebnih parkirišč izven mestnega jedra je 38, na njih je prostora za 4.723 vozil.

V Kopru so na voljo tudi t. i. zelena parkirna mesta, ki omogočajo brezplačno polnjenje vozil na električni pogon. Ker tovrstnih vozil še ni veliko, ta mesta ostajajo slabo zasedena.

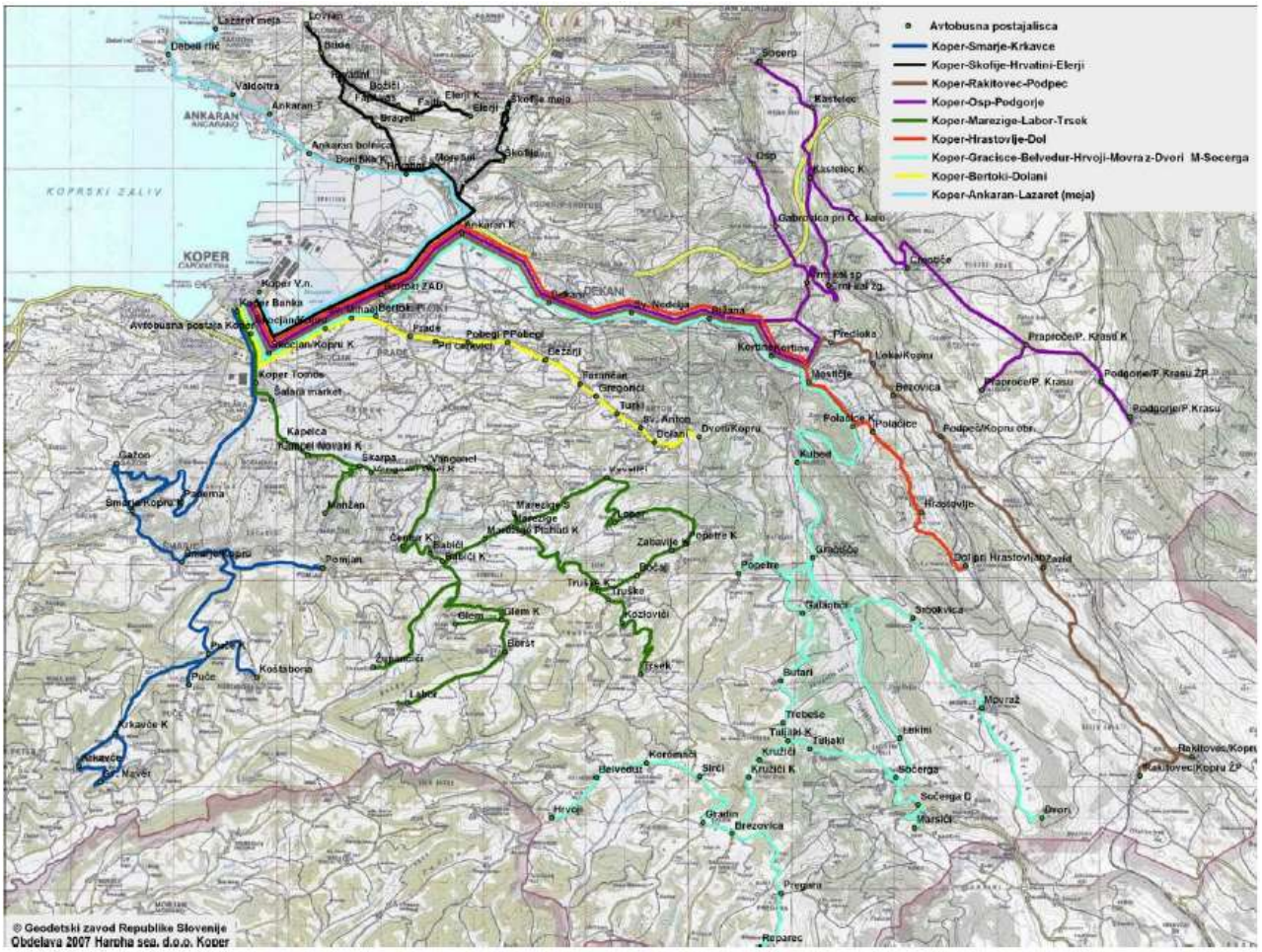
Ključne težave zaradi cestnega motornega in mirujočega prometa:

- Preobremenjenost z lokalnim in tranzitnim prometom.
- Preobremenjenost s tovornim prometom.
- Prezasedene parkirne površine v neposredni okolici starega mestnega jedra.
- Potovalne navade prebivalcev niso v skladu s trajnostno mobilnostjo.

*Javni potniški promet*

Nosilec javnega potniškega prometa v Mestni občini Koper je avtobus. Mestni avtobusni promet deluje z 8 linijami na območju Kampela, Šalare, Semedele, Markovca do bolnišnice, Olma, Žusterne, železniške postaje in mestnega jedra (tržnica, trg Brolo, pomorskega potniški termin).

V zaledju ima vsako večje naselje vsaj eno avtobusno postajo. Prostorska analiza (CPS MOK, 2017) je pokazala, da ima 46,6 % prebivalstva v zalednem delu občine avtobusno postajališče oddaljeno manj kot 250 m od bivališča. Prav tako je dobra gostota mreže prog, saj slednje povezujejo večino naselij z mestom Koper. Slabše razvita je medsebojna povezanost prog, zelo slabe pa so frekvence odhodov, ki so ključni dejavnih za neuporabo javnega potniškega prometa. Avtobusi povprečno vozijo v prometni konici vsako uro, med jutranjo in popoldansko konico pa pogosto sploh ne vozijo.




**Slika 25: Linije primestnega avtobusnega prometa**

Železniški promet je v slabo razvit. Dnevnih migrantov, ki izstopijo v Kopru je malo. Zaradi splošnih pomanjkljivosti slovenskega železniškega prometa, kot so na primer zastarelost vlakov, slaba pokritost, 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.

Glede na usmeritve o umiku prometa iz mesta je postaja korektno locirana, je pa potrebno izpostaviti problem navezave oziroma »preskoka« na ostale oblike prevoza (na primer avtobus, kolo), zaradi česar ni privlačna za uporabo in kot taka ne more konkurirati osebnemu avtomobilu. Poleg tega je število potniških vlakov podrejeno transportu dobrin iz Luke in v Luko Koper (CPS MOK, 2017).

V času poletne sezone med vikendi, prazniki in na dan prihodov večjih potniških ladij je obiskovalcem in tudi prebivalcem mesta Kopra na voljo prevoz s turističnim vlakcem. Na polurni poti okoli starega mestnega jedra se vlak ustavi na štirih postajališčih.

Ključne težave v javnem potniškem prometu:

- Nizka frekvenca odhodov primestnega avtobusnega prometa.
- Pomanjkljivo obveščanje uporabnikov JP prometa o odhodih primestnih avtobusov.
- Slaba ponudba železniškega prometa.
- Ni na voljo medkrajevnega (medobčinskega) pomorskega prometa.

*Kolesarski promet*

Kolesarsko občinsko omrežje se je gradilo postopoma, kot tudi medobčinsko. Primer je meddržavna kolesarska pot Parenzana, ki je urejena v smislu daljinske rekreativne in turistične kolesarske poti, ki predstavlja del povezave evropskega omrežja daljinskih kolesarskih poti EuroVelo 8 - Mediteranska pot2 in EurVelo 9 - Baltsko-Jadranska pot 3.

Mestno kolesarsko omrežje je v glavnem sestavljeno iz enostranskih dvosmernih kolesarskih stez, ki denivelirano vodijo ob vozišču namenjeno motornemu prometu. V središču starega mestnega jedra kolesarski promet poteka bodisi v mešanem profilu po cestah, bodisi po mestnih ulicah, kjer je promet motornih vozil prepovedan. V 10 letih se je dolžina kolesarskih poti sicer potrojila, vendar v naselju Koper na določenih odsekih še vedno ostaja velik problem nepovezanost kolesarskega. Zaradi slabe povezave in geografskih danosti, sta od kolesarske mreže oddaljena (odklopljena) večja naselja kot so Ankaran, Prisoje in celotno naselje Markovec.

Analiza stanja kolesarske infrastrukture na terenskih ogledih (CPS MOK) je potrdila nekatere predhodne ugotovitve, kot so npr. neprimerno vzdrževana steza (poškodbe asfalta, korenine dreves, posedanje terena), ozka širina kolesarske steze, nevarno postavljene ovire ali cestna varovala, popolno pomanjkanje parkirnih mest pred državnimi uradi in ponekod v mestnem jedru, kjer se vsakodnevno vozijo kolesarji. Občina je v zadnjih letih sicer začela z investicijami v nove kolesarske poti in spremljajočo infrastrukturo, vendar za razvoj kolesarstva je pomembno sklenjena kolesarska mreža poti, atraktivne in varne kolesarske trase in pripadajoča parkirišča z stojali in samopostrežne kolesarske točke.

Ključne težave pri kolesarjenju so:

- Pomanjkanje kolesarske infrastrukture v primestnih naseljih ter povezava med mestom in zalednimi naselji.
- Nesklenjene mreža kolesarske infrastrukture v mestu.
- Višinske razlike med starim mestnih jedrom in mestnimi predeli na Markovem hribu.
- Pomankanje primernih in varnih parkirnih mest za kolesa.

**Obalna cesta med Žusterno in Izolo**

Ob izgradnji predora Markovec in odvzetju tega odseka HC iz vinjetnega sistema so bili vzpostavljeni pogoji, da se lahko na obalni cesti med Žusterno in Izolo prepove vožnja za ves motorni promet. Prostor je pridobil potencial za ureditev javnega prostora, zato so se v letu 2017 uredile površine za kolesarski in peš promet. Z razmejitvijo pasov za kolesarje in pešce je poskrbljeno za večjo varnost uporabnikov.

**Slika 26: Kolesarska in peš površina na obalni cesti med Koprom in Izolo**

## 7.2 Železniški promet ter vzpostavitev lahke železnice

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

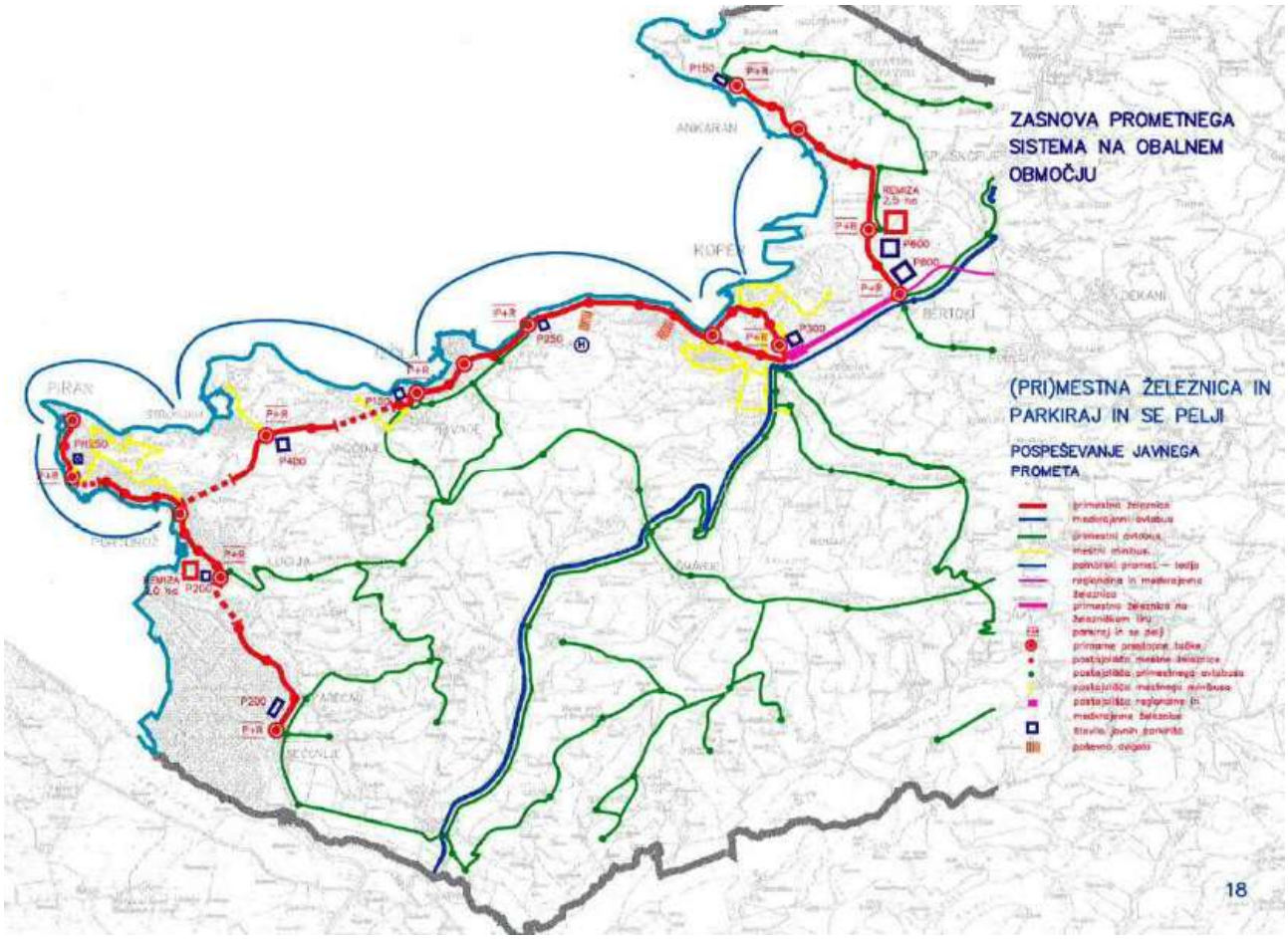
V preteklih letih je bilo izdelanih nekaj študij, ki so oživele pobudo o vzpostavitvi železniške proge, ki bi povezovala vse obalne občine z navezavo do Trsta in tudi do Hrvaške Istre.

Železniške povezave na relaciji Koper-Trst trenutno ni, bi pa proga za lahka tirna potniška vozila na tej relaciji pomenila veliko pridobitev za prebivalstvo na obeh straneh meje, saj bi se s povezavo obeh mest in sosednjih mest dnevna migracija potnikov zelo povečala. Povezava do Trsta bi omogočala celo neposredno povezavo Slovenske Obale z mednarodnim letališčem Ronki. Z vzpostavitvijo morebitne celotne povezave lahke železnice npr. do Pulja (letališča v Pulju) bi bila tudi mreža turističnih potovanj bolj dostopna in zaokrožena. Z njeno vzpostavitvijo bi zadovoljili vse ciljne skupine, tako redne potnike, ki potujejo na delo ali v šolo, kot občasne potnike in turiste.

Vse obalne občine bi morale pristopiti skupaj in preučiti izvedljivost lahke železnice na obalnem območju in sprejti skupen konsenz o tem projektu. Z lahko železnico bi zagotovili boljšo povezanost obalnih mest z nadaljevanjem proti Trstu in Umagu in predstavili alternativo uporabi avtomobila. Lahka železnica je od običajne tudi bolj primerna za potek prek urbanih območij, zato bi lahko imela znotraj mest več postajališč in boljšo dostopnost za prebivalce. Lahka železnica omogoča dobro integracijo s klasično železnico, saj se lahko priključi tudi na običajne tire (Multimodalna shema trajnostne mobilnosti v obalnem pasu, 2019).

**Zasnova prometnega sistema na obalnem območju (PNZ, 1996)**

V okviru študije Zasnova prometnega sistema na obalnem območju (PNZ d.o.o.) je bila predlagana uvedba lahke (pri-)mestne železnice, ki bi potekala od Sečovelj in Pirana prek Portoroža in Izole do Kopra in Bertokov, z nadaljevanjem do Valdoltre, z morebitnim podaljšanjem do Trsta in Poreča ali še dalj na Hrvaško.




**Slika 27: Karta iz študije Zasnova prometnega sistema na obalnem območju, (pri-)mestna železnica je narisana z rdečo**
(Zasnova prometnega sistema na obalnem območju, 2016)

Skupna dolžina enotirne in dvotirne proge bi znašala dobrih 32 km (dvotirna dobrih 19 km), razen od Kopra do Bertokov, kjer bi tekla po tirih Slovenskih železnic, pa bi potekala po lastnem vozišču.

Študija predvideva tri linije (Lucija-ŽP Koper-Bertoki, Lucija-Piran in Sečovlje-Valdoltra) z 39 postajališči in 15 pomembnejšimi prestopnimi točkami ter 10 pomembnejšimi prestopnimi točkami s P+R. Skupno število parkirnih mest na prestopnih točkah P+R bi bilo 3.100. Avtorji so zaradi možnosti etapnosti gradnje v študiji predlagali dve remizi, in sicer v Luciji in v Kopru ob Luki.

(Pri-)mestna železnica bi bila sestavni del urbanega življenja, del mestne slike in arhitekture ter povsem združljiva z mestnimi prostori. Bistvena značilnost tega sistema bi morala biti prav izražanje visoke stopnje mestnosti ob hkratnem zagotavljanju visoke ravni usluge. Glede vplivov na okolje bi bil sistem praktično neškodljiv, saj zraka skorajda ne onesnažuje, vozilo (pri)mestne železnice pa povzroča toliko hrupa kot sodoben osebni avto.

**Študija ADRIMOB (Prometni institut Ljubljana, 2014)**
Nekoliko drugačno zamisel o uvedbi lahke železnice med slovenskimi obalnimi mesti obravnava tudi novejša študija »ADRIMOB«, kjer avtorji predlagajo podobno povezavo v obliki enotirne lahke železnice s tiri širine 1435 mm, ki bi povezovala Koper (obstoječa železniška postaja Koper potniška) in Sečovlje oz. mednarodno

letališče Portorož. Prav tako omenjajo možnost podaljšanja lahke železnice naprej na Hrvaško oz. v Italijo (do Trsta). Predlagana proga bi bila v osnovi dolga 18,5 km, z izogibališčema v Izoli in Portorožu in 11 postajami oz. postajališči:

**Slika 28: Potek lahke železnice med Koprom in Sečovljami**
(»ADRIMOB«, Prometni institut Ljubljana d.o.o., 2014)

Avtorji študije so predvidli potovalno hitrost do 80 km/h in čas potovanja med Koprom in Sečovljami, upoštevaje vmesne postanke, okrog 25 minut. Potovanje bi bilo konkurenčno z avtobusom.

**Povzetek vzpostavitev (pri-) mestne železnice**

Strategija razvoja Prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 v ukrepu U.15 omenja lahko železnico v povezavi z ukrepi za izboljšanje in spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa v mestih, zaenkrat pa je še ne obravnava posebej. V Celostnih prometnih strategijah občin Koper, Izola in Piran, pa je med ukrepi navedena preučitev vzpostavitve mestne železnice na obalnem območju.

Smiselno je začeti s strokovnim in javnim diskurzom o možnosti prostorske umestitve lahke železnice, ki ga morajo sprožiti najvišji organi odločanja obalnih občin vključno s pristojnimi državnimi institucijami. Dejstvo je, da bi lahka železnica s podaljškom v sosednje države (Italija, Hrvaška) oz. v navezi z bližnjim mednarodnim

letališčem (Ronki) povezala širše regionalno območje v kateri se nahaja velik turistični potencial in posledično povezane še druge oblike storitev (Multimodalna shema trajnostne mobilnosti v obalnem pasu, 2019).

## 7.3 Količina zbranih odpadkov iz potniških ladij v letu 2018

**Tabela 34: Količina zbranih odpadkov s potniških ladij v letu 2018**
(Luka Koper, 2018)

| Klasifikacijska številka odpadka | Naziv odpadka | Količina ($m^3$) |
|---|---|---|
| / | Fekalne vode | 116,00 |
| / | Ostanki hrane (I. kategorija) in kuhinjska olja | 135,78 |
| 150101 | Papirna in kartonska embalaža | 20,00 |
| 150102 | Plastična embalaža | 52,60 |
| 150103 | Lesena embalaža | 62,10 |
| 150104 | Kovinska embalaža | 7,50 |
| 150107 | Steklena embalaža | 72,20 |
| 150110* | Embalaža, ki vsebuje ostanke nevarnih snovi ali je onesnažena z nevarnimi snovmi | 13,80 |
| 150202* | Absorbenti, filtrirna sredstva (tudi oljni filtri, ki niso navedeni drugje), čistilne krpe, zaščitna oblačila, onesnaženi z nevarnimi snovmi | 2,20 |
| 190113* | Pepel, ki vsebuje nevarne snovi | 3,10 |
| 200121* | Fluorescenčne cevi in drugi odpadki, ki vsebujejo živo srebro | 0,05 |
| 200133* | Baterije in akumulatorji, ki so navedeni pod 16 06 01, 16 06 02 ali 16 06 03 ter nesortirane baterije in akumulatorji, ki vsebujejo te baterije in akumulatorje | 0,10 |
| 200136 | Zavržena električna in elektronska oprema, ki ni navedena pod 20 01 21, 20 01 23 in 20 01 35 | 3,25 |
| 200139 | Plastika | 98,15 |
| 200301 | Mešani komunalni odpadki | 414,70 |
| 200307 | Kosovni odpadki | 2,50 |
| 130403* | Ladijska (kalužna) olja iz drugega ladijskega prometa | 10,00 |

## 7.4 Fotografije potniškega terminala in potniških ladij

**Slika 29: Potniški terminal**
(arhiv Golea, 2019)

**Slika 30: Potniški terminal**
(arhiv Golea, 2019)

**Slika 31: Potniški terminal**
(arhiv Golea, 2019)

**Slika 32: Potniški terminal, stopnišče za dostop do starega mestnega jedra**
(arhiv Golea, 2019)