



Občina Ankaran  
Comune di Ancarano

# Celostna prometna strategija OBČINE ANKARAN ZELENI POLOTOK. MODRA ODLOČITEV.



 **SDD Banka**

European Investment *Advisory Hub*  
Europe's gateway to investment support



 **European Investment Bank**  
*The EIB bank*

oktober 2020



## UVODNI NAGOVOR

Spoštovani,

občina Ankaran s Celostno prometno strategijo Občine Ankaran (CPS) začrtuje novo smer načrtovanja prometa v občini, pri čemer v ospredje postavlja ljudi, kakovost bivanja in varovanje narave.

CPS prispeva k boljši dostopnosti občine za vse prebivalce in obiskovalce, k boljši prometni varnosti, še posebej najbolj ranljivih skupin, podpira zeleno gospodarstvo, izboljšuje življenjski prostor in zmanjšuje negativne vplive na zdravje z bolj zdravimi potovalnimi navadami. Prav tako spodbuja trajnostni turizem s povečevanjem privlačnosti Ankaranskega polotoka, z dostopnostjo turističnih destinacij ter navsezadnje z zagotavljanjem bolj enakopravne obravnave vseh prevoznih načinov in udeležencev v prometu ter uravnoveženosti prometnih investicij in ukrepov.

Temeljne cilje dosegamo z aktivnim vključevanjem javnosti v proces načrtovanja prometnega sistema v občini ter s trajnostno in ne nazadnje bolj premišljeno porabo občinskega proračuna, saj boljše upravljanje prometnega sistema pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastruktur. Rešitve celostne prometne strategije so vgrajene v prostorsko načrtovanje občine (OPN) in skupaj z njim predstavljajo temelj prihodnjega razvoja Ankaranskega polotoka.

**Gregor Strmčnik**  
župan občine Ankaran





**Naslov:****CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ANKARAN****Naročnik:**

SID banka – Slovenska izvozna in razvojna banka, d.o.o.  
Ulica Josipine Turnograjske 6, 1000 Ljubljana

**Projektna skupina Občine Ankaran:**

mag. Aleks Abramovič  
Kristina Falatov  
mag. Anita Cek  
Elvis Vižintin  
mag. Andrej Stijepić Sambole  
Valdi Pucer

**Izdellovalec:**

PNZ svetovanje projektiranje d. o. o.  
Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana

**Vodja strokovne skupine:**

mag. David Trošt

**Avtorji:**

Katja Miklič  
Lea Ružič, M.Sc  
mag. Gregor Pretnar  
Matija Nose  
Uroš Benkovič  
Mihael Blaž  
Jernej Vozelj

**Oblikovna zasnova in prelom:**

AVA arhitektura & design, Alja Vehovec s.p.

**Fotografije:**

Arhiv izvajalca

**Leto izida:**

2020

**Naklada:**

200 izvodov

---

**Naložbo financira Slovenska izvozna in razvojna banka – SID Banka.**

The publication has been produced with funding by the European Union through the European Investment Advisory Hub.



# KAZALO VSEBINE

1	O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI	8
2	PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	11
2.1	Proces izdelave CPS	11
2.2	Območje obdelave	13
2.3	Vključevanje javnosti	13
3	STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	14
3.1	Staranje prebivalstva in s tem naraščajoče potrebe starejših	14
3.2	Neuravnotežena dostopnost za vse, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo	15
3.3	Odvisnost od avtomobilskega prevoza	15
3.4	Delovne migracije v druge občine	15
3.5	Porast prometa v času turistične sezone	15
3.6	Prometna varnost	16
3.7	Pomanjkanja varne in udobne infrastrukture za kolesarjenje	16
3.8	Nekonkurenčen javni potniški promet v primerjavi z osebnim motornim prometom	17
3.9	Ni celostne parkirne politike	18
3.10	Osredotočenost načrtovanja na zadovoljevanje povpraševanja, namesto na upravljanje	18
4	VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI	19
5	STRATEŠKI STEBRI	21

6	PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	22
6.1	Izzivi	22
6.2	Priložnosti in dosežki	22
6.3	Cilji	24
6.4	Ukrepi	24
7	DRUGI STRATEŠKI STEBER: PEŠAČENJE	27
7.1	Izzivi	27
7.2	Priložnosti in dosežki	28
7.3	Cilji	29
7.4	Ukrepi	29
8	TRETJI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE	32
8.1	Izzivi	32
8.2	Priložnosti in dosežki	32
8.3	Cilji	34
8.4	Ukrepi	34
9	ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	36
9.1	Izzivi	36
9.2	Priložnosti in dosežki	37
9.3	Cilji	38
9.4	Ukrepi	38
10	PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET	40
10.1	Izzivi	40
10.2	Priložnosti in dosežki	40
10.3	Cilji	42
10.4	Ukrepi	42
11	AKCIJSKI NAČRT	44
12	ZAKLJUČEK	51

# O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI



V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj iz strateškega načrtovanja prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se niža, velika poraba proračunskih sredstev pa ne privede do pomembnega izboljšanja stanja. Obstoječi strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se posvečajo predvsem cestni infrastrukturi. Manjkajo pa strategije, ki bi privedle do ukrepov na podlagi celovite presoje in bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet. Poleg tega sam postopek sprejemanja odločitev pogosto ni transparenten, na nekaterih področjih je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Celostna prometna strategija občine Ankaran (CPS), je skupno delo strokovnjakov in občanov, ki jim ni vseeno, v kakšni občini živijo. Gre za dokument, ki opozarja na največje težave, razkriva izzive in predlaga dobre rešitve. Celostno načrtovanje prometa oziroma spodbujanje k hoji, kolesarjenju ter uporabi javnega potniškega prometa je pomembno za občino Ankaran, saj bo prispevalo k zmanjševanju negativnih vplivov prometa, nižjim emisijam toplogrednih plinov in manjši porabi energije ter omogočalo uspešnejši razvoj občine. CPS predstavlja tudi podlago za črpanje evropskih sredstev za izvedbo ukrepov na področju trajnostne mobilnosti, ki bodo prispevali k privlačnosti in kakovosti okolja, dvigu kazalcev zdravja, večji dostopnosti za vse prebivalce, učinkovitejšemu izpolnjevanju zakonskih obveznosti in zmanjševanju zasebnih izdatkov za prevoz.

CPS Občine Ankaran je strateški dokument, katerega glavni cilji so zajeti v petletnem akcijskem načrtu, v katerem je orisano učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki med uresničevanjem Strategije pomaga doseči celostne spremembe: spremembo potovalnih navad in izboljšanje porazdelitev mobilnosti na način, da bo več poti opravljenih z javnim prevozom, kolesom in peš.

## CPS odlikujejo:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- **celovit pristop**, ki v središče postavlja človeka, upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- **participativni pristop**, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa.

## CPS zagotavlja:

- **jasno vizijo, cilje in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev**, kar prispeva k transparentnosti odločitev in usmerjeni rabi proračunskih sredstev,
- **pregled stroškov in koristi**, ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi,
- **strokovnost**, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v številnih državah in mestih.

Promet je bil predolgo (ne samo v občini Ankaran, ampak tudi drugje) načrtovan z osredotočanjem na gradnjo cest in parkirišč, s katerimi se je želela povečati njihova zmogljivost in pretočnost vozil. Izkušnje v Sloveniji in na tujem pa kažejo, da takšna praksa ne more popolnoma zadovoljiti povpraševanja, kvečjemu ga še dodatno povzroči. Uspešna mesta in občine zato opuščajo tak način razmišljanja in se raje ozirajo po pristopih upravljanja





*Tradicionalno načrtovanje, osredotočeno na motorni promet, praviloma ustvarja še več prometa, s čimer se krepijo negativni vplivi na kakovost bivanja, zdravje in okolje ter socialno izključenost.*

prometnega povpraševanja, ki so zastavljeni trajnostno in celostno.

Sodobni pristop pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja zadnji korak reševanja izzivov v prometu. Občina Ankaran bo v prihodnosti spodbujala in uvajala različne oblike trajnostne mobilnosti ter si prizadevala za enakovredno dostopnost do celotne občine, tako za prebivalce kot tudi za mestne in dnevne migrante ter obiskovalce.

### Ukrepi CPS bodo občanom Ankarana omogočili:

- večjo prometno varnost otrok in drugih udeležencev v prometu,
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev,
- privlačnejši in kakovostnejši življenjski prostor,
- boljšo kakovost zraka,
- manjše izpuste toplogrednih plinov in manjšo porabo energije,
- pozitivne učinke na zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic,
- boljšo povezanost jedrnega območja Ankarana z zaledjem in sosednjimi občinami,
- zmanjšanje stroškov za mobilnost.

### Občina z izvajanjem ukrepov pridobi:

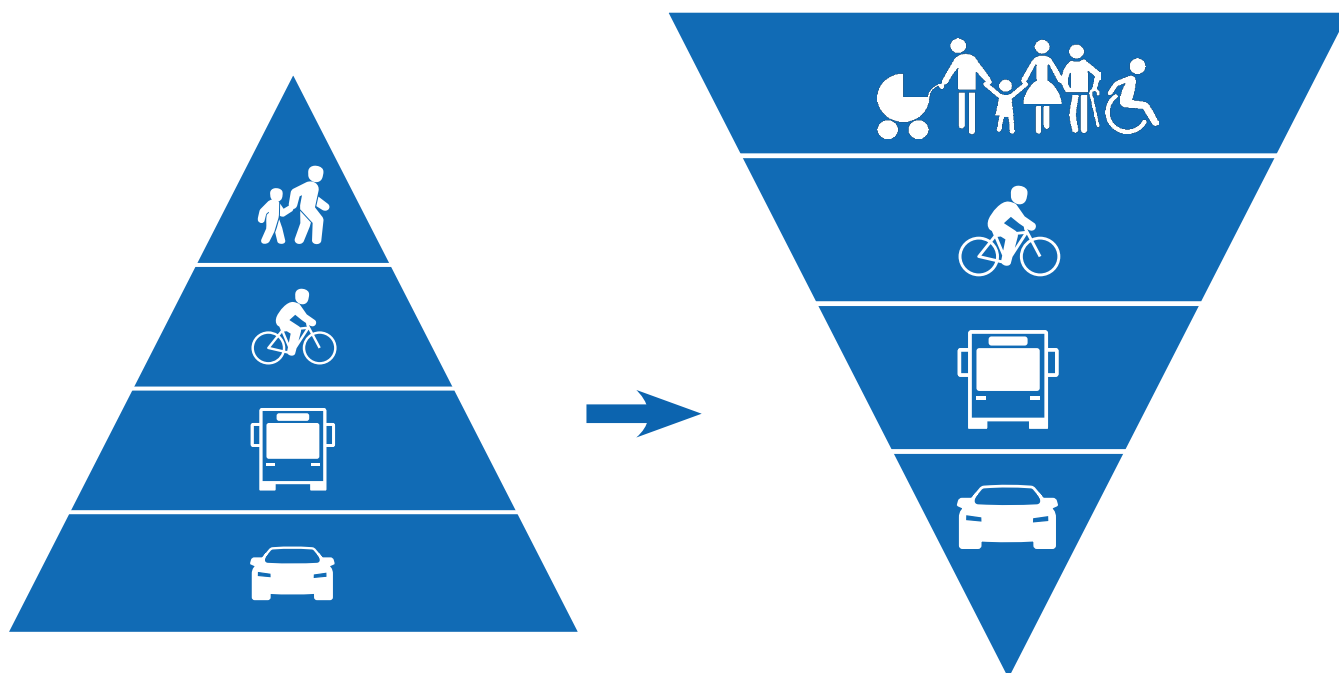
- zmanjšanje prometnih obremenitev, še posebej v poletnem obdobju,
- povečanje možnosti v lokalni skupnosti za uspešen razvoj,
- izboljšanje izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- ugled sodobno usmerjene občine iz naslova inovativnosti in naprednosti CPS,
- legitimnost opredeljenih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

Celostna prometna strategija je temeljno izhodišče za trajnostno izvajanje gospodarskih, socialnih, okoljskih in drugih investicijskih projektov. Omogoča celostno preverjanje različnih ukrepov prometne politike in



njihovega medsebojnega povezovanja oz. soodvisnosti za doseganje optimalnih učinkov. To pomeni, da (v nasprotju s tradicionalno prakso, ki je spodbujala uporabo zgolj motornega prometa) uravnoteženo obravnava vse oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, javni potniški promet (JPP) in motorni promet. Le tako bo vizija celostne ureditve prometa lahko dosežena.

*Celostno načrtovanje je vključujoče, saj upošteva potrebe vseh ljudi, ne glede na ekonomski status, zdravje ali starost.*



*Obrnjena prometna piramida ponazarja spremembo prioritete prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa.*

# 02

## PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE



Občina Ankaran je k izdelavi CPS, ki jo financira Slovenska izvozna in razvojna banka – SID Banka, pristopila v letu 2020. Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. CPS je pripravljen v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo celostne prometne strategije in potrjen s strani občinskega sveta, s čimer je izpolnjen tudi pogoj, ki Občini omogoča pridobitev finančnih sredstev za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

### 2.1 PROCES IZDELAVE CPS

Proces obsega štiri faze in 11 sklopov aktivnosti, kot je razvidno z diagrama. Prve tri faze so namenjene pripravi strategije, četrta pa izvajanju in spremljanju učinkov strategije.

Pri pripravi CPS občine Ankaran je z občinsko projektno skupino sodeloval zunanji izvajalec s strokovnjaki za prometno in prostorsko načrtovanje, v proces so bili vključeni tudi ključni deležniki in splošna javnost. CPS je izdelan v skladu s smernicami za pripravo celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 2012). Pri pripravi strategije so upošteevane nadgradnje minimalnih standardov iz projektne naloge, ki jo je pripravil naročnik v sodelovanju z Občino Ankaran.

V prvi fazi izdelave strategije, med majem in julijem leta 2020, je bila izdelana analiza stanja s pripadajočim poročilom, ki je temeljilo predvsem na aktivnem sodelovanju ključnih deležnikov. V tem delu je podrobneje predstavljen delovni okvir naloge, metodologija dela in analiza vseh prometnih sistemov (peš, kolesarski, javni avtobusni in pomorski promet, šolski prevozi, pogoji za osebni avtomobilski potniški promet, tovorni promet in mirujoči promet). Poleg tega so bili analizirani: prometna varnost, potovalne navade, dostopnost gibalno oviranih oseb in oseb s senzoričnimi omejitvami sluha in vida, zmogljivost infrastrukture, demografski in socioekonomski trendi ter pogoji mobilnosti ključnih deležnikov itd. V ta namen so bile uporabljene različne statistične metode za analizo prometnih in prostorskih podatkov, preučene so bile že

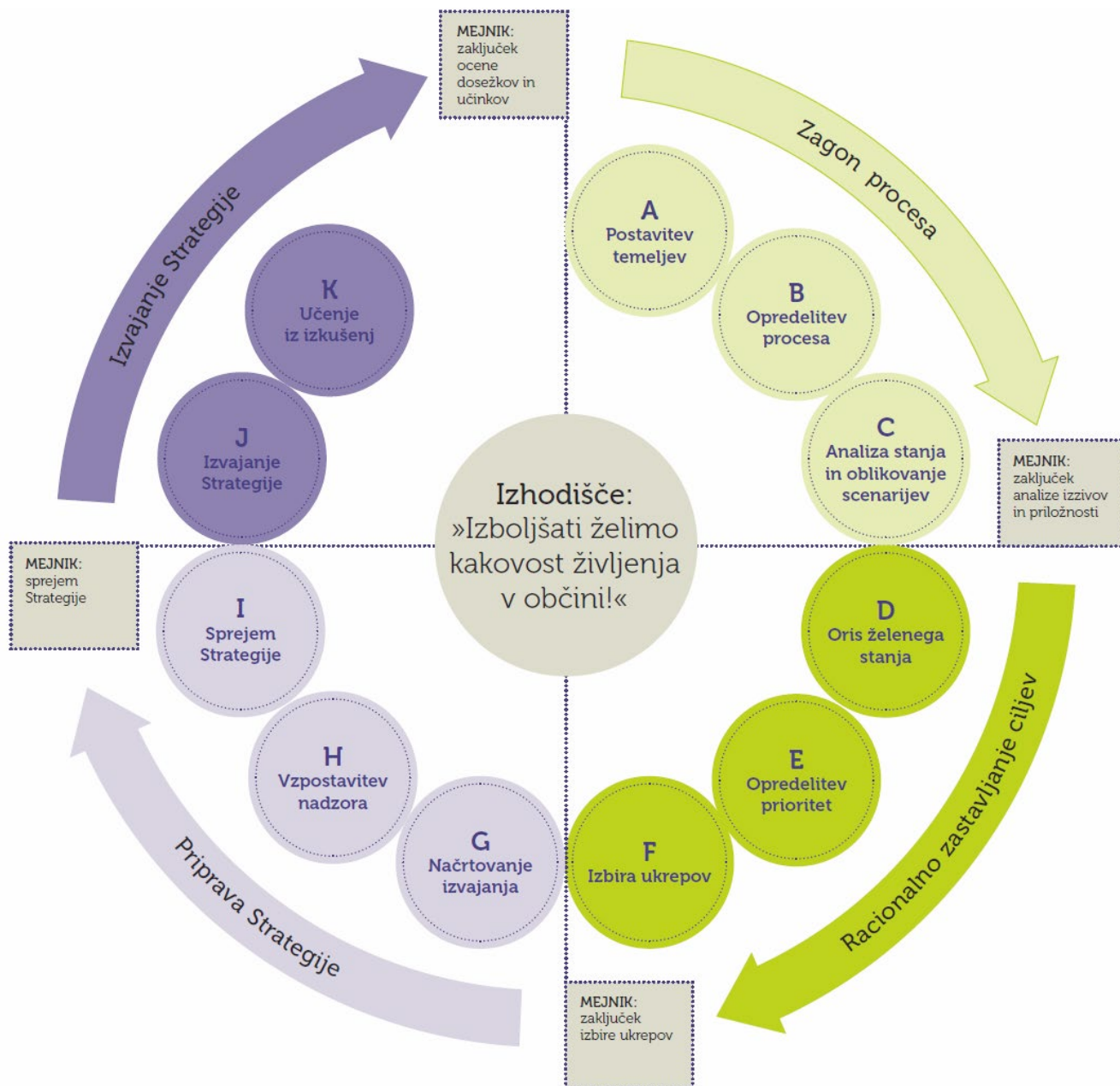
izdelane strokovne podlage, opravljeni so bili terenski ogledi, izvedeno anketiranje javnosti, intervjuvanje ključnih deležnikov in opravljena javna razprava (zaradi omejevanja epidemije je javna razprava potekala preko elektronskih medijev oz. spletne povezave).

Avgusta in septembra leta 2020 je bila izvedena druga faza, v okviru katere so se v sodelovanju z deležniki oblikovali vizija in strateški cilji trajnostnega razvoja Občine Ankaran. Preverjene so bile dosedanje izkušnje, dobre prakse in smernice za trajnostno načrtovanje prometa, tako v Sloveniji kot v tujini. Na tej osnovi so nato izdelane prednostne usmeritve in ukrepi, ki enakopravno obravnavajo vse prometne načine potovanja.

Izbira ukrepov upošteva lokalni kontekst in izhodišča Občine iz naslova že načrtovanih ukrepov. Ob upoštevanju zelenega stanja ter stroškov in koristi so preverjeni najučinkovitejši ukrepi. Nekateri ukrepi so bili še posamezno analizirani s prostorskega, izvedbenega in tehničnega vidika.

V predzadnji, zaključni fazi priprave CPS je izdelan petletni akcijski načrt ukrepov, za katere so ocenjena potrebna finančna sredstva, predlagana je časovnica z opredelitvijo odgovornosti za izvedbo. Pomemben del te faze predstavlja tudi izdelava načrta za spremljanje izvajanja ukrepov, ki omogoča sprotno vrednotenje uspešnosti in učinkovitosti zastavljene strategije.

Celostna prometna strategija občine Ankaran je pridobila soglasje Občinskega sveta Občine Ankaran, po katerem je sledila aktivna promocija CPS še med občani in ostalimi deležniki.



Faze priprave Celostne prometne strategije Občine Ankaran  
(vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del Strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, velja za prvih pet let izvajanja Strategije, in sicer od leta sprejetja, tj. od leta 2021, do konca leta 2025. Sprejem Celostne prometne strategije občine Ankaran pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega pristopa načrtovanja prometa. Ta se bo nadaljeval s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije vsaki dve leti (2023 in 2025) ter prenovo vsakih pet let (prva prenova v letu 2026).

## 2.2 OBMOČJE OBDELAVE

CPS občine Ankaran se osredotoča na trajnostni pristop načrtovanja prometa celotne občine. Posebnost občine Ankaran je, da je občina eno naselje, ki je sestavljeno iz strnjenege dela poselitve in razpršenih delov v okolici. CPS pri tem vseeno enakopravno upošteva vse dele občine. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev občine, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Ankarana, strategija upošteva tudi umeščenost občine Ankaran v regionalne prometne tokove.

## 2.3 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje, poleg strokovnjakov, vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost, kar predstavlja novost. Širša delovna skupina je vključevala nekatere ključne deležnike, kot so: predstavniki občine, policije, medobčinskega

inšpektorata, civilnih združenj, šolstva, zdravstva, gospodarstva, turizma, avtobusnih prevoznikov, športnih društev, civilno-družbenih gibanj idr.

S širšo delovno skupino sta bili izvedeni dve delavnici, z ožjo delovno skupino (predstavniki občine) pa še dve. S ključnimi deležniki so bili opravljeni intervjuji. Splošna javnost je lahko sodelovala na treh javnih razpravah, vključena pa je bila tudi v okviru anketiranja. V oktobru 2020 je bila postavljena na ogled razstava o viziji razvoja ureditve prometa v občini. V procesu priprave CPS so občani prejeli na dom tudi dve zloženki; prva z osnovnimi informacijami o CPS ter z zanimivostmi na temo prometa, druga zloženka pa s predstavitev vizije in strateških ciljev, h katerim strategija stremi.

Splošna javnost je bila o poteku izdelave CPS obveščena tudi s sprotnim obveščanjem s promocijskimi gradivi in vabili, tako preko spleta kot tudi s tiskanimi gradivi. Aktivno sodelovanje javnosti je med oblikovanjem strategije prispevalo k celovitejšemu vpogledu v zadevo in je še dodatno podprlo strokovne ugotovitve uvodnega pregleda obstoječih strategij in politik. Na tej osnovi je izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbor ukrepov je kritični del priprave strategije, saj so izbrani ukrepi ključni za uspešno doseganje zastavljenih strateških ciljev.

Analize rezultatov anket in intervjujev, povzetki javnih razprav ter delavnic in ostalo gradivo je zbrano v vsebinskih poročilih o napredovanju projekta priprave CPS. Vsa dokumentacija je dostopna v projektni pisarni Občine Ankaran.



Delavnica »V kakšni občini si želimo živeti?« v okviru izdelave CPS, 11. 9. 2020

# 03

## STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

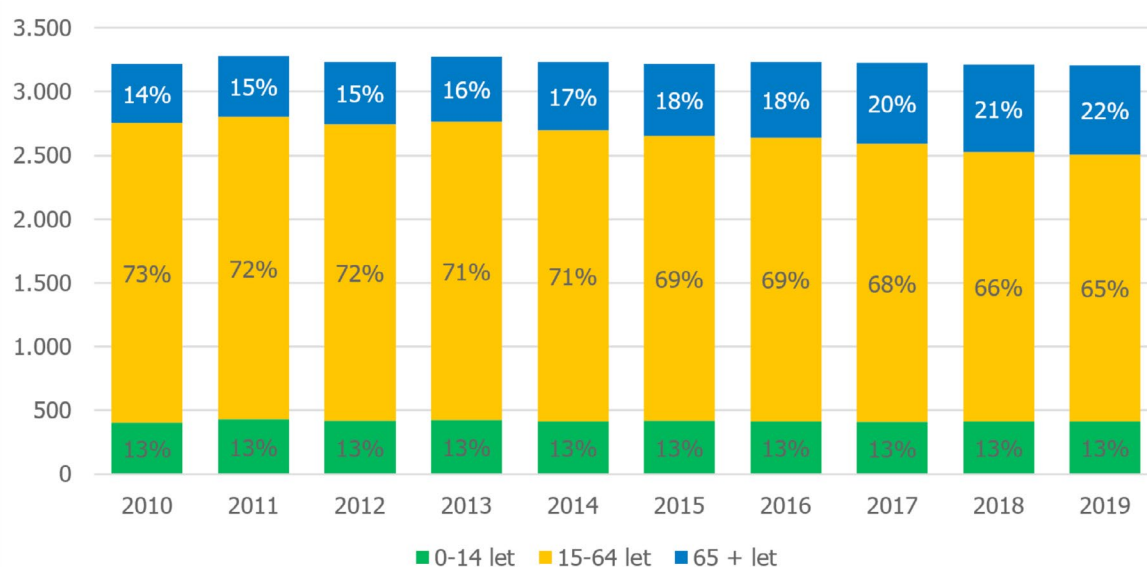
V analizi stanja je ugotovljeno, da se Občina Ankaran srečuje z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Promet namreč ni cilj sam po sebi, ampak sredstvo za doseganje širših ciljev. Promet poleg pozitivnih koristi prinaša tudi nevšečnosti, zlasti če je prometni sistem neuravnotežen. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja pri spopadanju z izzivi, povezanimi s prometom, kot tudi za doseganje ciljev začrtanega trajnostnega razvoja. Ob upoštevanju izsledkov terenskega dela, anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, statističnih analiz primarnih in sekundarnih socioekonomskih podatkov so spodaj navedeni glavni izzivi v okviru izdelave Celostne prometne strategije Občine Ankaran.

### 3.1 STARANJE PREBIVALSTVA IN S TEM NARAŠČAJOČE POTREBE STAREJŠIH

Občina se vse bolj stara – indeks staranja znaša 168 in močno presega 100. Starostno sestavo občine v obdobju od 2010 naprej označuje stagnacija mladega, porast starega prebivalstva ter zmanjševanje delovno aktivnega prebivalstva (starostno obdobje 15–64 let). Delež prebivalstva, starega nad 80 let, je enak slovenskemu povprečju in predstavlja 5 %. Povprečna starost prebivalcev se je v petih letih dvignila za več kot dve leti, iz 43,6 na 45,8 leta in je nad slovenskim povprečjem, ki je

43,5 leta.

Starostna sestava prebivalstva je pomemben kazalnik demografskega stanja v občini in usmerjevalec prostorskega razvoja, saj se s staranjem spreminjajo potrebe in interesi lokalnega prebivalstva. Zato se občina ob zavedanju demografskih sprememb lahko ustrezno prilagaja. Tako je ob pričakovanju povečanja deleža mladega prebivalstva treba dopolnjevati mrežo šol, izboljševati ponudbo dejavnosti za mladino in mlade družine, organizirati prostor za druženje, zabavo, igro, športne in rekreativne aktivnosti, s staranjem prebivalstva pa se povečujejo druge potrebe, kot so zagotavljanje



Starostna sestava prebivalstva med letom 2010 in 2019

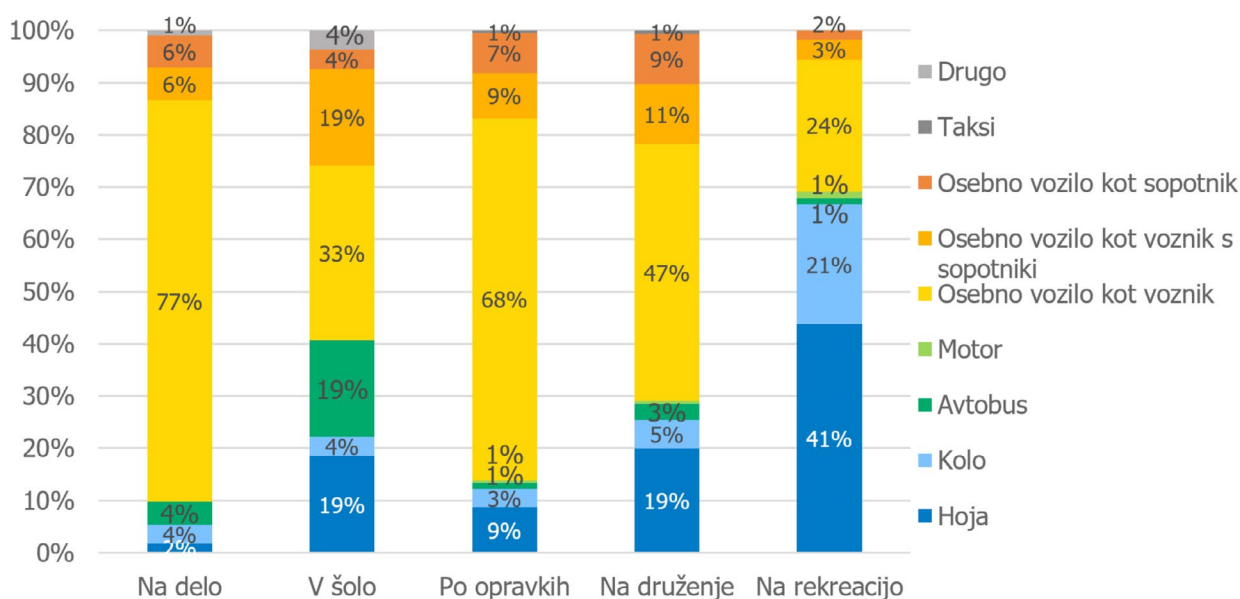
zdravniške oskrbe in drugih socialnovarstvenih organizacij, npr. domovi za starejše, pomoč na domu in podobno.

### 3.2 NEURAVNOTEŽENA DOSTOPNOST ZA VSE, ZLASTI ZA OSEBE Z OMEJENO MOBILNOSTJO

V anketi je 38 % občanov izrazilo nezadovoljstvo z dostopnostjo, ne glede na starost, zdravje oz. gibalno oviranost ali socialni status. Večina občanov si zelo želi tudi prilagojenih površin za starejše in gibalno ovirane ter boljši dostop z alternativnimi prevoznimi sredstvi, še posebej z javnim prevozom.

Občani so nezadovoljni tudi s stroški za mobilnost. To ni presenetljivo, saj povprečno slovensko gospodinjstvo za

od 2015 do konca 2019 rahlo povečal. Večina delovno aktivnih prebivalcev občine Ankaran (81 % leta 2015, 83 % leta 2019) je zaposlenih v drugih slovenskih občinah, največ v Kopru (46 %) in Ljubljani (13 %), sledita Izola (7 %) in Pran (4 %). Iz statističnih podatkov sicer ni razbrati, koliko izmed omenjenih prebivalcev se dejansko vozi na delo, lahko pa se na podlagi rezultatov ankete predpostavlja, da večina. Prav tako uradna statistika ne zajema dnevnih migrantov, ki delajo v Italiji. Glede na podatke SURS-a dela v drugih občinah skoraj dvakrat več zaposlenih občanov Ankarana (1.147, leto 2019), kot jih prihaja dnevno na delo v Občino Ankaran iz drugih občin (759, leto 2019). Posledica delovnih migracij je promet, ki z visoko stopnjo motorizacije in neučinkovitim javnim prometom sloni na osebnem motornem prometu, kar povečuje prometne



Najpogosteje uporabljen način potovanja po namenu, vir: Vprašalnik o prometu in javnih površinah v občini Ankaran, 2020

svoj avtomobil oz. svoje avtomobile nameni kar tretjino več-mesečnega dohodka od povprečja v Evropski uniji, celo več kot za hrano in stroške stanovanja.

### 3.3 ODVISNOST OD AVTOMOBILSKEGA PREVOZA

Stopnja motorizacije v občini Ankaran je leta 2019 znašala 602 avtomobila na 1000 prebivalcev, kar je visoko nad slovenskim povprečjem (563) in predstavlja najvišjo raven do sedaj. Uporaba avtomobila prevladuje pri večini namenov potovanj, razen za namen rekreacije. Delež uporabe javnega potniškega prometa in kolesa za pot na delo je minimalna (4 %), pešačenje pa zanemarljivo (2 %). Kar 62 % poti na delo, krajših od 1 km, in 75 % poti, krajših od 5 km, občani opravijo z avtomobilom. Skupni delež opravljenih poti z avtomobilom na delo je 89 %.

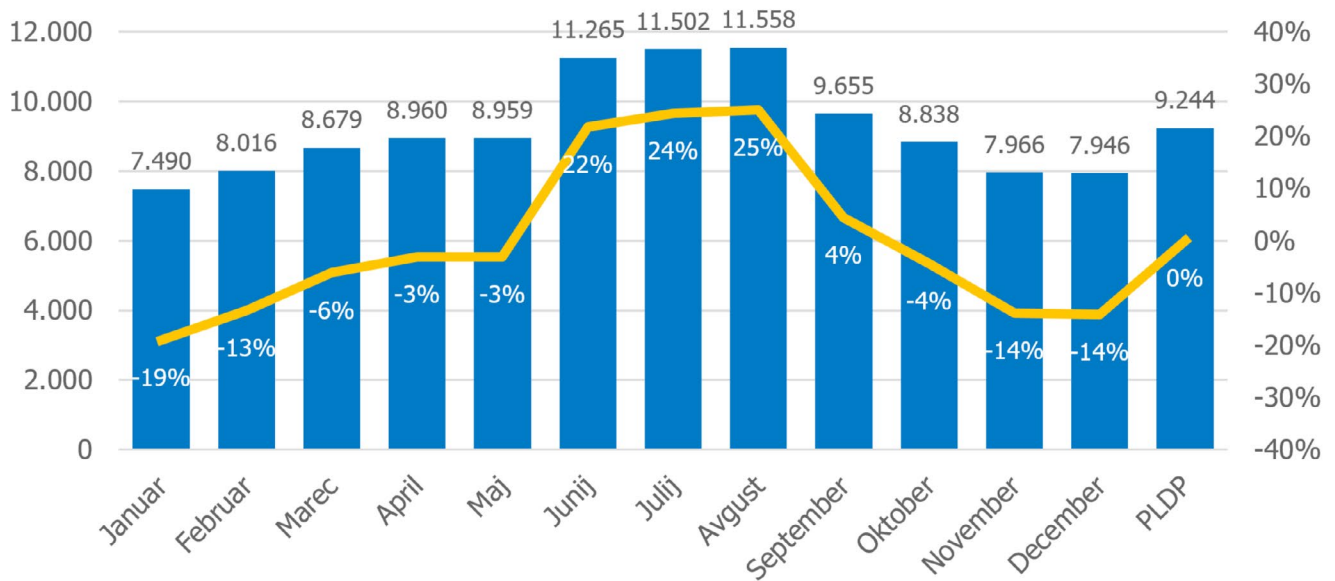
### 3.4 DELOVNE MIGRACIJE V DRUGE OBČINE

Statistični podatki kažejo, da se je indeks delovnih migracij

obremenitve v konicah ter obremenjuje okolje. Mobilna odvisnost vpliva tudi na slabšo kakovost življenja zaradi naraščajočih stroškov za mobilnost. V strateškem interesu občine je, da spodbuja gospodinjstva k uporabi trajnejših načinov prevoza in ustvarja pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja.

### 3.5 PORAST PROMETA V ČASU TURISTIČNE SEZONE

V občini Ankaran je značilen stalen porast turistov, ki na vrhuncu sezone ustvarjajo glavno prometnih tokov. Gosti, ki prihajajo z osebnimi vozili, bistveno povečujejo potrebe po novih parkirnih kapacitetah. V juliju in avgustu, ki sta prometno najbolj obremenjena meseca, je porast motornih vozil na Jadranski cesti v središču naselja tudi do 25 % glede na letno povprečje (v letu 2019 je bil PLDP 9.244). Sezonska nihanja so še bolj izrazita na mejnem prehodu Lazaret, kjer so zabeležena tudi do 60 % odstopanja od letnega povprečja, kjer pa so v splošnem nižje prometne obremenitve kot v središču Ankarana.



Dnevne obremenitve po mesecih za leto 2019, AŠM 650 Ankaran

Dejstvo je, da so potrebni ukrepi, ki bodo na bolj učinkovit in trajnosten način omogočali dostop turistov v občino Ankaran.

### 3.6 PROMETNA VARNOST

Po podatkih Ministrstva za notranje zadeve se prometna varnost načeloma izboljšuje, saj se število hudih in smrtnih prometnih nesreč v zadnjih letih zmanjšuje.

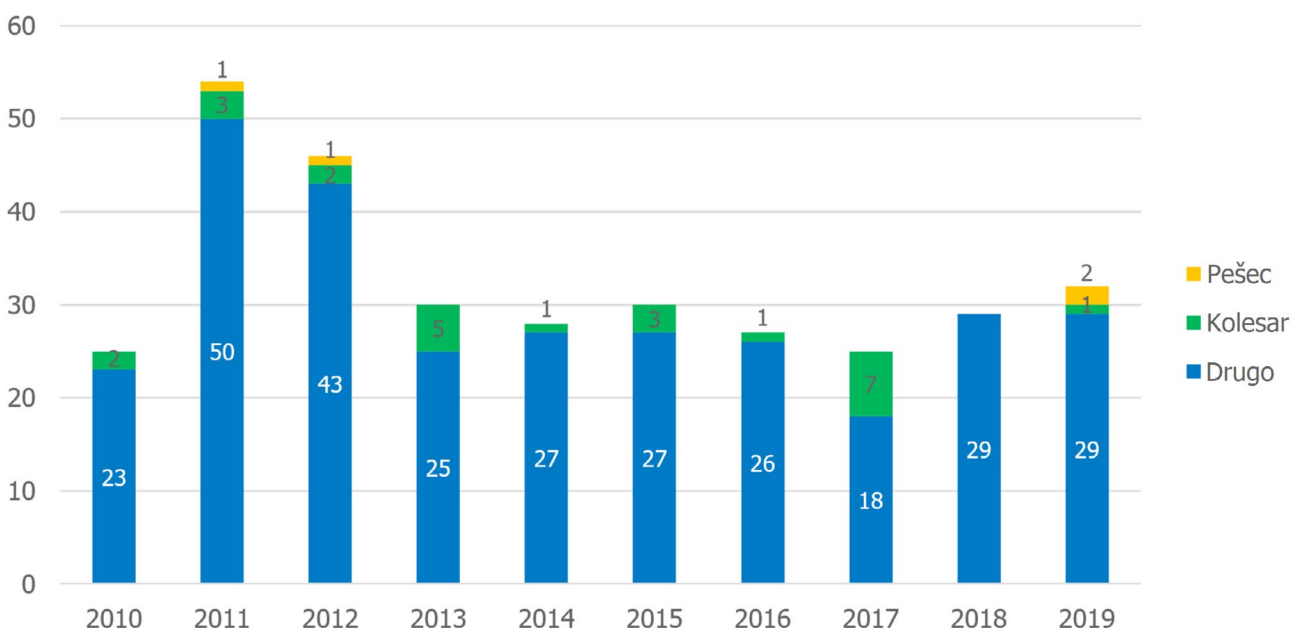
Dejstvo je, da so pešci in kolesarji bolj ogroženi z vidika hudih poškodb in smrti. Podatki kažejo, da je v zadnjem desetletju približno tretjina vseh hujših prometnih nesreč bila z udeleženi pešci ali kolesarji. Zagotavljanje njihove varnosti je tako eden ključnih izzivov celostne prometne

strategije. Posebno veliko možnosti je v prilagoditvi infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo.

### 3.7 POMANJKANJA VARNE IN UDOBNE INFRASTRUKTURE ZA KOLESARJENJE

Kolesarske infrastrukture v Občini Ankaran tako rekoč ni, pojavlja se le nekaj kolesarskih stojal. Neizgrajeno omrežje onemogoča varno in privlačno kolesarjenje, kar predstavlja osnovni izziv.

Kljub pomanjkanju kolesarske infrastrukture je kolesarjenje v Občini Ankaran danes zelo prisotno, predvsem ob celotni Jadranski cesti. Vendar je treba vzpostaviti ustrezne pogoje, ki bodo omogočali varno kolesarjenje v celotni



Število prometnih nesreč z udeleženi pešcem in kolesarjem v obdobju 2010-2019, občina Ankaran



občini. V Ankaranu je sicer že nekaj opreme, ki spodbuja kolesarjenje, vsekakor pa je treba za večjo rabo koles upoštevati celovit pogled.

### 3.8 NEKONKURENČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET V PRIMERJAVI Z OSEBNIM MOTORNIM PROMETOM

Javni prevoz označujejo nizke frekvence odhodov, redka gostota omrežja, pomanjkljiva fizična in informacijska infrastruktura. Mestnega potniškega prometa ni, razen v času poletne turistične sezone, s katerim pa so prebivalci in obiskovalci zelo zadovoljni. Najbližje železniško postajališče je v Kopru, do katerega lahko z avtomobilom dostopamo v manj kot 10 minutah, do tržaškega pa je vsaj 20 minut vožnje. Zaradi omenjene pomanjkljive kolesarske infrastrukture je koprsko železniško postajališče slabo dostopno s kolesom. Izboljšani pogoji bi predstavljali pomemben korak pri doseganju trajnostne mobilnosti. Priložnost je tudi v posodobitvi zastarelega in dotrajanega železniškega omrežja, ki vpliva na nizke potovalne hitrosti vlakov in dolge potovalne čase.

Največ nezadovoljstva občanov je bilo (poleg kolesarjenja in neprilagojenosti za gibalno ovirane osebe) izražena



*Kolesarjenje na vozišču ni privlačno niti varno. Cilj občine je vzpostavitev omrežja kakovostnih in varnih kolesarskih površin in pešpoti.*



*Javni potniški promet je nekonkurenčen osebnemu motornemu prometu, zaradi česar so tisti, ki ne vozijo, v podrejenem položaju. Cilj občine je vzpostavitev učinkovitega in okolju prijaznega javnega potniškega prometa.*

ravno na račun javnega potniškega prometa, zato je tudi delež uporabe tega pri opravljanju poti znotraj občine (razen za poti v šolo) zanemarljiv.

### 3.9 NI CELOSTNE PARKIRNE POLITIKE

Velikemu porastu števila motornih vozil v zadnjih desetletjih ni sledilo sorazmerno izboljšanje prometne infrastrukture, prav tako ne ozaveščenost lastnikov motornih vozil, kam novo ali dodatno vozilo parkirati.

Problematika parkiranja na območjih večstanovanjske gradnje, npr. ob Cahovi in Regentovi ulici, je kompleksna in je ni možno reševati brez ustreznih vedenj. V kolikšni meri obstoječa parkirišča pripadajo prebivalcem in v kolikšni meri so del javne infrastrukture, bo potrebno pravno preučiti.

Oblikovanje parkirne politike temelji tudi na analiziranju obremenitev parkirišč z uporabniki – prebivalci v vlogi stalnih uporabnikov ter turisti in dnevnimi migranti v vlogi občasnih uporabnikov parkirišč, predvsem med turistično sezono. Občina bo merjenje obremenjenosti nadaljevala tudi v letu 2021.

Za uspešno reševanje problematike mirujočega prometa je potrebno prvenstveno spodbujati uporabo drugih vrst prometa, primarno hoje in kolesarjenja ter nato uporabo JPP. Samo širjenje parkirnih površin dokazano generira povečevanje osebne motorne prometa in posledično povečanje široke palete težav (zdravje prebivalstva, stanje okolja, poraba prostora, drage investicije ...), zato jih je potrebno načrtovati preudarno in na podlagi ciljnih analiz.

### 3.10 OSREDOTOČENOST NAČRTOVANJA NA ZADOVOLJEVANJE POVPRŠEVANJA, NAMESTO NA UPRAVLJANJE

Do sedaj so se mobilnostne navade občanov in njihove potrebe premalo spremljale, zato v fazah prometnega načrtovanja niso bili upoštevani nekateri dejavniki (demografija, zdravje, socio-ekonomski pogoji...), ki vplivajo na izbiro ustreznih ukrepov. Proces odločanja največkrat ni zajemal vseh ključnih deležnikov, zato z obstoječimi ukrepi niso bile zagotovljene celostne prometne rešitve. V preteklosti je bilo tudi premalo poudarka na trajnostnem vidiku načrtovanja in upoštevanju okoljskih dejavnikov.

V zadnjih desetletjih se je veliko sredstev namenilo motornemu prometu, kar je vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in odvisnost od njega. Priložnost se kaže v spremembi načrtovalskih prednosti, ki več poudarka daje trajnostnim oblikam mobilnosti. Izkoristiti je treba tudi potenciala regijskega sodelovanja, še posebej z MO Koper ter ostalimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.

Analiza stanja je pokazala, da je poleg izzivov na drugi strani tudi kar nekaj dosežkov oz. priložnosti, na katerih se lahko gradi CPS:

- Naraščanje števila prebivalcev.
- Splošno zadovoljstvo občanov s kakovostjo bivanja.
- Želje občanov po trajnostni mobilnosti.
- Potencial dnevnega in rekreativnega pešačenja.
- Potencial kolesarjenja za mobilnost, turizem in rekreacijo.
- Potencial za konkurenčne povezave z MO Koper in bližnjimi občinami v regiji.
- Obstoj dobrih praks: poletni avtobus, prevoz na klic, ladjica med plažami, plačljiva parkirišča.
- Potencial upravljanja mobilnosti: načrtovanje vzpostavitev večmodalnih točk.
- Neproblematični tranzitni in tovorni promet.
- Trajnostne podlage v občinskem prostorskem načrtu.

# 04

## VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI



Strateški razvojni cilji sledijo oblikovani viziji CPS občine Ankaran. Vizija prometne ureditve je temelj za učinkovito izvajanje CPS. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine, občinska uprava, zainteresirana javnost), s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Promet je postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Vizija celostne prometne strategije občine Ankaran se glasi:

**ZELENI POLOTOK.  
MODRA ODLOČITEV.**



Občina Ankaran bo omogočala visoko kakovost bivanja, kar bo zagotavljala s kakovostno oblikovanim in programsko bogatim življenjskim prostorom, ponudbo kakovostnih delovnih mest in ohranjanjem naravne in kulturne dediščine. V prijazno in prijetno obmorsko središče v objemu narave in z visoko ravnjo storitev bodo ljudje radi prihajali ter se z veseljem vedno znova vračali.





Aktivne oblike mobilnosti, kot sta pešačenje in kolesarjenje, imajo pozitiven vpliv na javno zdravje in okolje, pa tudi na proračune gospodinjstev.

Za uresničevanje vizije so na podlagi obširnega vključevanja javnosti zastavljeni naslednji strateški cilji:

- **Izboljšati življenjski prostor** in zmanjšati negativne vplive na zdravje **z bolj zdravimi potovalnimi navadami**, ki povečujejo fizično aktivnost, zmanjšujejo hrup in izpuste, onesnaževalce zraka.
- **S celostno urejenim prometom** in dostopnostjo podpirati zeleno, **okolju prijazno gospodarstvo** v občini.
- **Spodbujati trajnostni turizem** s povečevanjem privlačnosti občine **z dobro dostopnostjo turističnih destinacij**, ki hkrati ohranja morskno identiteto in ne povzroča dodatnih negativnih prometnih vplivov na občino.
- **Uravnotežiti prometno načrtovanje** v občini z enakopravno obravnavo vseh prevoznih načinov ter **uravnoteženostjo prometnih investicij in ukrepov**.
- **Zagotavljati kakovostno dostopnost** za vse prebivalce in obiskovalce občine znotraj občine in do občine, zlasti za tiste z omejeno mobilnostjo – mladostnike, starejše in gibalno ovirane.
- **Izboljšati varnost v prometu**, še posebej najbolj ranljivih udeležencev v prometu – pešcev in kolesarjev, med njimi otrok in starostnikov.

Operativni cilji za posamezne strateške stebre so določeni v nadaljevanju.



Razstava na temo vizije CPS v avli Občine Ankaran.

# 05

## STRATEŠKI STEBRI



Celostna prometna strategija občine Ankaran predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsa so med seboj povezana in se dopolnjujejo. Obravnavajo promet za pešce, kolesarski, javni potniški ter motorni in mirujoči promet, v zaokroženo celoto pa jih povezuje ukrep vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja. Vsi navedeni ukrepi skupaj bodo omogočali doseganje strateških ciljev.

1	2	3	4	5
<b>CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE</b>	<b>PEŠAČENJE</b>	<b>KOLESARJENJE</b>	<b>JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>	<b>MOTORNI PROMET</b>
Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov	Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj	Vzpostavitev infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje	Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motornega prometa

*Pet strateških stebrov Celostne prometne strategije občine Ankaran*

Vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. Cilji so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni zato, da se natančno nakaže smer dogodkov v prihodnosti. Cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, ampak omogočajo tudi spremljanje učinkovitosti in uspešnosti strategije.

Najpomembneje je, da ima vsak strateški steber poleg ciljev določene tudi ukrepe, ki so skrbno izbrani zato, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotrni.

Akcijski načrt za izvajanje ukrepov je pripravljen za obdobje petih let in obsega ukrepe za vseh pet strateških stebrov.

# 06

## PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Občina Ankaran v svoji politiki že sedaj k prometni problematiki pristopa z upoštevanjem različnih vidikov načrtovanja, med katerimi so tudi načela trajnosti. Tudi med prebivalci se ozaveščenost na tem področju povečuje, zato so zahteve glede izboljšanja prometnega sistema, v smislu manjšega vpliva na okolje in večjega upoštevanja šibkejših udeležencev, povečujejo. Občina se zaveda, da je potreben celovitejši pristop k prometnemu načrtovanju, ki ga želi izvajati v skladu z zastavljenimi cilji in vizijo razvoja občine.



Pločnik z ovirami zožuje prostor za gibanje pešcev in kolesarjev. Cilj občine je vzpostavitev kakovostnih in varnih kolesarskih površin.

### 6.1 IZZIVI

Za celosten pristop k načrtovanju prometa bodo v prihodnje nujna usklajevanja vseh politik in ciljev, ki jih občina zasleduje. V procesu načrtovanja bo še naprej treba upoštevati vse ključne deležnike in zainteresirano javnost. Občina Ankaran že sedaj sodeluje z različnimi akterji na področju urejanja mobilnosti, kar povečuje stopnjo transparentnosti in zaupanja v delovanje Občine. V prihodnje bo še več medobčinskega sodelovanja, saj številni projekti vplivajo na širšo regijo, z medsebojnim usklajevanjem pa bo mogoče izvajati tudi nekatere regionalne projekte, za katere država nima interesa ali finančnih sredstev.

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. S celostnim pristopom bo namreč potrebno še večje usklajevanje in posvetovanje z ostalimi občinskimi oddelki, ki se ne ukvarjajo neposredno z infrastrukturo in prometom. Več pomena bo treba dati gospodarskemu, družbenemu in predvsem zdravstvenemu vidiku. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev se že vključujejo v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

### 6.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Občina Ankaran se je leta 2018 pridružila Evropskemu



*V Osnovni šoli in vrtcu Ankaran otroke in starše spodbujajo k pešačenju; omogočajo jim varno pot v šolo oz. vrtec in organizirajo peš bus. Vožnjo s kolesom spodbujajo tudi z urejeno kolesarnico ob šoli, urejen je avtobusni prevoz, omejujejo pa parkiranje.*

tednu mobilnosti in tako nakazala usmeritev v trajnostno mobilnost. Poleg sezonske vzpostavitve poletnega avtobusa in javnega pomorskega potniškega prometa je pristop k trajnostnemu načrtovanju potrdila tudi z regulacijo cene plačevanja javnih parkirišč, celovit pristop k prometnemu načrtovanju pa je bil potrjen s pripravo dokumenta Celostna prometna strategija občine Ankaran.

Za potrebe prostorskega in prometnega načrtovanja je izdelana že večina strokovnih dokumentov, ki v ospredje postavljajo razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, v navezavi s turističnim obiskom.

**Odlok o Občinskem prostorskem načrtu (OPN) Občine Ankaran (oktober 2020)** je dokument, v katerem občina prepoznava trenutno stanje tudi na področju motornega prometa, pešpoti, kolesarskih povezav, javnega potniškega prometa in pristaniške prometne infrastrukture. Dokument predvideva razvoj infrastrukturnega omrežja, skladno s prostorskimi značilnostmi in gospodarskimi potrebami občine. Razvoj prometne infrastrukture bo skladen z načeli trajnostnih oblik mobilnosti. Občina Ankaran načrtuje porast trajnostnih oblik mobilnosti, ob hkratnem umirjanju motornega prometa, zmanjšanju tranzitnega prometa v centru Ankarana, zmanjšanju števila voženj z osebnim avtomobilom znotraj občine ter z ureditvijo obstoječih in novih prometnih povezav.

**Prometni načrt za občino Ankaran (strokovna podlaga OPN, 2018)** je dokument, ki obravnava obstoječe kategorizirane ceste na območju Občine Ankaran in zanje določa urbanistične tipe (posebna pozornost pri določitvi urbanističnega tipa prometnice je bila namenjena ranljivejšim skupinam v prometu, predvsem pešcem in kolesarjem). Na podlagi urbanističnega tipa ceste

se za evidentirane probleme na obstoječem cestnem omrežju predvidijo ukrepi za izboljšanje stanja. Z izdelavo dokumenta je Občina Ankaran želela priti do strokovne podlage, na podlagi katere bo lahko celovito urejala svoj prometni prostor, in sicer z rdečo nitjo od reševanja dnevnih problemov do načrtovanja rekonstrukcij cest. Prav tako podaja usmeritve za od prometne površine, ločene od cest, kot so peš in kolesarske povezave.

**Odlok o Krajinskem parku Debeli rtič (2018)** je dokument, ki z namenom trajnega varstva slovenske obale, njene krajinske pestrosti ter biotske raznovrstnosti in ohranitve naravnih vrednot slovenskega dela Tržaškega zaliva med drugim podaja tudi razvojno-varstvene usmeritve za zavarovan Krajinski park Debeli rtič. Usmeritve, ki so povezane s prometom, imajo predvsem namen zmanjševanja negativnih vplivov na park in povečanja varnosti obiskovalcev.

**Urbanistični načrt naselja Ankaran (strokovna podlaga OPN, 2017)** se podrobneje ukvarja z vizijo razvoja naselja, konceptom prostorskega razvoja, prometnega omrežja mesta in javnega potniškega prometa, konceptom urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja, zelenega sistema in opremljanja z drugo gospodarsko javno infrastrukturo. Usmeritve iz dokumenta so skladne z vidiki ciljev trajnostne mobilnosti.

Prav tako obstajajo nekateri drugi dokumenti, kjer sta trajnostni razvoj oz. mobilnost opredeljena kot temeljna usmeritev, kar predstavlja dobro izhodišče in podporo za celostno prometno načrtovanje. Takšni dokumenti so na primer Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014–2020, Regionalna strategija trajnostnega razvoja turizma južne Primorske 2006–2012, Lokalni energetski koncept do 2020 idr.

## 6.3 CILJI

### Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra:

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
1.1	Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa	Zagnati CPS v letu 2021, revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let.	Sprejem, revizija in prenova CPS (DA/NE)
		Povečati sodelovanje na področju prometa znotraj različnih oddelkov občinske uprave.	Izvajanje prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti
1.2	Spremeniti načrtovalske prioritete	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2022, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi.	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način
		Od leta 2021 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti.	Število evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti
1.3	Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti	Do leta 2021 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov.	Vzpostavljen sistem spremljanja in vrednotenja
1.4	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa	Od leta 2021 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.	Delež večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
1.5	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad	Od leta 2021 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti.	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto (poleg ETM)
		Sprejeti in zagnati mobilnostne načrte za šolo in večje generatorje prometa do leta 2025.	Število večjih generatorjev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom (bolnišnica, Občina, šola in vrtec, podjetja)

## 6.4 UKREPI

Celostna prometna strategija občine Ankaran predvideva na področju celostnega prometnega načrtovanja naslednje ukrepe:

### 1. Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova CPS

Izdelava in sprejem CPS občine Ankaran v letu 2020 pomeni dolgoročni proces celostnega načrtovanja prometa. V sklopu revizije CPS se vsaki dve leti (2022 in 2024) spremlja in vrednoti ključne kvalitativne in kvantitativne kazalnike mobilnosti v občini (potovalne navade občanov,

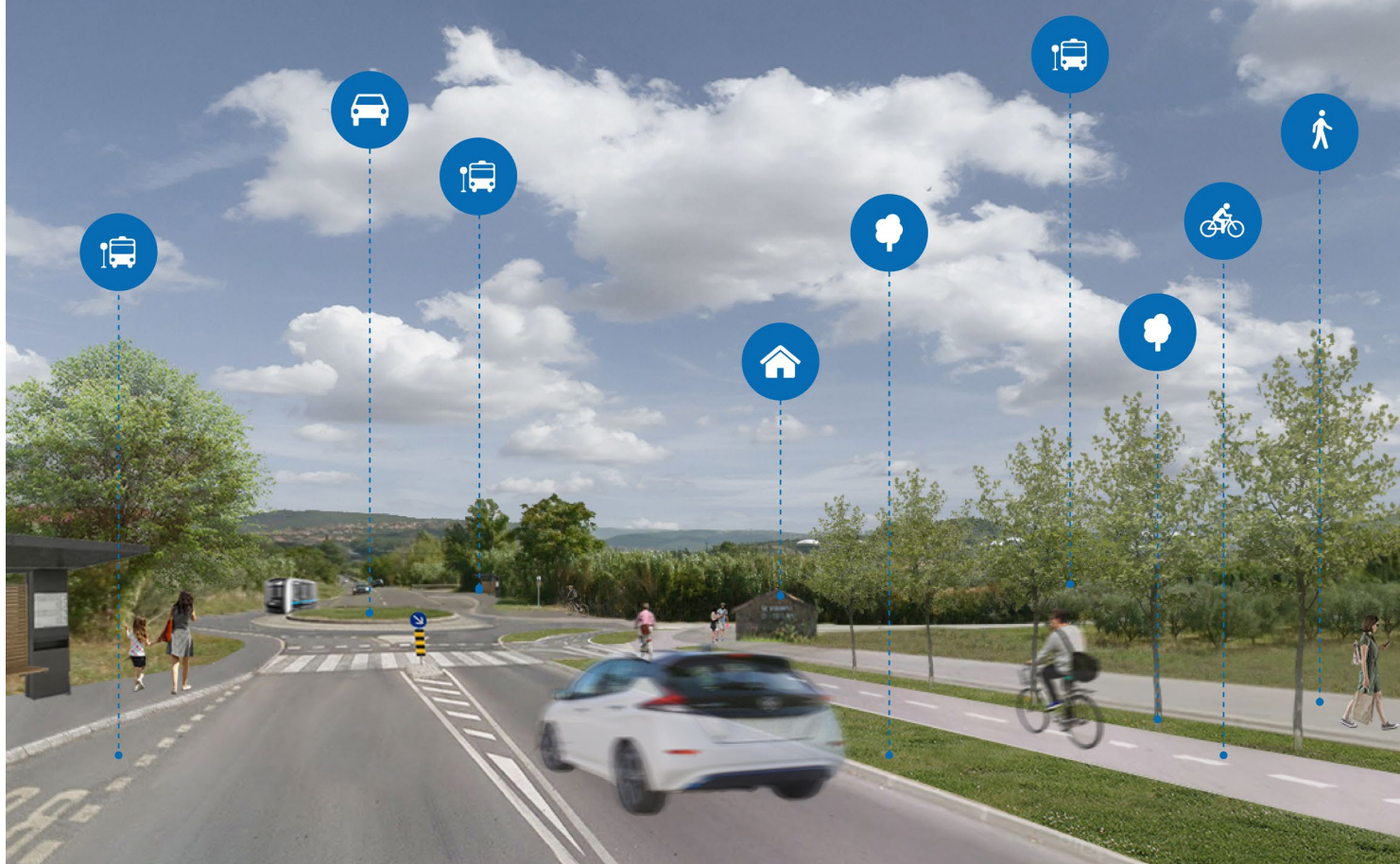
zadovoljstvo, zdravje ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. CPS bo prenovljena vsakih pet let, prvo leto posodobitve bo v letu 2025. Dokument za občino predstavlja osnovo za razvoj ukrepov.

### 2. Imenovanje koordinatorskega celostno prometno načrtovanje

Na Občini Ankaran bo določen koordinatorski za trajnostno mobilnost, ki bo koordiniral izvajanje ukrepov strategije.

### 3. Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost





Uravnotežen razvoj vseh vrst prometa na način, da ustreza tako običajnim letnim obremenitvam kot tudi porastu prometa v turistični sezoni (vir: Vizija CPS Ankaran).

Lokacija: krožno križišče Jadranske in Železniške ceste (projekt Občine Ankaran v pripravi)

Občina Ankaran bo v pripravi proračuna uravnotežila sredstva na področju mobilnosti glede na vse prevozne načine. Povečale se bodo naložbe za zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP. Poleg tega bo Občina zagotavljala financiranje ukrepov tudi iz drugih virov, kot so evropski projekti, državna sredstva in skladi, regionalni projekti z drugimi občinami in partnerji itd.

#### 4. Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom

Za uspešno izvajanje CPS bo Občina Ankaran izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja svojih sodelavcev ter drugih ključnih deležnikov (projektanti, sosednje občine), ki se ukvarjajo s prometom. Izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti bodo potekala v okviru delavnic, seminarjev, kongresov ipd.

#### 5. Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju pešačenja, kolesarjenja, javnega potniškega prometa ter racionalnejše uporabe motornih vozil so najuspešnejše v kombinaciji z akcijami za spodbujanje trajnostnih prevoznih načinov, slednje pa v kombinaciji z izboljšanimi pogoji za uporabo teh prometnih načinov. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, izobraževanj v šoli in vrtcu (npr. teden mobilnosti, teden varnosti ...), aplikacij, razstav, tekmovanj in spodbujanja delodajalcev. Ozaveščanje bo Občina izvajala tudi s slogani za promocijo trajnostne mobilnosti. Cilj je izvedba vsaj dveh dogodkov letno.

#### 6. Vzpostavitev sistema za spodbujanje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa

Občina Ankaran bo spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi se celostno rešujejo težave z dostopnostjo za tiste, ki ustvarjajo večji promet (bolnišnica, občina, šola in vrtec, podjetja idr.).

#### 7. Preveritev in prilagoditev občinskih prostorskih aktov, tako, da so upoštevana načela celostnega prometnega načrtovanja

V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, še posebej za tiste deležnike, ki generirajo večji promet. S celovito presojo vplivov novogradenj na promet se lahko zmanjšajo težave z mobilnostjo.

#### 8. Povečanje transparentnosti prometnega načrtovanja z večjim vključevanjem javnosti in javno dostopnimi informacijami

Eden ključnih ukrepov strategije je vzpostavitev sistema vključevanja širše in strokovne javnosti ter civilnih iniciativ, ki bodo lahko s strokovnimi dialogi, pozivi promotorjem ter s pobudami sodelovali pri reševanju skupnih prometnih vprašanj. Prebivalstvo bo še aktivneje vključeno z anketami, delavnicami, javnimi razpravami, izobraževanji in promocijami.

## 9. Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti

Občina bo aktivno sodelovala pri regionalnih in evropskih projektih na področju trajnostne mobilnosti. Redno se bo prijavljala na razpise za pridobitev nepovratnih sredstev s tega področja.

## 10. Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti

Gre za načrtovane projekte oz. ukrepe, ki imajo vpliv preko meja občine Ankaran. Prihodnost je predvsem v širjenju kolesarske mreže, pomorskega potniškega prometa in drugih sedanjih sistemov.

## 11. Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad in analiza zasedenosti parkirišč

Za namen spremljanja potovalnih navad pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov ter učinkov investicij in ukrepov bo vzpostavljen sistem zbiranja podatkov s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje ter analiza javno dostopnih statističnih podatkov (npr. SURS).

## 12. Vzpostavitev sistema spremljanja stanja infrastrukture

Občina trenutno še nima izdelanega celotnega popisa prometne infrastrukture in signalizacije, kar onemogoča dober vpogled v stanje le-teh, zato so pogoji za spremljanje stanja in izvajanje vzdrževanja neustrezni. V prihodnje bo Občina vzpostavila sistem spremljanja stanja infrastrukture (npr. voziščna konstrukcija, prometne signalizacije, geodetski podatki ...), s pomočjo katerega bodo sanirana vsa kritična mesta, ki danes niso primerna za vse vrste uporabnikov – za otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, za uporabnike na prevoznih sredstvih z manjšimi kolesci, za kolesarje, za uporabnike invalidskih vozičkov, za vožnjo otroških vozičkov ipd.



Središče bo preoblikovano v javno površino, ki bo namenjena predvsem ljudem in ne avtomobilom (Projekt Občine Ankaran v pripravi).

# 07

## DRUGI STRATEŠKI STEBER: PEŠAČENJE

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje. Primerna je za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od ali do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v naseljih. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi bilo mogoče premagati peš, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

### 7.1 IZZIVI

Predpogoj za varno hojo je primerna infrastruktura. V splošnem je zahodni del Ankarana precej boljše opremljen s površinami za pešce, vendar so pločniki velikokrat preozki, neprilagojeni gibalno oviranim osebam in zaparkirani z avtomobili, pešpoti pa so nemalokrat tudi prekinjene (npr. v okolici bolnišnice Valdoltra, med Sv. Katarino in Adrio...). V zalednem delu Ankarana pa so peš povezave, ki bi omogočale varno pešačenje, odsotne. Že same ceste večinoma ne dosegajo zahtevanih standardov (npr. Ivančičeva cesta, Razgledna in Vinogradniška pot) z vidika osvetljenosti, pločnikov oz. bankin, dovoljenih hitrosti, prečkanj itd.

S pločniki so najbolj opremljene večje ulice, kot so Jadranska cesta (znotraj naselja), Regentova in Srebrničeva ulica. Glede na smernice spodbujanja hoje v urbanih območjih, je opazno, da manjkajo nekateri elementi, ki bi naredili pešačenje bolj privlačno. Pešpoti, kjer ni motornega prometa, je malo, prevladujejo v Krajinskem parku Debeli Rtič.

Hoja ni med glavnimi načini potovanja. Glede na izid ankete hodi na delo le 2 % (N = 112), v šolo pa 19 % (N = 27) sodelujočih prebivalcev, saj močno prevladuje uporaba osebnega vozila. V prihodnje bo tako potrebnih tudi več aktivnosti s področja ozaveščanja ljudi o pomenu hoje.

Občani so najbolj nezadovoljni z osvetljenostjo poti ter prilagojenostjo starejšim in gibalno oviranim. Za senzorično in gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov namreč omejena. Prometna infrastruktura je sicer v večini

urejena s klančinami, infrastruktura ob in v javnih objektih pa je ponekod še pomanjkljiva ali neustrezno izvedena. Na tem področju bo v prihodnje treba več pozornosti nameniti podrobnostim izvedbe, ki jih pogosto opazijo šele uporabniki, ne pa tudi načrtovalci.

*Peš poti v občini so velikokrat prekinjene, orientacija v prostoru je slaba, pločniki večinoma niso prilagojeni ljudem z oviranostmi, velikokrat so preozki in zaparkirani. Cilj občine je vzpostavitev varnih in urejenih peš poti ter ureditev mirujočega prometa.*





*Pomanjkanje elementov za pešcem prijaznejše pogoje. Cilj občine je vzpostavitev privlačnih javnih površin.*

## 7.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

V naselju velikostnega reda Ankarana, kjer je možna 15-minutna peš dostopnost do vseh območij naselja (npr. Valdoltra in Sv. Katarina), je ohranjanje in nadgrajevanje možnosti za hojo primarnega pomena. Najbolj oddaljena območja občine so iz Ankarana peš dostopna v 40 minutah.

Razmere za hojo v Ankaranu so ugodne, saj ima pretežno raven relief, ugodno klimo, najbolj obremenjene ceste pa so pretežno opremljene s pločniki, ki imajo na prehodih za pešce urejen dostop s klančinami za gibalno ovirane osebe. Želja prebivalcev je, da se dopolnijo še manjkajoči deli pločnikov ob glavnih cestah v naseljih ter da se omrežje pešpoti razširi tudi drugod po občini. Želijo si tudi povečanja privlačnosti pešpoti ter povečanja varnosti pešpoti z javno razsvetljavo.

Na območju občine se nahaja več rekreacijskih poti, povezanih z naravno in kulturno dediščino (več krajših rekreacijskih poti na Debelem rtiču, Beblerjeva planinska pot, pešpot Ankarana–Tinjan). Pešačenje bi bilo še bolj privlačno, če dostop do določenih območij za pešce ne bi bilo omejen (Luka Koper, stara bolnišnica, turistični kamp Adria, bolnišnica Valdoltra, stanovanjsko naselje Oltra, zdravilišče Debeli rtič itd.). Ključni konflikti, ki se pojavljajo na omenjenih območjih, so zagrajenost oz. zamreženost

območja, onemogočen ali omejen dostop ter posledično prekinjen dostop vzdolž obale.

Izziv predstavlja približanje hoje prebivalcem v času, ko sta za prebivalce občine čas in varnost velika faktorja pri odločanju za potovalni način. Optimalna razdalja za dnevno uporabo hoje je do dva kilometra. Ker v povprečju človek hodi s hitrostjo pet kilometrov na uro, kilometer poti prehodi v 12 minutah. V dobrih dvajsetih minutah je tako iz središča mesta peš dosegljiva večina občine.

V anketi med občani je 30 % vprašanih odgovorilo, da bi bili ob primernih pogojih pripravljeni zamenjati prevoz na delo z osebnim avtomobilom s hojo ali kolesarjenjem, največja motivacija za spremembo načina potovanja bi bila ureditev več kakovostnih in varnih površin za pešce in kolesarje. Sledita večja urejenost javnih površin in dopolnitev omrežja javne razsvetljave.

Z ustrezno parkirno politiko ter možnostjo kombiniranega načina potovanja, bi hoja za zdravega človeka po Ankaranu, v ožjem zaledju ali ob obali predstavljala priložnost za ohranjanje dobrega zdravja in vitalnosti, obenem pa tudi prispevek h kakovostnejšemu bivanjskemu okolju. Majhnost občine je pri uporabi hoje prednost, ki jo je smiselno izkoristiti, saj se krajše razdalje lažje prehodijo kot prevozijo, če se upošteva dejstvo, da je za avtomobil treba vedno poiskati še prosti parkirni prostor.

## 7.3 CILJI

### Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: pešačenje

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
2.1	Povečati delež hoje	Povečati delež hoje na delo z 2 % na 5 % do leta 2025.	Delež hoje na delo glede na analizo stanja (anketa)
		Povečati delež hoje v šolo z 19 % na 25 % do leta 2025.	Delež hoje v šolo glede na analizo stanja (anketa)
		Povečati delež hoje po opravkih z 9 % na 15 % do leta 2025.	Delež hoje po opravkih glede na analizo stanja (anketa)
2.2	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in odpraviti ključne problematične točke za pešce v občini do leta 2025	Dolžina novih peš povezav
2.3	Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev	Izničiti število hudo poškodovanih in umrlih pešcev do leta 2025.	Število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah
2.4	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Prilagoditi obstoječo infrastrukturo na območju celotne občine gibalno in senzorično oviranim do leta 2025.	Število lokacij in povezav s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam

## 7.4 UKREPI

Celostna prometna strategija Občine Ankaran predvideva na področju pešačenja kot oblike mobilnosti naslednje ukrepe:

### 1. Gradnja površin za pešce znotraj naselja Ankaran

V okviru analize stanja so bile ugotovljene pomanjkljivosti pri površinah za pešce. Občina Ankaran bo izdelala potrebne načrte in pridobila dokumentacijo za vzdrževanje in rekonstrukcijo obstoječih ter gradnjo novih površin za pešce. Namen je vzpostaviti nove površine na Oljčni poti, Srebrničevi ulici, v soseski Dolge njive, urediti pešpoti med ulicami v središču in do območja pokopališča. Infrastruktura bo prilagojena tudi osebam z zmanjšano mobilnostjo.

### 2. Gradnja manjkajočih površin za pešce izven središča Ankarana

Občina Ankaran bo v sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo postopno zgradila manjkajoče pločnike ob državni cesti (Jadranski cesti). Urejene in izboljšane bodo tudi povezave med poselitvenimi predeli znotraj občine. Prednostno bodo urejene Razgledna pot, Jadranska in Železniška cesta.

## 3. Nadgradnja varnih šolskih poti

V občini Ankaran, v središču naselja, se nahajata osnovna šola in vrtec. Ena enota vrtca je v sklopu zavoda Osnovna šola in vrtec Ankaran, enota italijanskega vrtca pa se nahaja na drugi, ločeni lokaciji. Učenci prihajajo v šolo peš, s šolskim avtobusom, nekateri tudi s kolesi. Šolske poti deloma potekajo po predelih, kjer ni ustrezno urejene infrastrukture, zaradi česar so šolarji ogroženi v prometu. Občina bo poti, ki ne omogočajo varne hoje v šolo oz. vrtec, nadgradila s potrebnimi ukrepi, kot npr. ukrepi za umirjanje prometa, gradnja pešpoti, talne in vertikalne označbe poti, osvetlitev itd. Nadgradnja varnih poti v šolo se bo izvajala vsako leto. V sklopu promocije hoje bo poleg različnih drugih aktivnosti tudi izobraževanje za ravnatelje in učitelje.

## 4. Ureditev varnejših prehodov za pešce

Urejene bodo obstoječi in manjkajoči prehodi za pešce na območjih velike frekvence prometa ter izvedeni manjši posegi za zmanjšanje števila nevarnih točk. Na kritičnih točkah bodo urejeni prehodi za pešce v skladu z varnostnimi standardi, skupaj z ustrezno signalizacijo za boljšo preglednost, osvetlitvijo in umirjanjem prometa (npr. dvignjeni prehodi na grbini) ter z izboljšanjem pogojev za gibalno ovirane. Ukrepi bodo dopolnjeni z učinkovitim nadzorom hitrosti motornih vozil.

## 5. Ureditev in označitev rekreacijskih in tematskih pešpoti

Z ureditvijo obstoječih in novih rekreacijskih pešpoti se bo izboljšala dostopnost znotraj občine in dostopnost do sosednje občine Koper. Tematske pešpoti (npr. Adria-Sv. Katarina in Krajinski park Debeli rtič) bodo dodatno povečale turistično prepoznavnost občine Ankaran. Privlačnosti in prepoznavnosti pešačenja bosta povečani z ustrezno označitvijo posameznih predelov naselja in vzpostavitevjo oznak časa hoje do pomembnejših točk (npr. do trgovine: 15 minut). Označbe bodo usklajene z oznakami za kolesarje. Izboljšana bo njihova vidnost, kar velja tudi za oznake na rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpotih. Večnamenske poti bodo označene za vse uporabnike enakovredno.

## 6. Dopolnitev omrežja javne razsvetljave

Obstoječe omrežje javne razsvetljave bo po načelu omejevanja svetlobnega onesnaževanja smiselno dopolnjeno, s čimer bo vsem udeležencem v prometu omogočena varnejša uporaba javnih površin v nočnem času. Javna razsvetljava bo prilagojena ter dograjena na nekaterih neosvetljenih cestnih odsekih ob Jadranski cesti (Valdoltra–naselje Oltra–Debeli Rtič–MP Lazaret) in drugih cestah znotraj poseljenih območij (Na Logu, Cahova ulica, Pot na Brido, Miloki idr.) ter na javnih kopališčih.

## 7. Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje

Z ustrezno izbiro in namestitvijo urbane opreme, kot so klopi, pitniki, ulične svetilke, koši za smeti in pasje iztrebke, kažipot s časovnimi oznakami (npr. do šole: 15 minut) ter z dodatno ozelenitvijo bo poskrbljeno za privlačnejši in udoben javni prostor, ki bo bolj zanimiv za pešačenje. Celovito bodo urejeni ožje središča Ankarana, okolica šole in vrtca ter pešpoti v urbanih predelih (npr. Srebrničeva ulica, Razgledna pot idr.) in v Krajinskem parku Debeli Rtič.

## 8. Aktivnosti za spodbujanje pešačenja med otroki

Zlasti ob dejstvu, da izkušnje in navade, pridobljene v otroštvu, vplivajo na delovanje v odrasli dobi, je spodbujanje trajnostne mobilnosti posebej pomembno. V vrtcu in šoli bo s pomočjo različnih promocijskih in izobraževalnih aktivnosti promovirana hoja (npr. z mobilnostnim načrtom, pešbusom, prometno kačo itd.).





Z vzpostavitev centralne peš cone v jedru naselja bo pešcem omogočen varen in privlačen dostop do javnih funkcij. Center naselja bo privlačen za zadrževanje in druženje prebivalcev oz. obiskovalcev ter bo povezan z obalo. (vir: Vizija CPS Ankarani)  
Lokacija: Povezovanje jedra naselja in obale (projekt Občine Ankarani v pripravi)

# 08

## TRETJI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje je, poleg zdravega načina rekreacije, tudi potovalni način, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih gospodarskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje znova vključuje v prometni sistem, pri čemer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva vse večjo vlogo in pomen.

### 8.1 IZZIVI

V strukturi kolesarjev danes v občini Ankaran prevladujejo rekreativni kolesarji. Infrastrukture, namenjene izključno kolesarjem, v občini tako rekoč ni. Kolesari se največ po prometno obremenjeni Jadranski cesti, ki ni ustrezno označena, kar predstavlja veliko tveganje za vse udeležence, tudi za pešce, ko kolesarji uporabljajo pločnik. Kar 91 % vprašanih (N = 172) ocenjuje varnost kolesarjenja

kot slabo.

Kolesarjenje kot način vsakodnevnega potovanja na delovno mesto, v šolo in po popoldanskih opravkih, ni pogosto. V šolo in na delo kolesari le 4 % vprašanih, po opravkih pa še manj, samo 3 %.

Rezultati vključevanja javnosti sicer kažejo, da so problematični praktično vsi vidiki kolesarjenja, od infrastrukture do parkiranja, in so v primerjavi z infrastrukturo za pešačenje precej slabše ocenjeni. To potrjuje tudi manjši delež kolesarjenja v primerjavi s pešačenjem. Velika večina se strinja, da je treba urediti več površin za kolesarjenje, zagotoviti parkirne površine za kolesa in umiriti motoriziran promet.

Kolesarji nimajo primernih pogojev za parkiranje ali shranjevanje koles, zato se pogosto ne odločajo za vožnjo z njimi. Pomembno je v prihodnje zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča na vseh javnih mestih, ki predstavljajo ciljno točko potovanja, npr. javne stavbe, rekreacijska območja, turistične lokacije itd., ter na pomembnejših prestopnih točkah, kot so avtobusna postajališča in parkirišča, saj bodo s tem zagotovljeni pogoji za večmodalnost prevoznih storitev.

### 8.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Možnosti za kolesarjenje so v občini Ankaran ustrezne, tako z vidika podnebja kot razdalj. Manj ugodna je le višinska razlika med stanovanjskimi predeli nad Srebrničevo ulico in središčem Ankarana. V območju velikosti Ankarana, kjer so poti, ki jih prebivalci opravijo pretežno znotraj naselja, precej kratke, je kolo idealno prevozno sredstvo. Poleg tega je vsakodnevno kolesarjenje na Obali glede na



*Pomanjkanje kolesarskih parkirišč in ustreznih naslonov za kolesa, ki omogočajo varno parkiranje koles z možnostjo priklepa. Cilj občine je vzpostavitev sodobnih kolesarskih postajališč.*





*Potenciali na kolesarskem področju so zlasti v dopolnitvi kolesarskega omrežja (projekt Občine Ankaran in DRSI v pripravi).*

podnebne razmere bolj ali manj mogoče skozi vse leto. Manj ustrezni za kolesarjenje so le posamezni dnevi poleti zaradi ekstremnih temperatur ali vetra, potencialna ovira je tudi hribovit relief v zaledju, kar se v tujini vse pogosteje premaguje z električnimi kolesi.

Zaradi kratkih razdalj je mogoče s kolesom v zelo kratkem času, tj. v manj kot petih minutah, prepotovati večino Ankarana, v 10 minutah so dostopni bolj oddaljeni deli občine (npr. Debeli Rtič idr.), v 20 minutah pa je dostopna že sosednja občina Koper.

Občina je v okviru prometne strategije pristopila k načrtovanju mreže kolesarskih poti, z namenom posodobitve obstoječega stanja. Načrtovano omrežje naj bi se usklajevalo tako na medobčinski kot regionalni ravni, hrbtenico omrežja pa bi na območju občine predstavljala Jadranska cesta.

Za povečanje privlačnosti kolesarjenja bo treba zagotoviti tudi primerne pogoje za parkiranje in shranjevanje koles ob vseh javnih ustanovah in pomembnejših prestopnih točkah, kot so avtobusna postajališča ter parkirišča P+R.

## 8.3 CILJI

### Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: kolesarjenje

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
3.1	Povečati delež kolesarjenja	Povečati delež kolesarjenja na delo s 4 % na 8 % do leta 2025.	Delež kolesarjenja na delo glede na analizo stanja (anketa)
		Povečati delež kolesarjenja v šolo s 4 % na 8 % do leta 2025.	Delež kolesarjenja v šolo glede na analizo stanja (anketa)
		Povečati delež kolesarjenja po opravkih s 3 % na 6 % do leta 2025.	Delež kolesarjenja po opravkih glede na analizo stanja (anketa)
3.2	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom	Vzpostaviti vsaj dve novi kolesarski povezavi do leta 2025.	Dolžina kolesarskih povezav
		Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah do leta 2025.	Število javnih zgradb s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči
3.3	Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev	Izničiti število hudo poškodovanih in umrlih kolesarjev do leta 2025.	Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah
3.4	Izboljšati pogoje za kolesarski turizem	Povečati število kolesarskih turistov v občini do leta 2025.	Vzpostavitev kolesarskega turizma

## 8.4 UKREPI

Celostna prometna strategija Občine Ankaran predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

### 1. Izdelava projektne dokumentacije kolesarskih povezav

Cilj tega ukrepa je priprava projektne dokumentacije za gradnjo kolesarskih površin. Kolesarsko omrežje bo sestavljeno iz primarnih in sekundarnih povezav, ki bodo omogočale dostop do glavnih ciljev v občini Ankaran. Primarne povezave, od motornega prometa ločene kolesarske površine, bodo osnova omrežja. Dopolnjevale jih bodo sekundarne povezave, ki bodo potekale po manj prometnih cestah z nižjimi hitrostmi. Na posameznih odsekih se bo postopoma umirilo motorni promet. Za izboljšanje varnosti kolesarskih površin bo preverjena, prilagojena in dograjena javna razsvetljava, ki povzroča kar najmanj svetlobnega onesnaženja. Prav tako bodo v skladu z varnostnimi standardi (talna razsvetljava in drugi ukrepi za izboljšanje varnosti) urejeni prehodi za kolesarje na območjih z gostejšim kolesarskim in motornim prometom.

### 2. Ureditev površin za kolesarje znotraj naselja Ankaran

Neobstoj kolesarske infrastrukture je glavna ovira za kolesarjenje. Končni cilj ukrepa je znotraj naselja Ankaran urediti površine za kolesarje, ki bodo usklajene z državnimi

smernicami ter odvisne od različnih dejavnikov, kot sta hitrost in obseg prometa (denimo odločitve za kolesarski pas, mešano površino, stezo, pot). Na predelih, kjer ni prostora za kolesarsko infrastrukturo in/ali so prisotne dodatne ovire, kot so parkirani avtomobili ali velike hitrosti avtomobilov, bodo z upravljanjem prometa omogočene boljše razmere za kolesarjenje. To zajema umiritev prometa, odstranitev ali spremembo parkirnih mest, spremembo prometnega režima itd. Omrežje bo varno, gosto in povezano, saj le tako lahko omogoča dobro dostopnost. Glavno vodilo pri načrtovanju bo zagotavljanje varnosti kolesarjev in pešcev, pri čemer bo upoštevano načelo ločevanja kolesarjev od motornega prometa, kadar je to nujno potrebno, ter mešanja prometa, če je to varno.

### 3. Ureditev površin za kolesarje izven strnjenege dela naselja Ankarana

Aktivno bodo načrtovane kolesarske poti med naselji znotraj občine, pa tudi regijske in državne kolesarske povezave; s tem bo kolesarsko omrežje povezano, predvsem s sosednjimi občinami (npr. MO Koper in Milje v Italiji). Kolesarjenje ima velik potencial tudi zunaj urbanega območja, tako v vlogi prevoznega sredstva kot tudi za rekreacijo. Prednostno bo vzpostavljena kolesarska povezava na Jadranski in Železniški cesti.

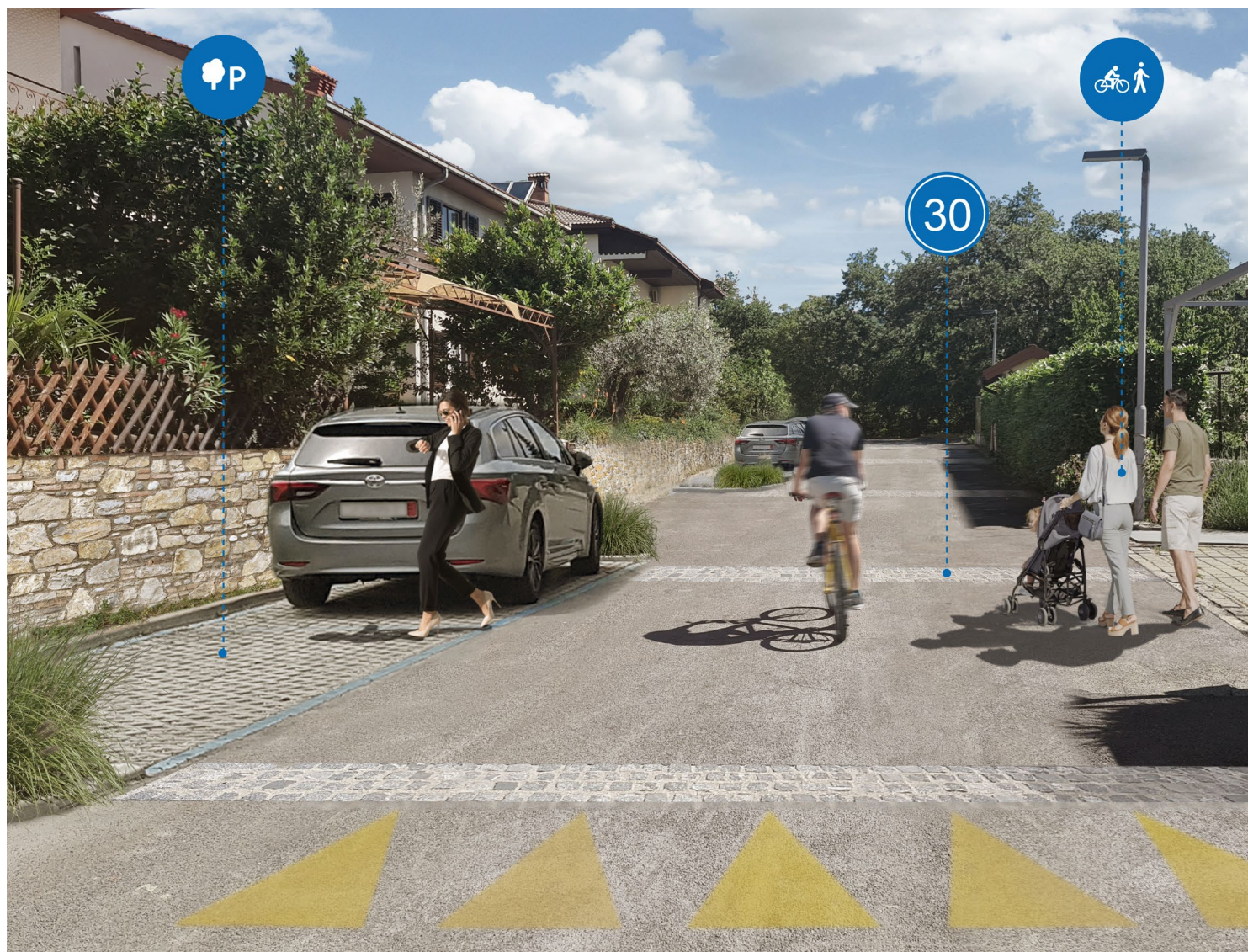
### 4. Postavitev parkirnih mest za kolesa in ostale urbane opreme za kolesa

Mesta za varno in udobno parkiranje koles so pomemben

vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, v praksi pa so pogosto zanemarjena. Običajna stojala z možnostjo vpetja prednjega kolesa niso primerna, saj omogočajo priklepanje le enega kolesa, povzročajo pa tudi krivljenje kolesnih obrobov in druge poškodbe. Za potrebe kratkotrajnega parkiranja bodo zlasti ob javnih objektih (šola, trgovina, lekarna, občinska uprava, objekti za športne in kulturne aktivnosti) in turističnih točkah (krajinski park, javna kopališča ...) zagotovljeni ustrezni nasloni za kolesa, v obliki narobe obrnjene črke U, ki omogočajo hkratno priklepanje tako okvirja kot vsaj enega izmed koles. Na naslon se lahko prikleneta dve kolesi, vsako na eno stran. Po potrebi bodo parkirišča opremljena z nadstrešnico za zaščito pred vremenskimi vplivi. S tem je omogočeno tudi dolgotrajnejše parkiranje koles. Ker je večmodalnost ena ključnih tem trajnostne mobilnosti (v tujini je zelo priljubljena kombinacija kolo-avtobus/vlak), bodo avtobusna postajališča opremljena tudi s parkirišči za kolesa. Ureditev bo izvedena fazno, glede na število potnikov ob javnih objektih.

## 5. Vzpostavitev sistema izposoje koles/e-koles

Preučene bodo različne možnosti vzpostavitve sistema izposoje koles/e-koles in drugih oblik mikro-mobilnosti (skiroji ...). Sistem bo združljiv in poenoten z rešitvami v sosednjih občinah Koper, Izola in Piran. Postaje bodo bile v ustreznem rastru razporejene na pomembnejših lokacijah, vključno z večjimi avtobusnimi postajališči, ob turističnih točkah, v bližini trgovin in javnih ustanov, na parkiriščih P+R (večmodalnih točkah) ipd. Smiselna je tudi nadgradnja z e-kolesi, kar olajša premagovanje razdalj in vzponov, seveda ob urejeni varni kolesarski infrastrukturi. Uporabniška kartica se poveže tudi z drugimi storitvami v občini (avtobus, parkirišča ipd.), kar pripomore k integraciji prometnih načinov in olajšani uporabi pri prehajanju med njimi.



Izboljšati varnost v prometu, še posebej za najbolj ranljive udeležence – pešce in kolesarje, med njimi otroke in starostnike (vir: Vizija CPS Ankaran).  
Lokacija: Ulica Rudija Mahniča (Občina Ankaran: Pilotni projekt preureditve vseh notranjih ulic gornjega dela naselja Ankaran)

## ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet je nedvomno prihodnost vsakodnevnih potovanj, saj povečuje izkoristek transporta kot celote ter zmanjšuje prometne zastoje in težave s parkiranjem. Je okolju prijaznejši od osebnih avtomobilov ter igra pomembno in koristno družbeno vlogo, saj omogoča mobilnost tudi prebivalcem, ki ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega vozila). Njegov namen je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovosten javni potniški sistem mora biti zanimiv za potencialne potnike, izpolnjevati merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve.

### 9.1 IZZIVI

Delež prebivalcev Ankarana, ki dnevno uporabljajo javni potniški promet (JPP), je zelo nizek. Z avtobusom se vozi le 7 % prebivalcev, ki so sodelovali v anketi. Od tega sta 2 % takšnih, ki potujejo z avtobusom vsaj 5-krat tedensko, 88 % prebivalcev pa avtobusnega prevoza ne uporablja ali pa ga uporablja le nekajkrat letno. Prebivalci so v anketi razmeroma dobro ocenili stanje javnega potniškega prometa v občini. Največje zadovoljstvo so anketiranci izrazili na področju razpoložljivosti javnega prometa (91 %), poteka linij (85 %) in časovnega intervala voženj (81 %) poletnega avtobusa, pogostosti lokacij avtobusnih postajališč (86 %) in cen vozovnic medkrajevnega avtobusa (85 %). Najmanjšo stopnjo zadovoljstva pa so anketiranci namenili področju časovnih intervalov voženj medkrajevnega avtobusa, kjer je bila z obstoječim stanjem zadovoljna le slaba polovica vprašanih (48 %). JPP ne želijo uporabljati predvsem zaradi časovne nekonkurenčnosti, hkrati pa je med prebivalstvom še vedno prisotna vozniška kultura in želja po lastništvu avtomobila.

Javne prevoze uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci in upokojenci. Določeni vozni redi se zato prilagajajo šolskim urnikom, ki v popoldanskem času niso primerni za ostale potencialne uporabnike. Poleg tega avtobusi niso prilagojeni gibalno in senzorično oviranim. Vozni park bi morali ponudniki bolje prilagoditi lokalnim potrebam, okolju, prevozu koles in osebam z omejeno mobilnostjo.

V občini Ankaran potekajo medkrajevni in poletni (znotraj občine) avtobusni promet ter šolske vožnje. Linija rednega

medkrajevnega avtobusnega prometa, s katero je Ankaran povezan v primestni potniški promet in z železniško postajo Koper, poteka po Jadranski cesti od mejnega prehoda Lazaret do Kopra. Poletni avtobus vozi na relaciji Lazaret meja–Ankaran–Bonifika–Hrvatini. Kljub bližini državne meje preko občine Ankaran ne poteka nobena mednarodna avtobusna povezava s sosednjo Italijo.

Znotraj občine Ankaran se nahaja osem obojestranskih avtobusnih postajališč. Vsa postajališča niso urejena z nadstrešnico in informacijskimi tablamami, nekatera so brez urejene čakalnice ali pa postajališče ni označeno. Nobeno avtobusno postajališče ni opremljeno s sodobno tehnologijo, kot je na primer elektronsko obveščanje o času prihoda avtobusa. V bližini nekaterih postajališč (npr. pri bolnišnici Valdoltra in v središču Ankarana) se nahajajo parkirišča za avtomobile, ki pa ne služijo funkciji P+R. V bližini avtobusnih postajališč ni urejenih stojal za parkiranje koles.

Občina Ankaran na svojem ozemlju nima železniške proge. Kljub temu obstaja potencial večmodalnosti z vlakom, z železniške postaje Koper, ob ustrezni uskladitvi voznih redov vlakov in avtobusov, ki vozijo med Kopro in Ankaranom.

Pomorskega javnega potniškega prometa trenutno ni. Obmorski del območja kompleksa Adria Ankaran predstavlja potencial za ponovno vzpostavitev morskega javnega potniškega prometa s sosednjimi občinami in Italijo.



*Avtobusno postajališče brez nadstrešnice, sedišč in voznega reda. Cilj občine je postavitev dodatnih in sodobnih avtobusnih postajališč.*

## 9.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Že Občinski prostorski načrt Občine Ankaran (OPN) med prioritete uresničevanja ciljev uvršča tudi posodobitev in razvoj javnega potniškega prometa na območju občine. Cilji OPN na področju javnega potniškega prometa predvidevajo zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom, ob hkratnem porastu trajnostnih oblik mobilnosti in dvigu dobrega počutja občanov in obiskovalcev. Natančneje je predvidena krožna avtobusna linija znotraj naselja Ankaran in notranji avtobusni promet med vstopnima parkiriščema v občino (med Sončnim parkom in Lazaretom).

Avtobusna postajališča so razmeroma nova, vendar tehnološko zastarela. Večina postajališč je narejena iz stekla, kar omogoča večjo preglednost uporabnikom. Postajališča so opremljena z voznimi redi, klopmi in smetnjaki. Velika večina postajališč je dobro dostopna, z urejenimi pločniki in prehodi za pešce v njihovi bližini.

V poletnih mesecih na relaciji Lazaret–Koper, med postajališči znotraj občine Ankaran, vozi t. i. poletni avtobus. Gre za brezplačno avtobusno linijo, ki povezuje središče Ankarana s parkirišči in ankaranskimi plažami. Linija obratuje od konca junija do začetka septembra ter vozi vse dni v tednu s približno enournimi intervali. Tovrstna avtobusna linija sledi smernicam trajnostne mobilnosti in pripomore k bistveno manjši potrebi in zasedenosti parkirišč v bližini turističnih točk.

V sklopu pomorskega javnega potniškega prometa so za pristajanje ladij pogojno primerni pomoli na Sv. Katarini, ob kampu Adria in v Valdoltri. Vse tri lokacije imajo potencial navezave na avtobusni JPP ter kolesarsko omrežje, zato bi bilo pomorski JPP smiselno vpeljati.

V poletni sezoni 2020 je bila na voljo tudi storitev za

potnike, in sicer brezplačni ladijski prevozi na relaciji Ankaran–Koper–Izola–Piran, ki so v okviru projekta CROSSMOBY potekali ob sobotah in nedeljah, dvakrat dopoldne ter dvakrat popoldne. Namen projekta je spodbujati trajnostno mobilnost in vzpostavljati intermodalne storitve potniškega prometa.

Občina je že pred leti vzpostavila sodelovanje z Zavodom Sopotniki in financira storitev brezplačnih prevozov za starejše, ki se iz različnih razlogov sami ne morejo peljati ali drugače priti do različnih storitev oz. oditi po opravkih. Storitve je med uporabniki odlično sprejeta. Občina načrtuje zamenjavo vozila z vozilom na električni pogon, prilagojenim za invalide.



*Starejši prebivalci Ankarana se lahko do zdravnika, po uradih in drugih opravkih odpravijo s pomočjo brezplačnih prevozov v okviru projekta Sopotniki, ki ga financira Občina Ankaran. Cilj občine je vzpostavitev trajnostne mobilnosti (prevozi šolskih otrok, prevozi starejših, poletni avtobus, interna mobilnost, ...) s prevoznimi sredstvi na električni pogon.*

### Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: javni potniški promet

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
4.1	Povečati uporabo javnega potniškega prometa	Povečati delež poti na delo, opravljenih z JPP s 4 % na 8 % do leta 2025.	Delež uporabe JPP na delo
		Povečati število uporabnikov prevoza na klic za 100 % do leta 2025.	Število uporabnikov prevoza na klic na območju občine Ankaran
4.2	Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Prilagoditi vsa vozila in postajališča, ki so prilagojena gibalno oviranim do leta 2025.	Delež (število) vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim
		Vzpostaviti ponudbo prevozov za gibalno ovirane.	Vzpostavljena ponudba prevozov za gibalno ovirane
4.3	Izboljšati kakovost ponudbe JPP	Povečati pestrost ponudbe JPP prilagojene različnim situacijam in skupinam potnikov.	Število oblik JPP v občini

### 9.4 UKREPI

Celostna prometna strategija občine Ankaran predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

#### 1. Izdelava celovite študije izvedljivosti uvedbe medobčinskega pomorskega prometa

V sodelovanju s sosednjimi občinami bodo preučene možnosti izvedbe medobčinskega pomorskega javnega potniškega prometa, ki bi povezoval obalne kraje v regiji. S povezavami bi zagotovili predvsem nove priložnosti za turistični razvoj ter izboljšali pogoje za intermodalnost (prepletanje različnih oblik prevoza).

#### 2. Izboljšanje frekvenc medkrajavnega avtobusa

Obstoječi vozni red avtobusnih linij, ki potekajo skozi občino, je neustrezen. Uporabniki si želijo pogostejših prihodov avtobusov tako v/iz smeri Kopra kot v/iz smeri Trsta. V sklopu povečanja privlačnosti in zagotovitve najboljše mogoče storitve javnega potniškega prometa bo Občina Ankaran, v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo (MzI), avtobusnim prevoznikom in sosednjimi občinami poskušala izboljšati razmere. Privlačnost linije avtobusnega prevoza do Kopra bo izboljšana tudi s povezavo preko Železniške ceste.

#### 3. Vključitev vseh trenutnih in bodočih prevoznikov v sistem enotne vozovnice

Občina Ankaran se bo vključila v Projekt integriranega javnega potniškega prometa Ministrstva za infrastrukturo (sistem splošne enotne vozovnice IJPP), kar bo pripomoglo k porastu uporabe vseh sedanjih in prihodnjih prevozov javnega potniškega prometa v občini.

#### 4. Prilagoditev vozniških parkov ter postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam

Trenutni vozni park in postajališča niso prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam. Ker je cilj doseči javni potniški promet, dostopen prav vsem, bodo prevozniku podane pobude, da se vozni park poskuša postopoma prilagoditi na način, da bodo vsi avtobusi nizkopodni ter da bodo imeli zvočna oznakila in informacijske zaslone. Poleg tega bodo vozila JPP omogočala prevoz koles. Postajališča bodo prilagojena, da bodo ustrezala nizkopodnim avtobusom, in opremljena z dodanimi taktilnimi oznakami, informacije pa bodo podane tudi v pisavi za slepe in slabovidne.

#### 5. Prilagoditev vozniških parkov glede na okoljske standarde

V občini Ankaran je želja po čistih in tihih avtobusih, ki kar najmanj onesnažujejo okolje. Pri izbiri koncesionarja bodo postopno zahtevana vozila, ki so okolju prijazna, tj. najmanj standarda EURO 6. Preučena bo tudi uvedba avtobusov na alternative pogone (stisnjen plin, elektrika itd.). Zagotavljanje udobnih in tehnološko naprednih avtobusov služi tudi kot boljša promocija storitve, saj omogoča boljšo identifikacijo uporabnikov s sodobnimi in ekološkimi rešitvami.

## 6. Ureditev vseh postajališč v skladu z vsaj minimalnimi standardi

Vsa neustrezna avtobusna postajališča bodo urejena in izvedena z sodobnimi tehničnimi pogoji (ureditev prometne signalizacije, ureditev čakališča, zagotovitev preglednosti itd.). Najbolj frekventna postajališča (na Jadranski in Železniški cesti) bodo opremljena z dodatno opremo enotnega videza (nadstrešnice, sedišča, vozni redi, parkirišča za kolesa idr.). Urejena bo dostopnost za gibalno in senzorično ovirane. Namen ureditve čakališč je izboljšati privlačnost in uporabnost postajališč.

## 7. Izboljšanje prikaza informacij o javnem potniškem prometu

Da bo sistem JPP lahko konkurenčen osebnim vozilom, bo treba zagotoviti kakovostno informacijsko podporo. Občina bo pristopila k sodobnemu načinu informiranja potnikov (portal, aplikacije, načrtovanje poti), poleg tega pa bo zagotovila kakovostne informacije v klasičnih oblikah (vozni redi, zemljevidi prog). Na postajališčih bodo informacije o prihodih prikazane na digitalnih prikazovalnikih, integrirane pa bodo tudi s spletno obliko oz. aplikacijo. Informacije na postajališčih bodo prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne.

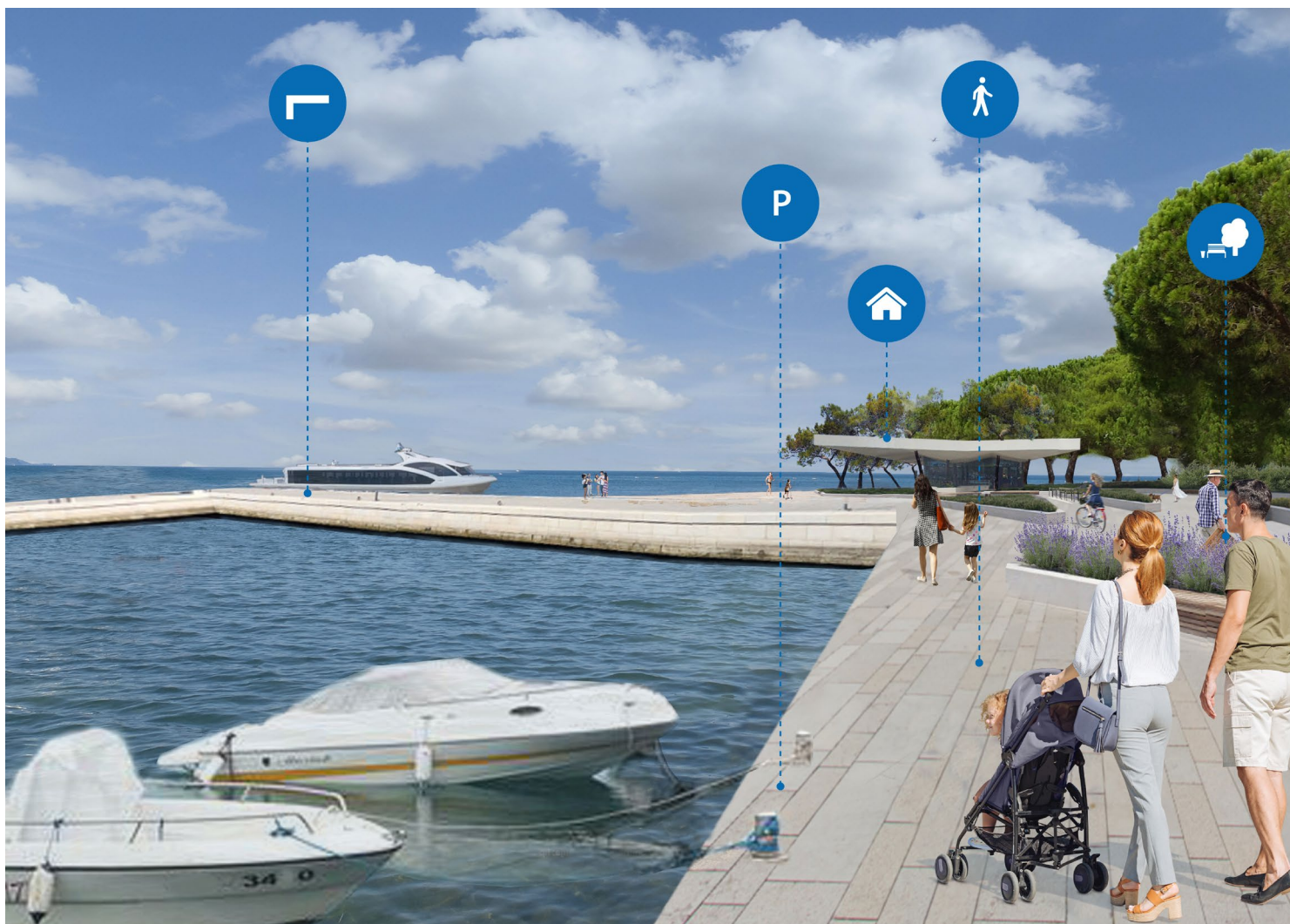
## 8. Preučitev možnosti izgradnje in izgradnja sistema P+R

Preučeni bosta vzpostavitve in izgradnja sistema parkirišč P+R (Park&Ride – Parkiraj in se pelji; Park&Bike – Parkiraj in se pelji s kolesom), ki je kombinacija zasebnega in javnega prevoza. Gre za obliko integracije prometnih načinov, ki omogoča uporabnikom osebnih motornih vozil parkiranje na parkirišču, od koder nadaljujejo pot z javnim potniškim prometom, kolesom ali peš.

## 9. Sistemska podpora prevozu na klic

Prevoz 'na klic' je oblika prevoza, ki združuje elemente javnega in taksi prevoza in lahko deluje v manj formalni ali formalni mreži prevozov. Glavni značilnosti sta, da se izvede na poziv uporabnika in je predvsem aktualna na območjih, kjer je frekvenca javnega potniškega prometa nezadostna. Na območju občine Ankaran že deluje prevoz na klic v okviru projekta Sopotniki, ki je usmerjen v starejšo populacijo. Z namenom izboljšanja in nadgrajevanja ponudbe, bo Občina podprla storitev z večjo finančno podporo, ki bo omogočala večji obseg storitve, razširitev ponudbe na vse prebivalce ter prilagoditev ponudbe tudi za gibalno ovirane.

*Vzpostavi se pristaniška infrastruktura za uvedbo pomorskega javnega potniškega prometa s sosednjimi občinami in Italijo ter za turistične potrebe. (vir: Vizija CPS Ankaran)  
Lokacija: pomorsko postajališče (Adria)*



# 10

## PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET



**Vožnja z avtomobilom je prevladujoč način potovanja in večina prebivalcev meni, da je časovno najbolj učinkovit. Pri tem uporabniki vozil pogosto zanemarijo nekatera dejstva, ki kažejo na negativne posledice množične uporabe osebnih vozil. Zaradi visoke stopnje motorizacije so potrebe po vlaganju v cestno infrastrukturo visoke, hkrati pa se pojavljajo negativni vplivi na okolje, zmanjšana je tudi kakovost bivalnega okolja. Lastništvo osebnih vozil s seboj prinaša tudi relativno visoke stroške za individualne uporabnike. V prihodnje želi Občina Ankaran optimirati način in pogostost uporabe osebnih motornih vozil in s tem zmanjšati negativne vplive ter ustvariti pogoje za bolj trajnostno mobilnost.**

### 10.1 IZZIVI

Po stopnji motorizacije je občina Ankaran na vrhu med avtomobilskimi občinami v Sloveniji. Leta 2019 je stopnja motorizacije znašala 602 avtomobilov na 1000 prebivalcev (slovensko povprečje je 563). Za občino Ankaran je značilna visoka stopnja dnevnih migracij iz občine (83 %), kar dodatno vpliva na podaljševanje potovalnih razdalj ter s tem še večjo privlačnost uporabe osebnih avtomobilov v primerjavi z javnim potniškim prometom in kolesarjenjem. Po podatkih ankete se z avtomobilom vozi na delo kar 89 % vprašanih.

Povečanju števila avtomobilov na gospodinjstvo v zadnjih desetletjih ni sledilo izboljšanje prometne infrastrukture kot tudi ne povečanje ozaveščenosti lastnikov motornih vozil, kam novo ali dodatno vozilo parkirati. Povečanje potreb po parkirnih mestih predstavlja izziv tako v centru Ankarana ter v okolici bolnišnice Valdoltra in turističnih objektov kot tudi v stanovanjskih soseskah. Največjo težavo s parkiranjem v večstanovanjskih soseskah (npr. območja sosesk na Cahovi in Regentovi ulici) predstavlja nejasno stanje glede pridobljenih pravic stanovalcev, zato so površine za parkiranje predvsem breme občine. Težave s parkiranjem so tudi v soseskah enodružinskih stavb, kjer so si nekateri stanovalci pozidali dvorišča oz. spremenili njihov namen v vrtove, garaže pa spremenili v shrambe. Svoje avtomobile tako parkirajo kar na pločnikih vzdolž že tako ozkih cest, kar zmanjša prometno varnost pešcev in kolesarjev. S širitvijo stanovanjskih površin in večjim številom prebivalcev pa se potrebe po parkirnih mestih še

povečujejo. Številne situacije so torej privedle do stanja, ko je treba sistematično pristopiti k reševanju nastale preobremenjenosti parkirnišč in parkirnih mest.

Lokalno cestno omrežje Ankarana je razmeroma dobro urejeno. Visoke obremenitve Jadranske ceste, ki poteka skozi središče naselja, negativno vplivajo na hrup ter varnost prometa. Povečana količina prometa, zlasti v poletnih mesecih, negativno vpliva tudi na javni prostor in identiteto središča mesta, saj je dragocen prostor večinoma namenjen pločevini, ostane pa manj prostora za pešce, kolesarje, turiste, javne površine za druženje idr.

Ukrepi za umirjanje prometa so izvedeni le na manjšem številu cest oz. ulic, območij s prepovedjo za motorni promet je malo.

### 10.2 PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

V OPN Občine Ankaran je predvidena gradnja dveh novih prometnih povezav, in sicer cestna povezava po vzhodnem robu naselja, ki bo povezovala predel nad Jadransko cesto in Pot na Brido. Nova prometnica bo imela ključno vlogo pri napajanju predvidenih razvojnih površin na tem območju. Predvideva se tudi podaljšanje Srebrničeve ulice z navezavo na Razgledno pot, kar izboljšuje prometno povezanost zahodnega dela Ankarana.

Preureditev Jadranske ceste bo zajemala umiritev motornega prometa, ob hkratni ureditvi površin za pešce in kolesarje. Ureditve bo vključevala tudi ureditev novih



parkirišč, od katerih bodo nekatera nosilci sistema P+R.

OPN Občine Ankaran predvideva umestitev in izgradnjo treh podzemnih garažnih hiš, in sicer na območjih:

- središča Ankarana,
- bolnišnice v Valdoltri in
- večstanovanjskih stavb Regentove, Srebrničeve in Cahove ulice.

Rezultati ankete o potrebnih ukrepih v občini kažejo, da si prebivalci Ankarana med vsemi ukrepi na temo motornega prometa želijo predvsem izboljšanja kakovosti vozišč (širina cest, geometrija križišč, kakovost voziščne konstrukcije) ter ukrepov umirjanja prometa v naseljih. Poleg tega si želijo tudi ukrepov na temo parkiranja. Skoraj polovica vprašanih si želi več brezplačnih parkirnih mest, kar kaže na potrebo po spodbujanju odgovornejše rabe avtomobila in ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

V občini Ankaran trenutno še ni urejenih polnilnih postaj za električna vozila. Potencial za njihovo ureditev obstaja na različnih lokacijah znotraj občine. Brez razvoja infrastrukture za uporabo električnih vozil ni moč pričakovati spremembe pri številu uporabnikov le-teh, zato se bo le z vzpostavitvijo omrežja električnih polnilnic spodbujala uporaba ekoloških motornih vozil in tudi e-koles.



*Parkiranje na javnih površinah, ki niso namenjene parkiriščem. Cilj občine je ureditev zadostnega števila kakovostnih (podzemnih) javnih parkirišč in nato ponovna ozelenitev javnih površin.*



*Ukrepi za umirjanje prometa na Jadranski cesti pred območjem gosteje poselitve.*



*Primer plačljivega parkirišča na Lazaretu.*

## 10.3 CILJI

### Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: motorni promet

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
5.1	Umiriti in zmanjšati količino motornega prometa	Zmanjšati povprečno hitrost vozil.	Zmanjšanje administrativne hitrosti
		Zmanjšati obremenitve motornega prometa na Jadranski cesti v času turistične sezone za 5 % do leta 2025.	PLDP na števnih mestih DRSI
5.2	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo, krajše od 1 km, s 33 % na 15 % do leta 2025.	Delež uporabe avtomobila za poti na delo glede na razdaljo
		Zmanjšati stopnjo motorizacije do leta 2025.	Stopnja motorizacije
5.3	Povečati prometno varnost v motornem prometu	Izničiti število hudo poškodovanih in umrlih z osebnim avtomobilom do leta 2025.	Število udeleženi v prometnih nesrečah z osebnim avtomobilom
5.4	Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja	Umik parkirnih mest iz območij, kjer imajo pešci prednost na primernejša območja do leta 2025.	Število umaknjenih parkirnih mest
5.5	Spodbujanje rabe ekoloških vozil	Posodobiti vozni park občinske uprave in ostalih pravnih subjektov v lasti Občine.	Število e-vozil (e-kolo, e-skuter, e-avtomobil)
		Izgradnja infrastrukture za uporabo ekoloških vozil.	Število polnilnic za električna vozila

## 10.4 UKREPI

Celostna prometna strategija Občine Ankaran predvideva na področju motornega prometa naslednje ukrepe:

### 1. Izdelava parkirne strategije

Občina Ankaran bo izdelala parkirno strategijo, s čimer bodo vzpostavljena izhodišča za celovito urejanje parkiranja. Parkirna strategija bo vpeta v obstoječe občinske dokumente tega področja, kot sta CPS in OPN. Vsebovala bo splošne usmeritve za urejanje in upravljanje parkirnih površin ter določila območja z izvajanjem posebnih režimov parkiranja.

### 2. Sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike

Parkirna politika se ukvarja s ponudbo parkirnih mest (število, vrsto in lokacijo parkirnih mest, parkirnimi standardi in predpisi, trženjem, obveščanjem in komuniciranjem) in povpraševanjem po parkirnih mestih (stanovalci, dnevni migranti, obiskovalci idr.). S spremenjeno parkirno politiko bo Občina Ankaran bolj trajnostno upravljala s prometom in prispevala k boljši

dostopnosti in uravnoveženi mobilnosti ter boljši kakovosti bivanja in kakovosti zraka.

### 3. Ureditev parkiranja v obstoječih stanovanjskih območjih

Z večjo uporabo avtomobilov so se pojavile tudi parkirne težave, povezane s pomanjkanjem števila parkirnih mest v stanovanjskih območjih, saj so bila območja načrtovana za manjše lastništvo avtomobilov. Občina bo v sklopu nadgradnje parkirne politike najprej začela izvajati dodatne infrastrukturne rešitve (ureditev parkirnih hiš, dodatna preureditev ulic in parkirišč), šele nato bo v okviru nove politike parkiranja izvajala tudi restriktivne ukrepe.

### 4. Poostren nadzor nad kršitvami parkiranja

Na območju stanovanjskih predelov Ankarana so številne površine za pešce zasedene s parkiranimi vozili, saj primanjkuje parkirnih mest za stanovalce. Nova parkirna politika bo spodbujala nadzorovano parkiranje.

### 5. Prilagoditev infrastrukture za gibalno ovirane

V sklopu rednega vzdrževanja bo Občina prilagodila



Najbolj obremenjeno krožišče na stiku Jadranske ceste in Regentove ulice.

robnike in pločnike ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe ter zagotovila zadostno število parkirnih mest za invalide.

## 6. Vzpostavitev omrežja električnih polnilnic

Povečana podpora uporabi okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka in zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. Občina bo postopoma gradila omrežje električnih polnilnic in s tem lajšala uporabo električnih vozil ter prispevala k povečevanju njihovega deleža.

## 7. Podpora za spodbujanje sopotništva/car sharing

Skupinski prevozi so oblika osebnega prevoza, kjer se več ljudi poveže in deli prevoz z enim osebnim motornim vozilom. S povečanjem takšnega načina prihajanja na delovno mesto se zmanjšuje število vozil z zgolj voznikom v vozilu, s tem pa se zmanjšuje število vozil v prometu. Tako bi se zmanjšale tudi potrebe po parkirnih kapacitetah, zaposleni pa bi prihranili na potnih stroških. Občina bo podpirala skupinske prevoze z mehкими ukrepi, kot je ustanovitev podpornega portala za sopotništvo na območju obalne regije, ter s podporo mobilnostnim načrtom. Prav tako bo Občina podprla tudi morebitne investitorje, ki bi vzpostavili mrežo javnih avtomobilov za kratkoročni najem (car sharing) oz. sistem skupne rabe avtomobila.

## 8. Nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb

Občina Ankarana bo ob naslednji prenovi/nabavi vozil za opravljanje občinskih in drugih javnih nalog (tudi šolskih voženj, prevozov za starejše, poletnega avtobusa...) izbrala vozila na električni pogon (tudi kolesa) ali druga, okolju prijazna vozila.

## 9. Ureditev intervencijskih poti

V sodelovanju z intervencijskimi službami (reševalci, gasilci in policisti) bodo preverjene in po potrebi urejene intervencijske poti do obstoječih javnih stavb in stavb znotraj območja večstanovanjskih sosesk. Največje težave se danes kažejo na območjih Oljčne in Razgledne poti, Dolgih njiv, Ankarana Hrib in Pod Cerkvijo (navezovalna cesta).

## 10. Zapora za promet na izbranih območjih ali ulicah

Želja občanov in obiskovalcev Ankarana je oživetitev središča in povečanje privlačnosti celotne občine. Z izgradnjo podzemne garaže bo umaknjen mirujoči promet s centralnega parkirišča, urbani prostor Ankarana pa bo preoblikovan v javno urbano površino, namenjeno predvsem ljudem in ne avtomobilom. Z uresničevanjem zasnove mirujočega prometa in njegovim upravljanjem bo Občina spremenila prometni režim tudi na drugih javnih površinah (ulicah, kopališčih) tako, da bo omejen dostop z motornimi vozili.

## AKCIJSKI NAČRT



Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek Občine	Vir sredstev	Nosilec	2021	2022	2023	2024	2025
<b>PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE</b>									
1.1	Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova CPS	Vrednotenje: 2.000 €, prenova: 15.000 €	Občina Ankaran, EU	Občina Ankaran, zunanji izvajalec					
1.2	Imenovanje koordinatorja za celostno prometno načrtovanje (trajnostno mobilnost)	Redno poslovanje Občine Ankaran	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
1.3	Priprava uravnoveženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost	Redno poslovanje Občine Ankaran	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
1.4	Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov (projektanti, sosednje občine), ki upravljajo s prometom (delavnice, kongres, izobraževanja)	2.000 € / leto	Občina Ankaran, EU in nacionalni viri ter donatorji	Občina Ankaran					
1.5	Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad (npr. teden mobilnosti, teden varnosti, pešbus, bicivlak ...)	5.000 € / leto	Občina Ankaran, EU in nacionalni viri ter donatorji	Občina Ankaran, šola, vrtec, Mzl					

Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek Občine	Vir sredstev	Nosilec	2021	2022	2023	2024	2025
1.6	Vzpostavitev sistema za spodbujanje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (hotel in kamp, bolnišnica, občina, šola in vrtec, podjetja) - izdelava enega dokumenta na leto, pobude, promocija ...	10.000 € / leto	Občina Ankaran, EKO sklad	Občina Ankaran, zunanji izvajalec					
1.7	Preveritev in po potrebi prilagoditev občinskih prostorskih aktov tako, da upoštevajo načela celostnega prometnega načrtovanja (priprava strokovnih podlag)	V okviru priprave prostorskih aktov	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
1.8	Povečanje transparentnosti prometnega načrtovanja z večjim vključevanjem javnosti in javno dostopnimi informacijami	Redno poslovanje Občine Ankaran	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
1.9	Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti	Redno poslovanje Občine Ankaran	EU, Občina Ankaran	Občina Ankaran, zunanji partnerji					
1.10	Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti	Redno poslovanje Občine Ankaran	Občina Ankaran,	Občina Ankaran, sosednje občine, DRSI, URSP idr.					
1.11	Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in analiza zasedenosti parkirišč	Redno poslovanje Občine Ankaran	Občina Ankaran	Občina Ankaran, zunanji izvajalec					
1.12	Vzpostavitev sistema spremljanja stanja infrastrukture (npr. voziščna konstrukcija, prometna signalizacija, geodetski podatki...)	20.000 €	Občina Ankaran	Občina Ankaran, zunanji izvajalec					

Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek Občine	Vir sredstev	Nosilec	2021	2022	2023	2024	2025
<b>DRUGI STRATEŠKI STEBER: PEŠAČENJE</b>									
2.1	Gradnja površin za pešce znotraj naselja Ankaran (Oljčna pot, Srebrničeva ulica, deloma Dolge njive, ureditev pešpoti v naselju med ulicami, pešpoti do območja pokopališča)	pribl. 130.000 € / km pločnika, 60.000 € / km pešpoti	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
2.2	Gradnja manjkajočih površin za pešce izven strnjenege dela Ankara-na (Razgledna pot, Jadranska cesta, Železniška cesta)	pribl. 130.000 € / km pločnika, 60.000 € / km pešpoti	Občina Ankaran, DRSI	Občina Ankaran, DRSI					
2.3	Nadgradnja varnih šolskih poti (talne in vertikalne označitve, osvetlitev ...)	2.000 € / leto	Občina Ankaran	Občina Ankaran, OŠ, vrtci					
2.4	Ureditev varnejših prehodov za pešce (na območjih velike frekven-ce prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij)	2.000 € / varen prehod za pešce, 20.000 € / dvignjen prehod za pešce	Občina Ankaran, DRSI	Občina Ankaran, DRSI, zunanji izvajalci					
2.5	Ureditev in označitev rekreacijskih in tematskih pešpoti (Adria-Sv. Katarina, Krajinski park Debeli rtič)	Ureditev: 200.000 €	Občina Ankaran, EU	Občina Ankaran, zunanji izvajalci					
2.6	Dopolnitev omrežja javne razsvetljave (Na Logu, Cahova 14, pešpoti znotraj naselja, Pot na Brido, javna kopališča)	20.000 € / leto	Občina Ankaran	Občina Ankaran, DRSI					
2.7	Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje (urbana oprema, kažipot s časovnimi oznakami, ozelenitev); Krajinski park, Srebrničeva ulica, Oljčna pot	5.000 € / leto	Občina Ankaran in nacionalni viri	Občina Ankaran					
2.8	Aktivnosti za spodbujanje pešačenja med otroki (tudi skozi mobilnostne načrte, npr. pešbus)	Redno poslovanje Občine Ankaran	Občina Ankaran, EU in nacionalni viri	Občina Ankaran, OŠ					

Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek Občine	Vir sredstev	Nosilec	2021	2022	2023	2024	2025
<b>TRETI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE</b>									
3.1	Izdelava projektne dokumentacije kolesarskih povezav v Ankaranu	10.000 € / leto	Občina Ankaran	Občina Ankaran, zunanji izvajalec					
3.2	Gradnja površin za kolesarje znotraj naselja Ankaran	50.000 € / leto	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
3.3	Gradnja površin za kolesarje izven strnjenege dela Ankarana (Jadranska cesta, Železniška cesta)	250.000 € / km	Občina Ankaran, DRSI	Občina Ankaran, sosednje občine, DRSI					
3.4	Postavitev parkirnih mest za kolesa in ostale urbane opreme za kolesa zlasti ob javnih objektih (šola, trgovina, lekarna, športne in kulturne ustanove), turističnih točkah in avtobusnih postajališčih	5.000 € / leto	Občina Ankaran, javne ustanove, nacionalni viri	Občina Ankaran in druge javne službe					
3.5	Vzpostavitev sistema izposoje koles/e-koles	Študija: 5.000 €, izvedba: 50.000 € (postaja s kolesi), vzdrževanje: 15.000 € / leto	Občina Ankaran, EU	Občina Ankaran, zunanji izvajalec					

Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek Občine	Vir sredstev	Nosilec	2021	2022	2023	2024	2025
<b>ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>									
4.1	Izdelava celovite študije izvedljivosti uvedbe medobčinskega pomorskega prometa	10.000 €	Občina Ankaran, sosednje občine, EU projekt	Občina Ankaran, sosednje občine					
4.2	Izboljšanje frekvenc medkrajavnega avtobusa v ključne smeri (medkrajevni avtobus preko Železniške ceste)	200.000 € / leto	Mzl, koncesionar	DRSI (Mzl), Občina Ankaran, sosednje občine, koncesionarji					
4.3	Vključitev vseh trenutnih in prihodnjih prevoznikov v sistem enotne vozovnice IJPP	Redno poslovanje Občine Ankaran	Mzl	DRSI (Mzl), Občina Ankaran, sosednje občine, koncesionarji					
4.4	Postopna prilagoditev voznih parkov ter postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	Redno poslovanje Občine Ankaran	Koncesionarji, Občina Ankaran	Koncesionarji, DRSI (Mzl), Občina Ankaran					
4.5	Postopna prilagoditev voznih parkov JPP glede na okoljske standarde	Redno poslovanje Občine Ankaran	Koncesionarji	Koncesionarji, Občina Ankaran					
4.6	Ureditev vseh postajališč v skladu z vsaj minimalnimi standardi (na Jadranski in Železniški cesti)	100.000 €	Občina Ankaran, DRSI (Mzl)	DRSI (Mzl), Občina Ankaran					
4.7	Izboljšanje prikaza informacij o JPP (optika + sistem obveščanja)	200.000 €	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
4.8	Preučitev možnosti izgradnje in izgradnja sistema P+R	Proj. dokumentacija: 100.000 €, izgradnja: 1.100.000 €	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
4.9	Sistemska podpora prevozu na klic	Redno poslovanje Občine Ankaran	Občina Ankaran, EU, nacionalni viri, društva	Občina Ankaran, društva					



Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek Občine	Vir sredstev	Nosilec	2021	2022	2023	2024	2025
<b>PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET</b>									
5.1	Parkirni standardi (vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja) – izdelava parkirne strategije	50.000 €	Občina Ankaran	Zunanji izvajalec, Občina Ankaran					
5.2	Sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike	Redno poslovanje Občine Ankaran	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
5.3	Ureditev parkiranja v obstoječih stanovanjskih območjih (strokovna in projektna dokumentacija)	100.000 €	Občina Ankaran	Zunanji izvajalec, Občina Ankaran					
5.4	Poostren nadzor nad kršitvami parkiranja	Redno poslovanje Občine	Občina Ankaran	Medobčinsko redarstvo, komunalni nadzor					
5.5	Prilagoditev robnikov in pločnikov ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe in zagotovitev zadostnih parkirnih mest za invalide	2.000 € / leto	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
5.6	Vzpostavitev omrežja električnih polnilnic	4.000 € / polnilnica	Občina Ankaran in zasebni viri	Občina Ankaran, drugi javni deležniki					
5.7	Podpora za spodbujanje sopotništva/car sharing	Redno poslovanje Občine	Občina Ankaran, EU, nacionalni viri	Občina Ankaran					
5.8	Nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb (šolskih voženj)	Študija: 10.000 €	Občina Ankaran, javne službe, EKO sklad, drugi viri	Občina Ankaran in javne službe					

Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek Občine	Vir sredstev	Nosilec	2021	2022	2023	2024	2025
5.9	Ureditev intervencijskih poti (Oljčna pot, Razgledna pot, Dolge njive, Ankaran Hrib, Pod Cerkvijo – navezovalna cesta)	10.000 € / leto	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
5.10	Zapora za promet na izbranih območjih ali ulicah (centralno parkirišče, kopališča...)	Redno poslovanje Občine	Občina Ankaran	Občina Ankaran					
5.11	Priprava projektne dokumentacije in izgradnja podzemne garažne hiše za družbo Adria, Turistično podjetje, d.o.o.	10 mio €	Republika Slovenija - MGRT	Republika Slovenija - MGRT					
5.12	Priprava projektne dokumentacije in izgradnja podzemne garažne hiše za Ortopedsko bolnišnico Valdoltra	9 mio €	Republika Slovenija - Ministrstvo za zdravje	Republika Slovenija - Ministrstvo za zdravje					
5.13	Priprava projektne dokumentacije in izgradnja podzemne garažne hiše za stanovanjsko naselje Ankaran	9 mio €	Občina Ankaran	Občina Ankaran					

# 12

## ZAKLJUČEK



Priprava celostne prometne strategije temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh oblik in načinov potovanj ter njihovo prepletanje in povezovanje z družbenim okoljem. Sodobno razmišljanje se odmika od dosedanje prakse, ki temelji na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč, ter se bliža celostnemu načrtovanju prometa s poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa. Sodobni pristop pomeni urejanje prometa po meri ljudi s ciljem zagotavljanja enakopravne dostopnosti in izboljšanja kakovosti bivanja.

Dokument Celostna prometna strategija Občine Ankaran je nastajal v letu 2020 ter vsebuje analizo stanja, vizijo razvoja, strateške cilje in stebre, ki evidentirajo ključna področja ukrepanja. Strategija je oblikovana tako, da ni le spisek pričakovanj in neuresničljivih želja, temveč so cilji realno dosegljivi.

Ključni del dokumenta je podrobnejši akcijski načrt z natančno opredeljenimi kratkoročnimi ukrepi, ki jih bo Občina Ankaran izvedla v prvih petih letih izvajanja strategije. Pri tem pa je treba poudariti, da vsi vzvodi niso v pristojnosti občine, temveč tudi v pristojnosti nacionalnih institucij ter ključnih deležnikov v ožji in širši okolici.

Občina Ankaran bo postala vzoren primer ureditve prometa in trajnostne mobilnosti.

## SEZNAM KRATIC

- CPS - celostna prometna strategija**
- DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo**
- JPP - javni potniški promet**
- MzI - Ministrstvo za infrastrukturo**
- SURS - Statistični urad Republike Slovenije**
- AVP - Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa**
- SŽ - Slovenske železnice**
- ETM - Evropski teden mobilnosti**
- PLDP - povprečno letni dnevni promet**
- P+R - parkiraj in se pelji**
- prevoz na klic - oblika ponudbe javnega potniškega prometa, ki se izvaja ob predhodnem naročilu prevoza**
- večmodalnost - kombiniranje potovalnih načinov**





Izdelovalec CPS Ankaran