



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE IZOLA 2025–2032

Naziv projekta:

Občinska celostna prometna strategija občine Izola 2025–2032

Naročnik:

Občina Izola
Sončno nabrežje 8/Riva del Sole 8
6310 Izola/Isola

Predstavnik naročnika:

Milan Bogatič, župan Občine Izola
Tamara Grbavac, višja svetovalka za gospodarske
javne službe - pooblaščenka za vodenje Urada za
komunalne dejavnosti
Tomaž Sorgo, skrbnik naloge

Izvajalca:

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

IGEA d.o.o.
Podpeška cesta
1351 Brezovica pri Ljubljani

Projektna skupina:

David Trošt, vodja projektne skupine
Jernej Zajec, vodja naloge
Lea Rikato Ružić
Katja Miklič
Vid Eržen
Urban Jensterle
Darja Simić
Žan Drobnič

Presojevalka:

Nela Halilović

Avtorji fotografij:

Arhiv izvajalca OCPS

Izdelano:

2025



Občina · Comune di
IZOLA · ISOLA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



sofinancira
Evropska unija

SEZNAM KRATIC

DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EU	Evropska unija
IJPP	Integriran javni potniški promet
JPP	Javni potniški promet
LJU	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
NIJZ	Nacionalni inštitut za javno zdravje
NIPP	Načrt izvajanje parkirnih politik
NRP	Načrt razvojnih programov
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
OPN	Občinski prostorski načrt
OPPN	Občinski podrobni prostorski načrt
OŠ	Osnovna šola
P+R	»Park and ride« oz. parkiraj in presedi
RCM	Regijski center mobilnosti
RCPS	Regionalne celostne prometne strategije
RPP	Regionalni prostorski plan
RS	Republika Slovenija
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SŽ	Slovenske železnice
UP	Univerza na Primorskem



KAZALO

01	KAZALO	5
02	NAGOVOR ŽUPANA	6
03	SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI	7
04	VLOGA OCPS	8
05	PROCES PRIPRAVE OCPS	10
06	OBMOČJE OBRAVNAVE	12
07	ORIS ŽELENEGA STANJA	14
	VIZIJA RAZVOJA PROMETA	14
	STRATEŠKI CILJI	14
08	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	17
	DEMOGRAFSKI TRENDI	17
	PROMETNE ZNAČILNOSTI IN IZZIVI	18
	PROMETNA VARNOST	19
	POTOVALNE NAVADE OBČANOV	21
	RAZMERE ZA HOJO IN KOLESARJENJE	22
	UPORABA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	25
09	ŠEST STEBROV UKREPANJA	29
	1. STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	30
	2. STEBER: HOJA	34
	3. STEBER: KOLESARJENJE	37
	4. STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	39
	5. STEBER: MOTORNI PROMET	42
	6. STEBER: MIRUJOČI PROMET	45
10	AKCIJSKI NAČRT	50

01

NAGOVOR ŽUPANA



Občina Izola je v zadnjih letih dosegla pomembne premike na področju trajnostne mobilnosti. Med ključne dosežke sodijo urejanje obalne poti med Izolo in Koprom, rekonstrukcija Prešernove ceste, ureditev krožišč in pločnikov ter odstranjevanje arhitekturnih ovir za ranljive skupine. Dodane so bile klopi, koši, osvetlitev in ozelenitev. Pozitivni premiki se kažejo tudi v delni zapori mestnega jedra za motorni promet v času poletne turistične sezone ter vpeljavi in dobrem sprejemu storitev, kot so Kurjerca, Prostofer in turistični vlakec.

Kljub temu se Občina še vedno sooča s številnimi izzivi na področju prometa: gost promet v turistični sezoni, pomanjkanje parkirnih mest za prebivalce in obiskovalce, slaba povezanost javnega potniškega prometa z zaledjem ter omejena uporaba trajnostnih oblik mobilnosti. Izziv predstavljata tudi nizka ozaveščenost prebivalcev in turistov o

pomenu spremembe potovalnih navad ter pomanjkljivo sistematično spremljanje izvajanja ukrepov, ob tem pa so občinski prostorski akti še vedno v postopku sprejemanja.

V tem okviru si Občina Izola s Celostno prometno strategijo zastavlja vizijo živahnega, povezanega in varnega obalnega mesta, kjer ima vsakdo enakovreden dostop do javnega prostora in trajnostne mobilnosti – peš, s kolesom, z javnim prevozom ali drugimi okolju prijaznimi sredstvi. Občina želi postati primer dobre prakse v regiji, kjer prostorsko in prometno načrtovanje sledita skupnemu cilju: izboljšati kakovost življenja za prebivalce in obiskovalce.

Strategija predvideva ukrepe, ki aktivno naslavlajo ključne izzive: postopno zapiranje starega mestnega jedra za motorni promet ter ureditev sistema za mirujoči promet, uvedba mestne avtobusne linije z integracijo z medkrajevnim potniškim prometom ter dokončna ureditev priobalnega pasu med Koprom in Izolo kot skupnega prostora za pešce in kolesarje. Dopolnilo se bo omrežje pešpoti, zgradila manjkajoča kolesarska infrastruktura, poseben poudarek pa bo namenjen spodbujanju aktivne in javne mobilnosti z ozaveščanjem, promocijo in boljšo dostopnostjo informacij.

Zahvaljujemo se vsem občankam in občanom, predstavnikom krajevnih skupnosti, organizacij in deležnikov, ki ste s sodelovanjem prispevali k nastanku strategije. Z nadaljnjim sodelovanjem bomo izboljševali pogoje mobilnosti na območju Občine Izola – v mestnem jedru in zaledju – ter ustvarjali okolje, prijazno vsem prebivalcem in obiskovalcem.

Milan Bogatič
Župan Občine Izola

02

SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije občine Izola je naročila Občina Izola, sofinancira jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Občina Izola se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«. Marca 2024 je bila Občina Izola s sklepom obveščena o nepovratnih sredstev kohezijske politike.

Proces priprave Strategije je vodilo podjetje IGEA d.o.o. in PNZ d.o.o.

03

VLOGA OCPS

Celostno razumevanje in načrtovanje prometa je ključno za zagotavljanje visoke kakovosti življenja in trajnostnega razvoja v občini Izola, ki jo zaznamujejo obalna lega, omejen prostorski potencial ter vpetost med večja obalna središča kot sta Koper in Piran. Izola leži ob pomembnih regionalnih in državnih prometnih povezavah, vključno z glavno cesto Koper–Piran, pri čemer je prometna obremenjenost še posebej izrazita v turistični sezoni. Poleg tega pomemben vpliv predstavljajo vsakodnevne delovne migracije ter prometni tokovi, povezani z obalnimi dejavnostmi in pristaniščem Luka Koper. Zaradi ozkega obalnega pasu, zgoščene pozidave in prostorskih omejitev so potrebe po celostnem, trajnostnem in medsebojno usklajenem prometnem pristopu še posebej izpostavljene. Pomembno je tudi usklajevanje prometnih ureditev z varovanjem občutljivega obalnega okolja ter zagotavljanje kakovostne prometne povezanosti za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza. Ključno vlogo pri oblikovanju učinkovitih in prilagojenih rešitev imajo aktivno sodelovanje lokalne skupnosti, usklajevanje z okoliškimi občinami ter vključevanje vseh relevantnih deležnikov.

Celostno urejanje prometa prinaša številne prednosti – izboljšano prometno infrastrukturo, optimizacijo mobilnosti za prebivalce in obiskovalce, zmanjšanje prometnih zastojev in stroškov mobilnosti, učinkovitejše javne naložbe ter manjše obremenitve okolja. Celostna prometna strategija omogoča prehod na trajnostne oblike mobilnosti, ki prispevajo k večji varnosti, izboljšanju dostopnosti in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa.

Občina Izola si prizadeva za sodoben in trajnosten prometni sistem, ki bo celovito in uravnoteženo podpiral potrebe lokalnega prebivalstva, gospodarstva in turizma. Z usmerjanjem v trajnostne oblike mobilnosti, kot so pešačenje, kolesarjenje in učinkovitejši javni prevoz, ter z aktivnim vključevanjem vseh deležnikov želi občina ustvariti varnejše, bolj dostopno in kakovostno bivalno okolje. Celostna prometna strategija predstavlja temelj dolgoročnega razvoja prometa v občini Izola, s poudarkom na izboljšanju povezljivosti s širšim regionalnim prostorom, razbremenitvi lokalnih središč tranzitnega prometa ter ohranjanju izjemnega naravnega, krajinskega in kulturnega značaja območja. Zaradi omejenega prostorskega zaledja, občutljivega obalnega okolja ter gostega prometa v turistični sezoni je strateško načrtovanje prometa ključno za zagotavljanje kakovostnega in varnega bivanjskega okolja.

Primerjava značilnosti tradicionalnega in celostnega prometnega načrtovanja

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih proj. brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

04

PROCES PRIPRAVE OCPS

Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je bila izvedena skladno z veljavnimi nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije¹. Proces je razdeljen na 7 vsebinskih sklopov (A–G) v kronološkem vrstnem redu:

- Sklop A: Ureditev pogojev za delo
- Sklop B: Vzpostavitev procesa
- Sklop C: Oris zelenega stanja
- Sklop D: Analiza obstoječega stanja
- Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja
- Sklop F: Priprava in potrditev strategije
- Sklop G: Izvajanje strategije

Med oktobrom 2024 in julijem 2025 je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Izola. Po dogovoru o vodenju in delovnem načrtu z izvajalci in občino so bili določeni člani širše delovne skupine, ki so aktivno sodelovali skozi vse faze priprave strategije. Širša delovna skupina je bila oblikovana iz predstavnikov ključnih lokalnih deležnikov, med katerimi so bili predstavniki občinskega sveta, krajevnih skupnosti, osnovnih in srednjih šol, vrtca, zdravstvenega doma, Splošne bolnišnice Izola, policije, Centra za kulturo in šport Izola, Javnega podjetja Komunala Izola, Medobčinske uprave Istra, gasilskih društev, Fakultete o zdravju UP, hotelov, Doma upokojencev Izola, avtobusnih podjetij, Kolesarske mreže Obala, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPVCP) in Turističnega združenja Izola.

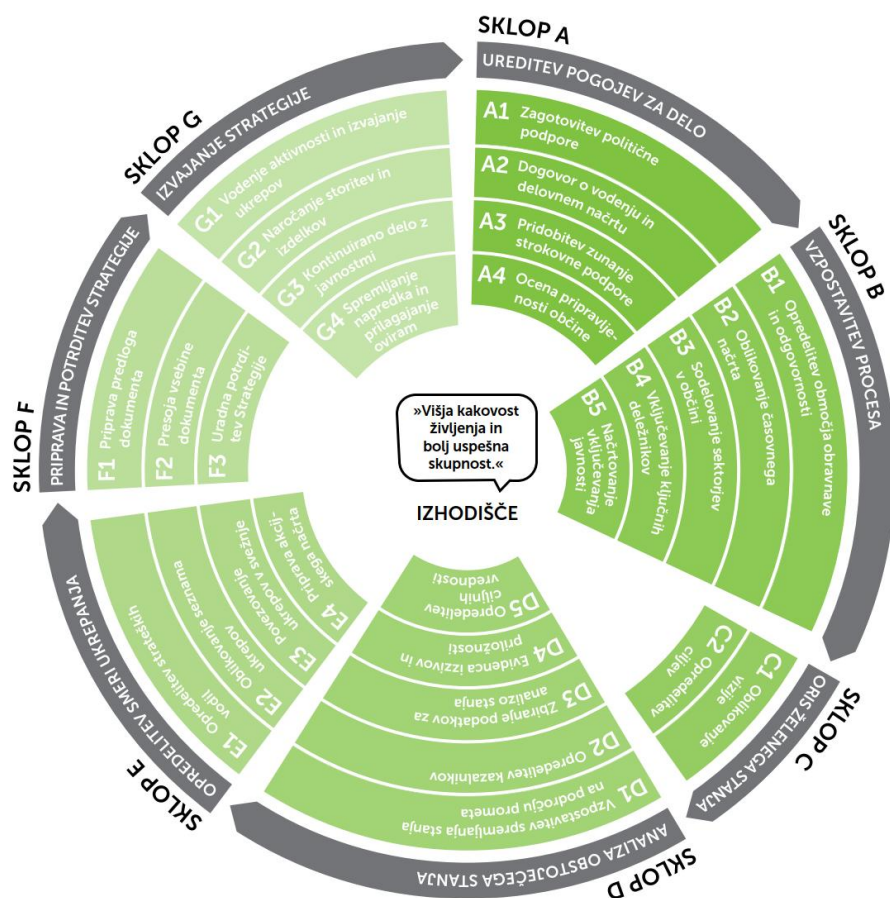
Tekom priprave OCPS so bile v okviru sklopov izvedene predvidene aktivnosti, ki so vključevale strokovno in splošno javnost – javne razprave, ankete, intervjuji, kordonsko štetje prometa, delavnice, predstavitve, delovne sestanke, javne objave v tiskanih in spletnih medijih idr. 343 občanov je sodelovalo pri izpolnjevanju splošne ankete o pogledih na trenutno stanje prometa v občini in mobilnostih navadah občanov. Hkrati so anketo o potovalnih navadah reševali še osnovnošolci in zaposleni v večjih podjetjih v občini Izola. Na spletnem portalu so v obliki digitalne javne razprave občani podali skupno 128 prometnih izzivov, ki jih opažajo v občini. Poleg tega so ocenjevali še predlagano vizijo in cilje. Poleg digitalne sta bili izvedeni tudi dve fizični javni razpravi v Centru za kulturo, šport in prireditve Izola ter Vaškem domu Šared.

Javna razprava o oblikovanju vizije in ciljev s fizično prisotnostjo udeležencev



¹ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, 2023)

Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije²



Digitalna javna razprava v okviru priprave OCPS - prikaz lokacij izzivov in predlogov ukrepov s strani občanov

Spletni portal
Občinske celostne prometne strategije - Občina Izola

Občinska celostna prometna strategija

Dobrodošli na portalu za vključevanje javnosti pri pripravi občinske celostne prometne strategije! [Več o OCPS](#)

Vabimo vas k oddaji prometnih in mobilnostnih izzivov v spletni zemljevid in k izpolnjevanju ankete za občane. To storite s klikom na spodnja gumba.

[Dodaj izziv](#) [Izpolni anketo](#) [Vizija in cilji](#)

[Geolocirani izzivi](#) [Splošni izzivi](#)

Področje			Tip mobilnosti		
Nevarno mesto	Pomanjkljiva ureditev	Neustrezno vzdrževanje	Hoja	Kolesarjenje	Javni potniški promet
Ovira	Druge	Ustrezna ureditev	Motorni promet	Parkiranje	Druge

128
Število prikazanih izzivov

Rezultat poizvedbe
Uporabite funkcijo poizvedovanja na zemljevidu.

²Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 12

05

OBMOČJE OBRAVNAVE

Občina Izola se nahaja v jugozahodnem delu Slovenije, ob obalnem pasu Jadranskega morja, med občinama Koper in Piran. Občina obsega 28,5 km² površine in vključuje 9 naselij in 5 krajevnih skupnosti. V občini je leta 2024 prebivalo 16.479 občanov, ki živijo skoncentrirano, saj je za občino značilna visoka gostota naseljenosti (577,5 prebivalcev na km²), kar je krepko nad državnim povprečjem (104,8 prebivalcev na km²).

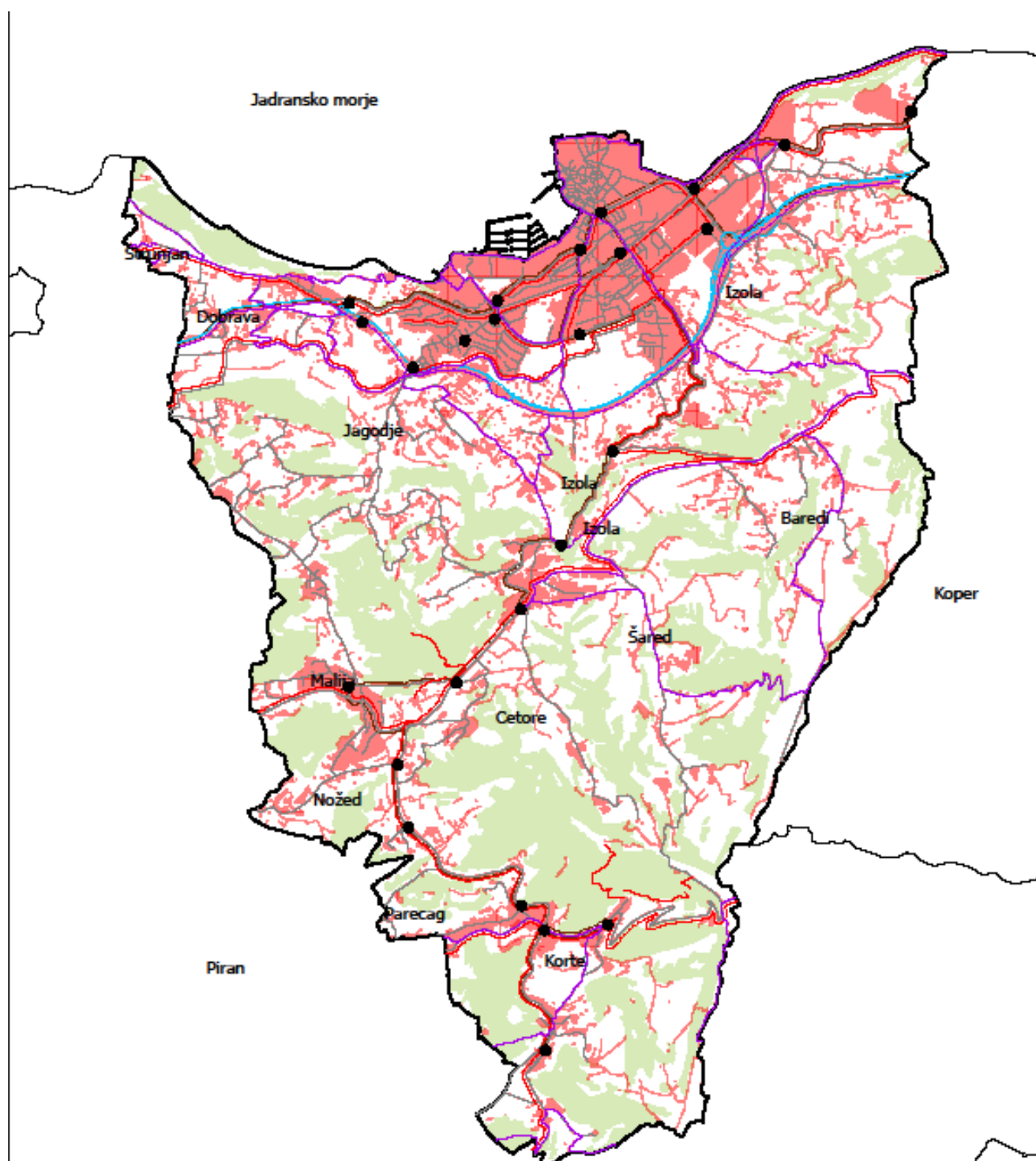
Njena prometna lega je strateškega pomena, saj občina leži v neposredni bližini pomembnih prometnih koridorjev, ki povezujejo slovensko notranjost z Italijo, Hrvaško ter širšim sredozemskim prostorom. Cestne povezave omogočajo hiter dostop do nacionalnega in mednarodnega prometnega omrežja, kar je ključno za mobilnost prebivalstva, gospodarstvo ter turizem. Pristanišče v Izoli, čeprav v prvi vrsti namenjeno lokalni plovbi in turizmu, dopolnjuje širšo pomorsko povezljivost regije, medtem ko bližina Luke Koper in letališča Portorož dodatno krepí mednarodno dostopnost in povezanost širše regije oz. območja.

Prometna lega občine Izola je pomembna tako na nacionalni kot na mednarodni ravni. Njena umeščenost ob obalnem pasu in v bližini avtocestnega odseka A1 (Ljubljana–Koper) občino neposredno vključuje v jedrno evropsko prometno

omrežje TEN-T. Območje leži tudi v bližini železniške proge Koper–Ljubljana, ki predstavlja eno ključnih povezav med Luko Koper in notranjostjo države. V sosednji občini se nahajata tudi tovorni železniški terminal in pristanišče v Kopru, kar še dodatno poudarja logistično funkcijo prostora in njegov geostrateški pomen.

Kljub odlični makroprostorski vpetosti pa se občina Izola sooča s specifičnimi prometnimi izzivi, zlasti zaradi omejene prostorske razpoložljivosti, visoke sezone obremenitve zaradi turizma in preobremenjenosti glavnih vpadnic. Izrazita odvisnost od osebnega motornega prometa, pomanjkljivo razvita mreža javnega potniškega prometa ter pomanjkanje kakovostnih kolesarskih in peš povezav vplivajo na prometno dostopnost in kakovost bivanja, zlasti za ranljive skupine prebivalcev.

Zato je za občino ključnega pomena razvoj in izvajanje celostne prometne strategije, ki bo temeljila na izboljšani povezanosti z regionalnim javnim prevozom, spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti (kolesarjenje, pešačenje), uvajanju pametnih prometnih rešitev ter prostorsko usklajenemu načrtovanju, ki upošteva okoljske omejitve in varovanje naravne dediščine.



LEGENDA

- Meje sosednjih občin
- Območje občine Gornji Grad

Pomembni objekti

- Avtobusna postajališča
- Linije medkrajevnega prometa

Prometnice

- Občinska cesta
- Državna cesta

Kolesarske poti in peš povezave

- Kolesarske poti
- Pešpoti

Raba prostora

- Gozd
- Naselja

06

ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija in strateški cilji prometnega razvoja občine Izola opredeljujejo dolgoročno usmeritev urejanja prometa kot enega ključnih dejavnikov prostorskega, gospodarskega in družbenega razvoja občine. Predstavljajo vpogled v želeno stanje občine na področju prometa v prihodnosti, ki si ga prebivalci in deležniki prizadevajo uresničiti. Združevanje lokalnih potreb in strokovnih izhodišč omogoča oblikovanje celovitega in usklajenega pristopa k razvoju prometnega sistema.

VIZIJA RAZVOJA PROMETA

Vizija razvoja prometa je bila oblikovana na podlagi vrednot, ki so jih v anketi za splošno javnost, digitalni javni razpravi in javni razpravi s fizično prisotnostjo kot najpomembnejše izbrali prebivalci občine ter na podlagi predlogov, ki so jih podali člani širše delovne skupine priprave OCPS.

Vizija Občine Izola temelji na trajnostni in vključujoči prihodnosti, kjer varno, dostopno in privlačno okolje krepi kakovost življenja prebivalcev in obiskovalcev. Prizadeva si za ohranjanje kulturne dediščine in smotrno rabo naravnih virov ob razvijanju turistične, športne in rekreativne ponudbe. Občina stremi k razvijanju, varne in vsem dostopnih prometnih rešitev, ki bodo učinkovito povezovala zaledje z mestnim središčem in obalnim območjem, z namenom izboljšanja kakovosti življenja občanov, razvoju lokalnih skupnosti, izpopolnjevanju doživetij in spodbujanju trajnosti.

»Občina Izola ponuja privlačno in varno bivalno okolje, ki se osredotoča na ohranjanje kulturne dediščine in premišljeno rabo naravnih virov, ob bogati turistični, športni in rekreativni ponudbi. Dostopne, varne in sodobne prometne rešitve povezujejo zaledje z urbanim središčem in obalnim pasom, s čimer prispevajo h kakovosti življenja, razvoju skupnosti, popolnosti doživetij in trajnostnemu napredku.«

STRATEŠKI CILJI

Strateški cilji opredeljujejo ključne izboljšave, ki jih želi občina doseči z izvajanjem Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Da bi občinam olajšali

načrtovanje in učinkoviteje uskladili njihove strategije s širšimi nacionalnimi usmeritvami, je bila na državni ravni pripravljena usklajena zbirka sedmih

obveznih ciljev. Ti cilji omogočajo poenoten pristop k trajnostnemu razvoju prometa ter prispevajo k boljši koordinaciji lokalnih in državnih prizadevanj za izboljšanje mobilnosti³:

- izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa,
- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
- izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Vsem navedenim ciljem sledi tudi občinska celostna prometna strategija Občine Izola - Isola, s pomočjo širše delovne skupine in mnenja splošne javnosti preko javnih razprav pa so bili spodaj navedeni 4 cilji določeni kot prioritetni:

C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Prvi cilj predstavlja povečanje splošne prometne varnosti vseh udeležencev v prometu – pešcev, kolesarjev in voznikov motornih vozil. Na področju varnosti v cestnem prometu je tako cilj zmanjšati število prometnih nesreč, ki v zadnjih letih v občini naraščajo.

Leta 2023 je bilo v občini zabeleženih 15 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo, kjer se je huje poškodovalo 9 kolesarjev, 1 pešec in 5 oseb v motornih vozilih. Cilj do leta 2032 je doseči popolno odpravo števila hujših prometnih nesreč in števila huje ali smrtno poškodovanih udeležencev. Poleg tega je cilj tudi zmanjšati delež prekoračitev hitrosti za več kot 10 km/h, ki je leta 2024 znašala 6,6 %.

Občina Izola se bo zavezala k celostnemu izboljšanju prometne varnosti z izvajanjem niza usklajenih ukrepov. Predvideno je umirjanje prometa in spodbujanje trajnostnih načinov mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni prevoz). Nevarni odseki in križišča bodo sanirani za povečanje prometne varnosti vseh

udeležencev v prometu. Na ključnih točkah bodo nameščene hitrostne ovire, ki z zmanjševanjem hitrosti motornega prometa bistveno pripomorejo k preprečevanju tveganih situacij – poseben poudarek bo na varnosti šolskih poti. Na območjih z največjim prometnim tokom in na kritičnih križiščih bodo postavljeni prikazovalniki hitrosti, ki bodo voznike opozarjali na omejitve in jih spodbujali k odgovorni vožnji. Poleg tehnoloških rešitev se bo okrepljen nadzor izvajal s strani občinskih redarjev in policije, ki bodo dosledno izvajali ukrepe proti prehitremu gibanju. V stanovanjskih območjih in v neposredni bližini izobraževalnih ustanov bodo vzpostavljene cone umirjenega prometa, kar bo dodatno pripomoglo k varnosti lokalne skupnosti. S temi ukrepi bo občina Izola ustvarila okolje, kjer se bodo vsi udeleženci v prometu počutili varno, kar bo prispevalo h kakovostnejšemu in bolj trajnostnemu življenju.

Poseben poudarek bo na izboljšanju varnosti za kolesarjenje, kjer je stanje najbolj zaskrbljujoče. Izboljšana bo prometna signalizacija in označbe na cestah, izrisani bodo novi kolesarski pasovi in postavljene bodo nove kolesarske poti z namenom povečanja varnosti kolesarjev.

Občina Izola izvaja kampanje za varno vožnjo, hojo in kolesarjenje, kjer bo sodelovala z šolami in lokalnimi institucijami pri ozaveščanju in spodbujanju varnosti v prometu in skrbela za vključujoč in varen prometni prostor.

C2: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Občina Izola si prizadeva razviti prometni sistem, ki bo dostopen vsem občanov in bo spodbujal socialno vključenost, kar bo omogočalo dostop do prometnega sistema ne glede na starost, fizične sposobnosti ali ekonomski status. Prometni sistem bo tako razvijal prometno infrastrukturo, ki bo spodbujala različne oblike mobilnosti s poudarkom na trajnostni mobilnosti.

Cilj je vzpostaviti učinkovit, dostopen in vključujoč javni potniški promet, ki bo omogočal enake možnosti mobilnosti za vse prebivalce, s čimer bo povečana socialna vključenost, zmanjšana odvisnost od osebnih vozil in višja kakovost življenja v občini. Za doseg cilja si občina do leta 2032 prizadeva povečati

³Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

delež zaznanih pozitivnih sprememb na področju JPP občanov iz ankete za splošno javnost. Leta 2024 je delež znašal 13,3 %, do leta 2032 pa je ciljna vrednost zastavljena na 18 %.

Stanje na področju JPP bo izboljšano z optimizacijo obstoječih in razvojem morebitnih novih povezav, s poudarkom na podeželskih in manj dostopnih lokacijah, optimizacijo voznih redov, s povečanjem privlačnosti storitev in udobja (npr. ureditev avtobusnih postajališč, dostopnost za gibalno ovirane osebe, digitalne rešitve...). Izvajane bodo tudi ozaveševalne kampanje o JPP in integracija različnih oblik trajnostne mobilnosti.

Izboljšanje prometnega sistema in povečanje dostopnosti z različnimi oblikami mobilnosti bo občanom Občine Izola omogočalo povezanost, pravičnost in trajnostno prihodnost.

C3: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Občina Izola stremi k izboljšanju kakovosti življenja občanov v privlačni, zeleni in povezani skupnosti. Poudarek bo na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa (JPP) z željo po zmanjšanju uporabe osebnih vozil in povečanju uporabe trajnostnih načinov mobilnosti. Po podatkih ankete za splošno javnost je delež zaznanih pozitivnih sprememb občanov v zadnjih letih na področju hoje leta 2024 znašal 35,6 %, kolesarjenja 31,7 % in JPP 13,3 %, do leta 2032 pa je ciljna vrednost zastavljena na področju hoje 48,1 %, kolesarjenja 41 % in JPP 18 %.

S spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti si občina tudi prizadeva zmanjševati povprečni dnevni promet na cestah na podlagi zmanjševanja števila motornih vozil na cestah. Spodbujana bo tudi uporaba električnih vozil in širitev javno dostopnih električnih polnilnic, s čimer bodo zmanjšanje emisije toplogrednih plinov, izboljšana bo kakovost zraka in zmanjšana bo količina hrupa prometa, kar bo vodilo k izboljšanju bivalnih razmer v naseljih. Z izboljšanjem dostopnosti in povezav JPP, kolesarjenja in hoje bo zmanjšan čas, ki ga prebivalci preživijo v prometu, kar bo povečalo kakovost življenja ter okrepilo povezanost znotraj skupnosti. Občina si bo tudi prizadevala za povečanje delovno

aktivnega prebivalstva, ki dela v občini Izola z namenom zmanjšanja števila delovnih migracij izven občine.

Spodbujanje trajnostnih načinov mobilnosti bo vodilo k bolj zdravemu in čistejšemu okolju, bolj povezani lokalni skupnosti in privlačnejšemu bivalnemu okolju.

C4: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Občina Izola si v okviru celostnega pristopa k izboljšanju kakovosti življenja prizadeva spodbujati zdrave navade in aktivni življenjski slog občanov. Po podatkih NIJZ znaša vrednost telesnega fitnesa otrok leta 2024 50,63, kar je nad državnim povprečjem (50,0). Zastavljen cilj v obdobju do leta 2032 je trend zviševanja vrednosti telesnega fitnesa otrok.

Cilj občine je tudi povečati delež prebivalcev, ki se pri vsakodnevnih poteh odločajo za okolju prijazne in zdravju koristne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. Cilj tovrstnega pristopa je zmanjševanje negativnih vplivov sedečega življenjskega sloga, izboljšanje telesne pripravljenosti občanov ter dolgoročno krepitev javnega zdravja. Po podatkih ankete o poteh v šolo ni nihče izmed anketiranih osnovnošolcev leta 2024 v šolo prihajal s kolesom. Cilj občine do leta 2032 je ta delež povečati na 5 %. Po podatkih ankete o potovalnih navadah zaposlenih je leta 2024 na delovno mesto peš prihajalo 12,8 % anketirancev, s kolesom pa 3,5 %. Ciljna vrednost do leta 2032 znaša pri hoji 19 %, pri kolesarjenju pa 7 %.

Za dosego teh ciljev bo občina sistematično razvijala in nadgrajevala infrastrukturne pogoje za aktivno mobilnost, s posebnim poudarkom na varnosti in dostopnosti. Prednost bo dana urejanju varnih šolskih poti, ki bodo otrokom omogočale samostojno in varno pot peš ali s kolesom v izobraževalne ustanove. S tem se hkrati spodbuja zgodnje oblikovanje trajnostnih potovalnih navad. Dodatno bodo vzpostavljeni ukrepi, namenjeni spodbujanju delovno aktivnega prebivalstva k pogostejšemu vključevanju aktivnih oblik prevoza v vsakdanjik s cilji spodbuditi bolj zdrav in aktiven življenjski slog prebivalstva, zmanjšati prometne obremenitve cest, izboljšati kakovosti zraka in večjo kakovost bivalnega okolja.

07

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

V okviru priprave OCPS so bile s pomočjo različnih aktivnosti analizirane podatkovne baze z več vsebinskih področij, kar je omogočilo celovit vpogled v obstoječe stanje prometa in mobilnosti v občini Izola in identifikacijo ključnih izzivov in priložnosti. Analiza obstoječega stanja je vključevala:

- Pregled relevantne obstoječe dokumentacije
- Analiza podatkov različnih javno dostopnih virov (SURs, Policija, NIJZ, DRSI, Triglav DRAJV)
- Zbiranje podatkov za analizo stanja:
 - Kordonsko štetje prometa
 - Splošna anketa med občani
 - Anketa med zaposlenimi v občini
 - Anketa med osnovnošolci
 - Intervjuji z ključnimi deležniki
 - Javne razprave (fizične in digitalne)
 - Delavnice s širšo in z ožjo delovno skupino
 - Terenski ogledi stanja
- Opredelitev kazalnikov
- Vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa

DEMOGRAFSKI TRENDI

V občini Izola je leta 2024 prebivalo 16.479 prebivalcev. Gostota naseljenosti znaša 577,5 prebivalcev na km², kar je nad pod slovenskim povprečjem (104,8 prebivalcev na km²) in nakazuje na strjeno poselitev občine.

Po podatkih SURs občina Izola v zadnjih letih beleži negativni naravni prirast, saj je leta 2023 naravni prirast na 1.000 prebivalcev znašal -5,3, kar je pod državnim povprečjem (-2,1). Selitveni prirast se v zadnjih letih giba okoli vrednosti 0, leta 2023 je tako znašal 0,1. Število prebivalstva v zadnjih letih ostaja okoli 16.500 prebivalcev, saj vrednosti letno nihajo. V zadnjih letih se povprečna starost občanov zvišuje, saj je leta 2022 znašala 45,7 let, v letu 2025 pa 46,8 let, kar je nad državnim povprečjem (44,4 let). Tudi vrednost indeksa staranja, ki kaže razmerje med starejšimi od 65 let in mlajšimi od 15 let, se v zadnjih letih zvišuje in leta 2025 znaša 207,4, kar je krepko nad državnim povprečjem (152,8).

Število študentov in diplomantov je nekoliko manjše od državnega povprečja, medtem ko je stopnja delovne aktivnosti podobna državnemu povprečju, povprečna mesečna bruto plača pa je nižja od slovenskega povprečja.

Občina Izola se sooča z negativno demografsko sliko zaradi nizkega naravnega prirasta in staranja prebivalstva, kar nakazuje potrebo po premišljenih ukrepih, tudi na področju prometnega načrtovanja z željo po povečanju privlačnosti občine za mlajšo populacijo in zagotavljanje trajnostnih oblik mobilnosti, ki bodo omogočili mobilnost vseh občanov.

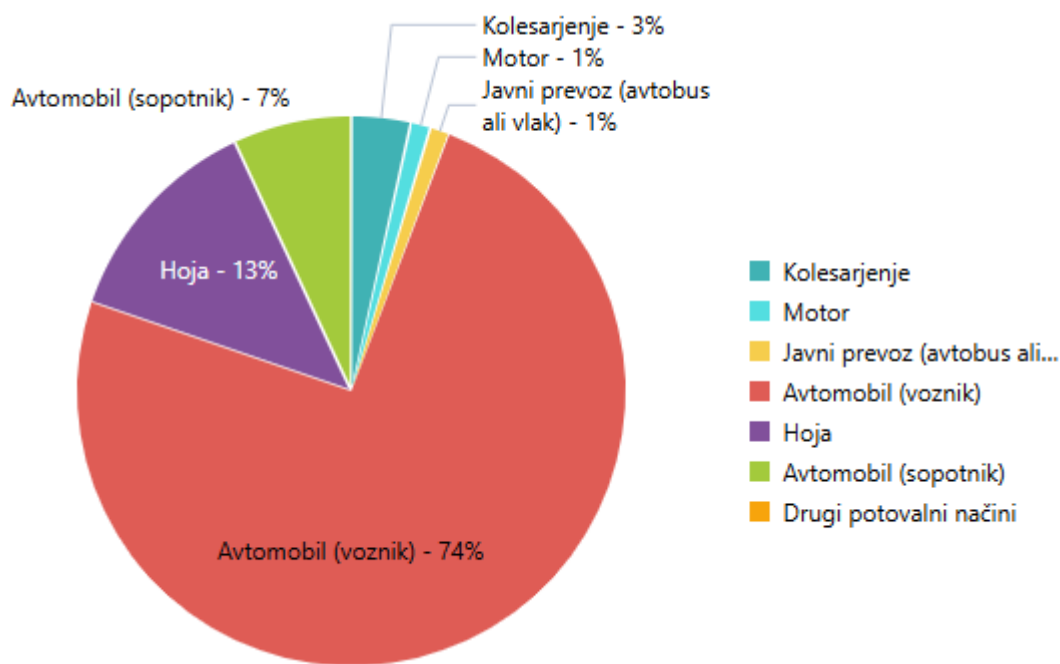
PROMETNE ZNAČILNOSTI IN IZZIVI

Občina Izola leži v obalno-kraški regiji in ima ugodno geografsko lego ob Jadranskem morju, kar ji omogoča razvoj obmorskega turizma, ribištva ter storitvenih dejavnosti, povezanih s pristaniško in pomorsko dejavnostjo. Večina delovno aktivnega prebivalstva vsakodnevno potuje izven občine na delovno mesto, medtem ko po podatkih SURS iz leta 2023 nekaj več kot tretjina (35,5 %) občanov dela v občini Izola. Leta 2024 je največ občanov, ki delajo izven občine Izola, odhajalo na delo v občine Koper (50,02 %), Ljubljana (17,52 %) in Piran (15,29 %).

Vsakodnevne delovne migracije povzročajo večje prometne obremenitve, predvsem v času jutranjih in popoldanskih prometnih konic.

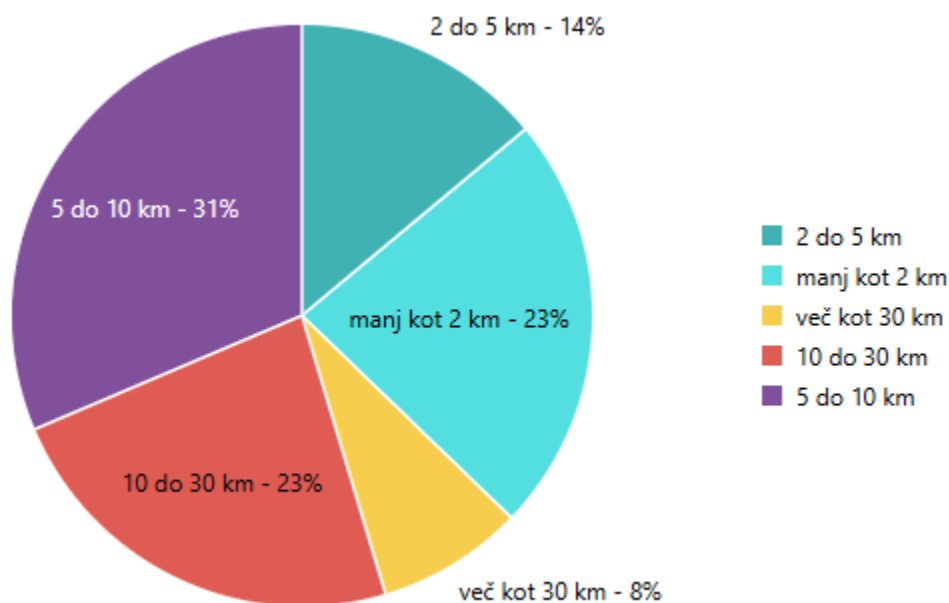
Rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih občanov leta 2024 kažejo, da avtomobil ostaja primarna oblika mobilnosti za pot na delo, saj ga uporablja 81,4 % anketirancev, od tega le 7 % v obliki sopotništva. Spodbuden je podatek o deležu hoje, ki znaša 12,8 %. Kolesarjenja na delo se poslužuje 3,5 % zaposlenih, medtem ko javnega prevoza le 1,2 %.

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo



Ugotovitve pri dolžini poteh na delo kažejo raznovrstnost oddaljenosti delovnih mest anketiranih občanov.

Največ (31,4 %) jih ima do delovnega mesta 5–10 km, sledijo razdalje 10–30 km in manj kot 2 km z 23,3 %. Pozitivno je, da jih najmanj (8,1 %) potuje več kot 30 km na delo.



Analiza ankete o potovalnih navadah zaposlenih razkriva potrebo po spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti med delovno aktivnim prebivalstvom, da bi zmanjšali odvisnost od osebnih avtomobilov.

Stanje na področju hoje je spodbudno, medtem ko obstaja večji neizkoriščen potencial pri uporabi kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

PROMETNA VARNOST

Po podatkih Policije je v zadnjih letih število prometnih nesreč v izbrani občini nihalo, a splošni trend kaže na porast v zadnjih letih. Po visokem številu nesreč (148) v letu 2016 je v naslednjih letih prišlo do zmanjšanja s posameznimi nihanji, do leta 2021, ko je bilo zabeleženo najnižje število (117). Po tem letu pa se je število prometnih nesreč začelo znova povečevati in v letu 2023 doseglo najvišjo vrednost v obravnavanem obdobju s 160 prometnimi nesrečami, ko je številu nesreč na

1.000 prebivalcev doseglo vrednost 9,66. Podatki nakazujejo na potrebo po sprejemanju ukrepov s področja večje prometne varnosti.

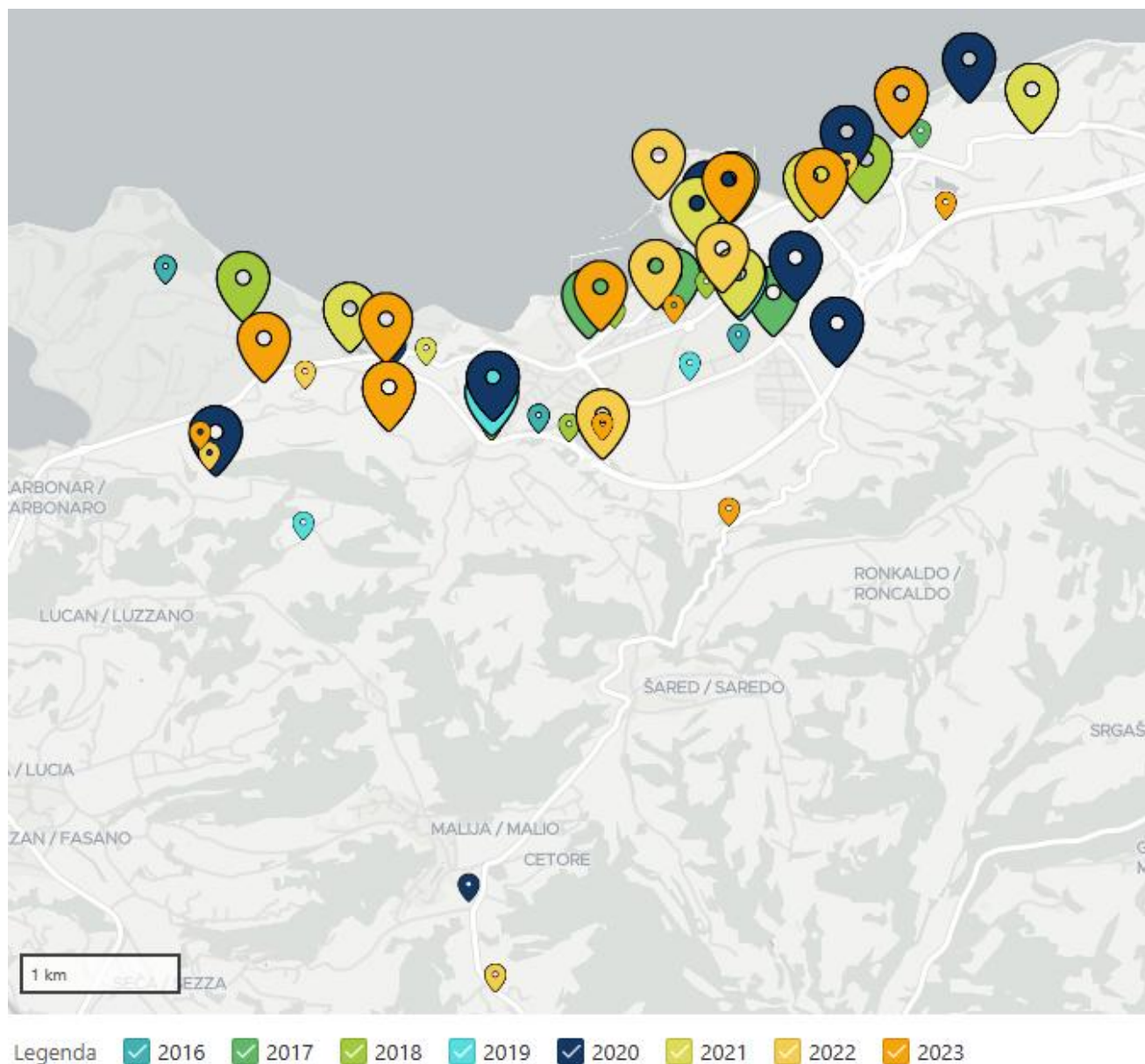
V zadnjih letih je število prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo v izbrani občini nihalo, pri čemer je bilo zaznati večje povečanje v letih 2020 in 2023. Leta 2016 je bilo takšnih nesreč 9, nato se je število do leta 2019 znižalo na 6. V letu 2020 je prišlo do skoka na 17 nesreč, kar je najvišja vrednost v obdobju, ki ji je sledil padec na 11 nesreč leta 2021. Po rahlem zmanjšanju v letu 2022 (9 prometnih nesreč) se je leta 2023 število znova povečalo na 15. Podrobnejši vpogled v klasifikacijo

nesreč kaže, da je bilo število prometnih nesreč s smrtnim izidom med leti večinoma nizko, večkrat celo pri 0 (2017, 2018, 2019, 2021 in 2023), medtem ko so prometne nesreče s hudo telesno poškodbo v letu 2023 dosegle 15, kar je najvišja vrednost v obravnavanem obdobju. Podatki kažejo, da so prometne nesreče s hujšimi telesnimi poškodbami v zadnjih letih spet v porastu, kar nakazuje na potrebo po večji varnosti v prometu, izboljšavah infrastrukture in preventivnih ukrepih za zmanjšanje prometnih nesreč.

Prometne nesreče s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo se večinoma nahajajo na prometno obremenjenih cestah in križiščih. Zgoščene so predvsem v urbanem območju in vzdolž glavnih prometnic, zlasti v bližini obalnega pasu in ključnih cestnih povezav.

Nekaj nesreč je evidentiranih tudi v bolj obrobni delih, kar kaže na širšo problematiko prometne varnosti v celotni občini Izola. Identifikacija nevarnih točk lahko pomaga pri izboljšanju varnostnih ukrepov in prilagoditvi infrastrukture za zmanjšanje tveganja hudih prometnih nesreč.

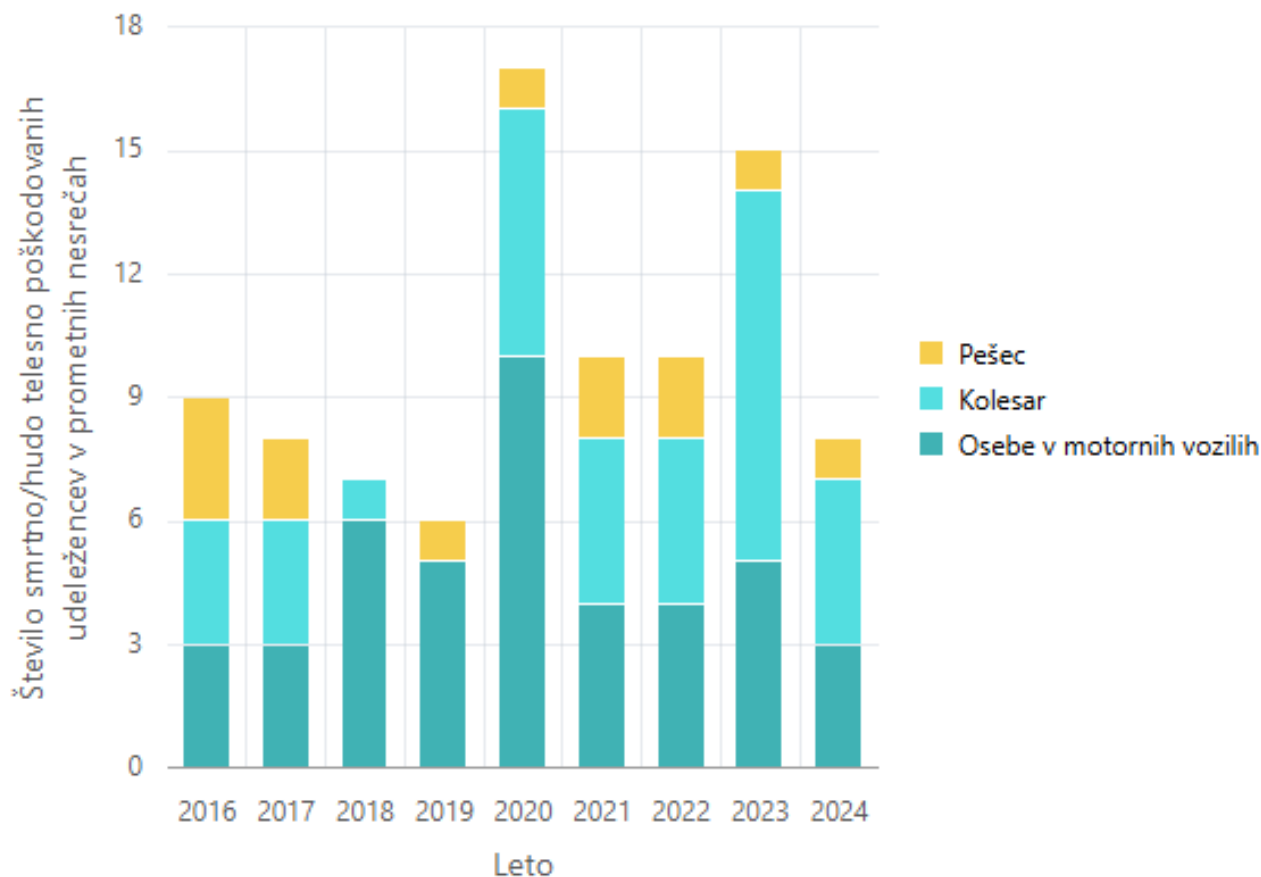
Zemljevid prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo na območju Občine Izola po letih (vir: Policija)



Podatki o prometnih nesrečah s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo kažejo, da so med najbolj ranljivimi udeleženci predvsem kolesarji in pešci. V večini let so osebe v motornih vozilih predstavljale največji delež huje poškodovanih ali smrtnih žrtev, leta 2023 pa je bilo največ huje ali smrtno poškodovanih med kolesarji, ko je število teh znašalo 9, kar je tudi najvišja vrednost med kolesarji v obdobju 2016-2023. Število pešcev, ki so utrpeli hude poškodbe ali izgubili življenje, je ostalo relativno stabilno (od 0 do 2). Analiza podatkov nakazuje na potrebo po izboljšanju varnosti ranljivih udeležencev v prometu, kot so izboljšane kolesarske in pešpoti ter dodatni varnostni ukrepi.

Porast števila in hujših prometnih nesreč kaže, da je za izboljšanje prometne varnosti v Občini Izola potrebno sprejeti ukrepe s področja infrastrukture, nadzora in ozaveščanja, ki bodo prispevali k varnejšem prometnem prostoru, kar bo privedlo do zmanjšanja števila prometnih nesreč in števila poškodovanih udeležencev, ne glede na obliko mobilnosti.

Graf števila prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo po vrstah udeležencev na območju Občine Izola (vir: Policija)



POTOVALNE NAVADE OBČANOV

V zadnjih letih potovalne navade občanov Izole kažejo na večjo uporabo osebnih avtomobilov, saj se stopnja motorizacija in povprečni letni dnevni promet na cestah povečuje. Hoja je razširjena oblika mobilnosti, medtem ko kolesarjenje in JPP vsakodnevno uporablja manj občanov.

Po podatkih ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev več kot 60 % anketiranih učencev v šolo prihaja peš, s skirojem, kotalkami ali rolko, od tega 12,8 % v spremstvu staršev.

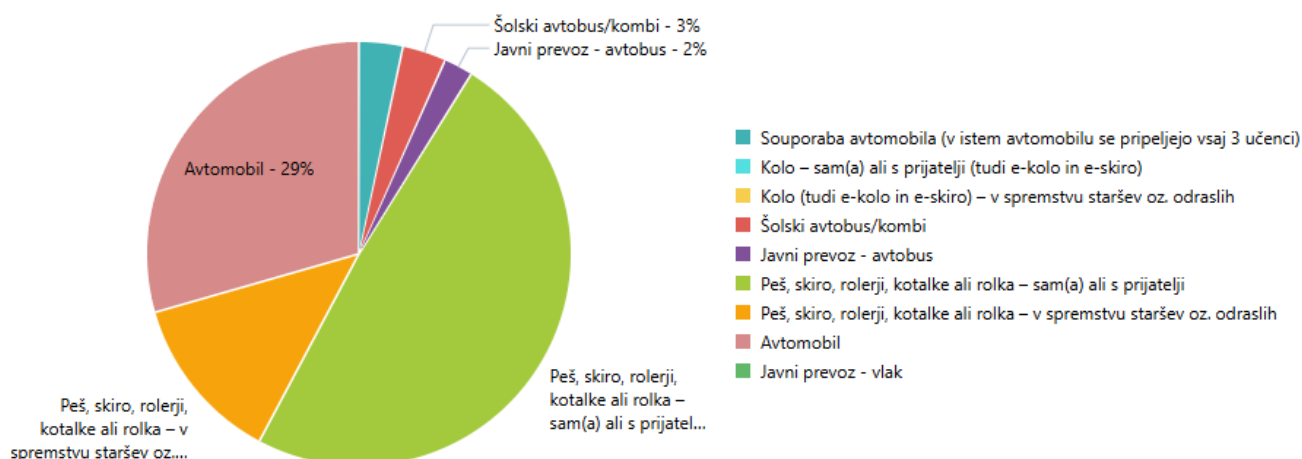
To nakazuje na varne šolske poti, ki omogočajo samostojno hojo otrok v osnovno šolo. Na drugi strani pa nihče izmed anketiranih osnovnošolcev ne uporablja kolesa za pot v šolo, kar kaže na neustrezno kolesarsko infrastrukturo in/ali pomanjkanje ustreznih pogojev za varno vožnjo otrok na šolski poti. Z osebnim avtomobilom se v OŠ vozi 32,7 % anketirancev, od tega 3,3 % v obliki

sopotništva. S šolskim avtobusom ali kombijem prihaja 3,3 % otrok, z javnim avtobusom pa 2,2 %.

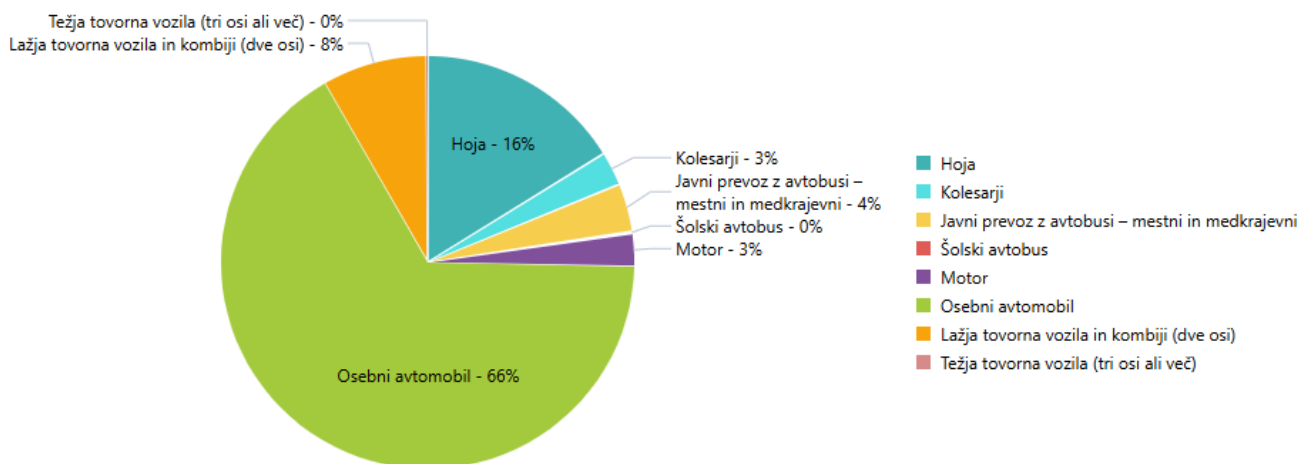
Po podatkih DRSI o povprečnem dnevnem prometu se motorni promet v zadnjih letih povečuje, predvsem na izolski obvoznici. Promet na lokalnih cestah ostaja bolj stabilen, vendar se z večanjem tranzitnega prometa, predvsem v času turistične sezone, pojavljajo novi prometni izzivi, povezani s pretočnostjo in obremenjenostjo cestne infrastrukture.

Podatki o prometnih tokovih in rezultati kordonskega štetja prometa kažejo, da je uporaba osebnih avtomobilov prevladujoča, saj je bilo pri kordonskem štetju prometa zabeleženih več kot 65 % osebnih avtomobilov. Pozitivno je dejstvo, da je bilo opaženih 16,2 % pešcev. Podatki pa razkrivajo majhen delež kolesarjev, ki je znašal 2,7 %, kar nakazuje na neustreznost kolesarske infrastrukture.

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo



Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini



Podatki nakazujejo na prevlado osebnih avtomobilov kot najpogostejšo obliko mobilnosti v občini Izola. Pozitiven je delež hoje, medtem ko imata predvsem kolesarjenje in JPP nizke deleže uporabe pri vsakodnevnih opravilih med občani. Ključno bo izboljšanje pogojev za trajnostne načine mobilnosti,

predvsem osredotočanje na vzpostavitev varnih kolesarskih in pešpoti ter bolj dostopnega javnega potniškega prevoza, s čimer bi zmanjšali odvisnost od osebnih avtomobilov ter razbremenili cestno infrastrukturo in povečali pretočnost prometa v občini.

RAZMERE ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Analiza podatkov v anketi za splošno javnost o načinih potovanja v občini Izola kaže, da hoja in kolesarjenje igrata pomembno vlogo pri vsakodnevnih poteh prebivalcev, a se njihova uporaba razlikuje glede na namen poti.

Največ anketirancev (42 %) se peš odpravi v center občine za nakupovanje in opravljanje storitev. Hoja je prav tako pomemben način prevoza za obšolske dejavnosti otrok, saj jih 32 % na te dejavnosti prihaja peš, za prostočasne dejavnosti, kot so rekreacija,

izobraževanje in druženje, pa ta delež znaša 31 %. Kolesarjenje, vključno z električnimi kolesi, je manj pogosto. Največ jih kolo uporablja za pot v center občine (7 %) in za obšolske dejavnosti otrok (17 %). Pri poteh v šolo ali fakulteto kolesarjenje uporablja 22 % študentov, dijakov in učencev. Pri daljših ali manj dostopnih poteh, kot so obiski trgovin in storitev na obrobju občine ali poti v službo, je delež hoje in kolesarjenja precej nižji in tam prevladuje uporaba osebnega avtomobila.



Hoja je precej razširjena, saj 41 % ljudi vsakodnevno hodi na delo, v šolo ali po opravkih, dodatnih 24 % pa to počne nekajkrat tedensko. Pri rekreativni hoji je ta delež še višji – 35 % prebivalcev hodi dnevno, 37 % nekajkrat tedensko, kar pomeni, da je hoja pomemben del vsakdana, tako pri obveznostih kot pri prostem času. Kolesarjenje je manj pogosto kot hoja, a še vedno prisotno. 7 % prebivalcev dnevno uporablja kolo ali električno kolo za poti na delo, v šolo ali po opravkih, dodatnih 9 % pa nekajkrat tedensko. Pri rekreativnem kolesarjenju je uporaba nekoliko višja, saj 11 % ljudi kolo uporablja vsak dan, 25 % nekajkrat tedensko. Vendar pa več kot polovica anketirancev kolesa ali električnega kolesa sploh ne uporablja za redna potovanja (53 %) ali rekreacijo (42 %). Podatki kažejo, da hoja ostaja pomemben način gibanja v vsakdanjem življenju, medtem ko je kolesarjenje precej manj pogosto in ima še veliko neizkoriščenega potenciala. To lahko kaže na infrastrukturne izzive ali pomanjkanje varnih kolesarskih poti.

Spodbujanje trajnostne mobilnosti, kot so urejene pešpoti in izboljšanje pogojev za kolesarjenje, bi lahko pripomoglo k večji uporabi teh načinov prevoza ter zmanjšanju odvisnosti od avtomobilov. Podatki o spremembah načina potovanja kažejo, da se je stanje glede hoje in kolesarjenja v zadnjih petih letih nekoliko spremenilo. 29 % ljudi hodi več kot prej, 43 % jih ohranja enako pogostost, medtem ko jih 16 % hodi manj. To nakazuje, da hoja ostaja pomemben način mobilnosti. Pri kolesarjenju so razlike bolj izrazite – 14 % prebivalcev kolesari več kot prej, vendar kar 49 % poroča o zmanjšanju uporabe. Le 24 % ga uporablja enako kot prej. To kaže na trend zmanjševanja uporabe koles in električnih koles, kar bi lahko bilo posledica infrastrukturnih izzivov, prometnih razmer ali osebnih preferenc. Medtem ko se hoja kot način mobilnosti rahlo povečuje, je zmanjšanje uporabe kolesa zaskrbljujoče, saj kaže na potrebo po boljših pogojih za kolesarjenje, ki bi lahko spodbudili večjo uporabo tega trajnostnega načina prevoza.



Anketiranci so v anketi za splošno javnost tudi različno ocenili spremembe stanja prometnih ureditev za hojo in kolesarjenje v zadnjih petih letih. Podatki kažejo, da so bile izboljšave na področju infrastrukture za pešce in kolesarje opazne, vendar neenakomerne. Največ anketirancev je pozitivno ocenilo urejenost prehodov za pešce in število pločnikov ter pešpoti, saj 43 % ljudi meni, da se je stanje izboljšalo. Pri kolesarskih povezavah je izboljšanje opazilo 39 % vprašanih. Podobno velja za osvetljenost pešpoti in kolesarskih poti, kjer izboljšanje opaža 38 % anketirancev, vendar je tudi tukaj več kot tretjina prebivalcev mnenja, da sprememb ni bilo. Varnost in število šolskih poti se je izboljšalo po mnenju 35% prebivalcev. Najslabše ocene so povezane z prilagojenostjo prometnih površin starejšim in osebam z gibalnimi omejitvami, saj le 19 % občanov zaznava izboljšanje. Podobno velja za urejenost in število parkirišč za kolesa, kjer več kot 17 % vprašanih opaža poslabšanje.

Podatki nakazujejo, da sta hoja in kolesarjenje priljubljeni predvsem za krajše razdalje, še posebej v urbanih območjih. V občini so bile izvedene nekatere izboljšave, predvsem pri infrastrukturi za pešce in osvetlitvi poti, medtem ko področja, kot npr. dostopnost za starejše in parkiranje koles, še vedno predstavljajo izziv. Spodbujanje varnejših in bolj povezanih pešpoti ter kolesarskih stez bi lahko še povečalo delež trajnostnih oblik mobilnosti, zmanjšalo motorni promet in prispevalo k bolj zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Občina Izola si v prihodnje prizadeva izboljšati pogoje za kolesarjenje s sprejemanjem ukrepov, ki bodo privlačili večje število občanov, ki se bodo posluževali kolesarjenja vsakodnevno.



UPORABA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Mreža avtobusnih povezav v občini Izola zagotavlja dobro povezanost z bližnjimi mesti, pri čemer sta najpogostejši relaciji Izola–Koper in Izola–Piran. Med delovniki je na voljo 68 voženj dnevno v vsako smer na relaciji Izola–Koper, kar kaže na visoko frekvenco povezav med obema mestoma. Podobno jena relaciji Izola–Piran, kjer se izvaja 68 voženj v smeri Izole in 71 voženj v smeri Pirana. Ob koncu tedna se frekvenca prevozov nekoliko zmanjša. Daljše relacije, kot je Izola–Ljubljana, so redkejše. Med tednom je na voljo 10 voženj v vsako smer, ob sobotah 6 voženj proti Ljubljani in 9 proti Izoli, enak obseg pa se ohranja tudi v nedeljo. Relacija Izola–Kozina ima precej omejeno ponudbo prevozov, saj med tednom

ni rednih voženj, ob nedeljah pa sta na voljo le 2 vožnji v vsako smer. Mreža avtobusnih povezav v občini Izola na splošno zagotavlja zelo dobre povezave s sosednjimi obalnimi mesti, zlasti Koper in Piranom, medtem ko so povezave z notranjostjo Slovenije, zlasti proti Ljubljani in Kozini, precej omejene. To kaže na osredotočenost javnega prevoza na lokalne potrebe in kratke razdalje, kar je skladno z značilnostmi urbanizacije in dnevne mobilnosti prebivalcev Izole. Pogosto, še posebej v času turistične sezone, je povpraševanje večje od ponudbe in vsi potniki ne morejo vstopiti na medkrajevne avtobuse in tako nimajo zagotovljenega prevoza.



Odgovori anketirancev v anketi za splošno javnost kažejo, da je uporaba javnega potniškega prometa v zadnjih petih letih upadla. 61 % anketirancev ga uporablja manj kot prej ali sploh ne, kar kaže na zmanjšano zaupanje ali dostopnost. 17 % vprašanih javni prevoz uporablja več kot v preteklosti, 16 % pa ga uporablja enako pogosto kot prej. Trend zmanjšane uporabe javnega prevoza lahko nakazuje na težave, kot so neustrezna frekvenca voženj, slabša dostopnost ali daljši potovalni časi v primerjavi z osebnimi vozili. Ti podatki kažejo na priložnosti izboljšav v mreži javnega prevoza, da bi postal bolj privlačna alternativa avtomobilskemu prometu.

Anketiranci različno ocenjujejo spremembe na področju javnega potniškega prometa v zadnjih petih letih - nekatera področja so se izboljšala, druga pa so doživela poslabšanje ali ostala nespremenjena. Največ anketirancev opaža izboljšanje pri številu avtobusnih postajališč, saj 55 % meni, da se je stanje

izboljšalo. Prav tako 33 % vprašanih ocenjuje, da se je izboljšala dostopnost in jasnost informacij o voznih redih in linijah, skoraj tretjina pa ne zaznava sprememb. Nasprotno pa so bili negativno ocenjeni časovni intervali voženj avtobusov, kjer 39 % anketirancev meni, da so se poslabšali. Podobno velja za udobje vozil javnega prevoza, kjer jih 41 % opaža poslabšanje. Najslabše ocene je prejela infrastruktura za električna vozila, saj kar 51 % vprašanih ocenjuje, da se je stanje poslabšalo. Prav tako je 33 % vprašanih nezadovoljnih s spremembami v poteku avtobusnih linij. Podatki kažejo, da so bile izboljšave izvedene predvsem pri številu postajališč in informacijah o voznih redih, medtem ko ostajajo največji izzivi pri pogostosti avtobusnih prevozov, udobju vozil in prilagoditvi infrastrukture za bolj trajnostne oblike javnega prevoza. Za povečanje uporabe javnega prevoza bi bila smiselna izboljšava intervalov voženj ter modernizacija voznega parka.



Večina anketirancev v anketi za splošno javnost pravi, da bi se odločila za zamenjavo osebnega avtomobila z javnim potniškim prometom pod določenimi pogoji in sicer, če bi bil ta bolj dostopen in pogost. Kar 67 % vprašanih bi uporabljalo javni prevoz, če bi bile linije bolj prilagojene potrebam uporabnikov, vključno z večjim številom voženj in bolj fleksibilnimi vozni redi. Drugi pomemben dejavnik je prijaznost javnega prevoza potnikom, kar vključuje dostopnejše vozne rede in udobnejša vozila – 51 % anketirancev bi v tem primeru pogosteje uporabljalo javni prevoz. Prav tako bi 34 % vprašanih raje izbralo javni prevoz, če bi bila potovalna časovna učinkovitost enaka ali celo krajša v primerjavi z vožnjo z avtomobilom. Tudi finančni vidik igra pomembno vlogo – 28 % prebivalcev bi prešlo na javni prevoz, če bi bil bistveno cenejši od skupnih stroškov uporabe osebnega avtomobila. Na odločitve za spremembo bi manj vplivali regulativni in prostorski ukrepi: 16 % vprašanih bi javni prevoz uporabljalo ob uvedbi večjih omejitev za avtomobile, medtem ko bi 13 % ljudi razmislilo o spremembi, če

bi se soočali s pomanjkanjem parkirnih mest ali visokimi cenami parkiranja. Le 4 % vprašanih pravi, da že sedaj raje uporablja javni prevoz, in le 2 % bi se zanj odločilo, če bi se v prometu uporabljala električna vozila. Podatki kažejo, da bi izboljšanje dostopnosti, pogostosti voženj, udobja in cenovne konkurenčnosti javnega prevoza znatno povečalo njegovo privlačnost kot alternativo osebnemu avtomobilu.

Občani so v digitalni javni razpravi izpostavili ključne izzive na področju javnega potniškega prometa, ki vplivajo na njegovo učinkovitost in privlačnost za uporabnike. Med glavnimi težavami je neustrezna infrastruktura avtobusnih postajališč, saj pogosto manjkajo klopi in nadstreški, kar zmanjšuje udobje potnikov, zlasti v slabih vremenskih razmerah. Nepravilno parkiranje osebnih vozil na postajališčih dodatno otežuje delovanje JPP, saj ovira dostop avtobusov in potnikov. Prav tako je bila poudarjena slaba preglednost cest v bližini postajališč, kar povečuje tveganje za nesreče pri prečkanju cestišča.



Za izboljšanje razmer so bili predlagani tudi konkretni ukrepi s strani občanov. Med njimi je ureditev večjih in bolje opremljenih avtobusnih postajališč, ki bi vključevala nadstreške in klopi ter tako povečala udobje čakajočih potnikov. Prav tako je bil predlagan strožji nadzor nad nepravilnim parkiranjem na postajališčih in uvedba kazni za voznike, ki s tem ovirajo javni prevoz.

Poleg tega bi razširitev pločnikov ob postajališčih pripomogla k večji varnosti potnikov pri vstopu in izstopu iz avtobusov ter zmanjšala tveganje za nesreče. Predlogi odražajo potrebo po celostni izboljšavi infrastrukture JPP, ki bi omogočila bolj prijazno, varno in učinkovito uporabo javnega prevoza v občini.

08

ŠEST STEBROV UKREPANJA

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja in identificiranih izzivov in priložnosti za šest sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne stebre ukrepanja so bila opredeljena tudi strateška vodila. Strateška vodila odražajo naše ambicije in hkrati podajajo pristop za doseg strateških ciljev. Predstavljajo osnovo za izbiro in izvajanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami.

Strateški stebri ukrepanja:

- Celostno načrtovanje mobilnosti
- Kakovostne razmere za hojo
- Urejeni pogoji za kolesarjenje
- Privlačnejši javni potniški prevoz
- Urejen motorni promet in mirujoči promet

Število ukrepov po strateških stebrih mobilnosti

STRATEŠKI STEBER MOBILNOSTI	ŠTEVILO UKREPOV
CPN	10
HOJA	8
KOLESARJENJE	7
JPP	9
MOTORNI PROMET	8
MIRUJOČI PROMET	8
SKUPAJ	50

Vsem ukrepom smo dodelili tudi stopnjo zahtevnosti izvedbe ukrepov in stopnjo pomembnosti ter na koncu pregleda ukrepov pripravili tudi t.i. matriko zahtevnosti in pomembnosti.

Majhna stopnja zahtevnosti izvedbe se nanaša na ukrepe, ki so mehki, organizacijski ali komunikacijski in ne zahtevajo velikih finančnih vložkov,

kompleksnega načrtovanja ali zapletenih postopkov umeščanja v prostor. Zanje pogosto zadostuje lokalno sodelovanje in občinska koordinacija, sprejemanje pa je večinoma hitro in pozitivno. Srednja stopnja zahtevnosti izvedbe se nanaša na ukrepe, ki so običajno povezani z nadgradnjo obstoječih rešitev ali manjšimi infrastrukturnimi posegi. Finančno so zmerno zahtevni, terjajo nekaj več usklajevanja med občinskimi službami, vendar ne predstavljajo velikih investicij in kompleksnega umeščanja v prostor. Visoka stopnja zahtevnosti izvedbe pa se nanaša na ukrepe, ki so praviloma večji infrastrukturni ukrepi ali posegi, ki zahtevajo veliko finančnih sredstev, pridobivanje zemljišč, usklajevanja z državnimi institucijami (npr. DARS, MZI), spremembe v prometni kulturi in navadah prebivalcev ter pogosto dolgotrajno postopkovno umeščanje v prostor (npr. sprememba OPN ali OPPN). Pomembnost se je uskladila z vodstvom Občine.

Pri določanju ukrepov v okviru Celostne prometne strategije je upoštevana tudi njihova stopnja pomembnosti/prioritete oziroma vpliv na doseganje ciljev trajnostne mobilnosti v občini. Ukrepi z visoko stopnjo pomembnosti so tisti, ki bistveno prispevajo k izboljšanju prometne varnosti, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa in spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti. To so ukrepi, ki so neposredno povezani z realizacijo ciljev in zastavljene vizije. Srednje pomembni ukrepi praviloma nadgrajujejo obstoječe rešitve in prispevajo k postopnemu

zboljševanju stanja, medtem ko so manj pomembni ukrepi običajno mehke narave – ozaveščevalni, organizacijski ali podporni – ter predstavljajo hitro izvedljive korake, ki omogočajo sprotne prilagajanje potrebam lokalnega okolja. Pravilna opredelitev teh stopenj pomembnosti je ključna za smiselno

razporeditev virov in učinkovito izvajanje prometne strategije. V osnovi se je prioritete uskladilo na delavnici s ključnimi deležniki oz. člani širše delovne skupine ter nato še na delavnici z vodstvom občine.

1. STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen krovni steber zagotavlja strateški okvir za celovito urejanje prometa in povezovanje ukrepov vseh ostalih prometnih stebrov. Njegova vloga je usmerjanje organizacijskih sprememb, izboljšanje usklajevanja med deležniki, sistematično spremljanje in prilagajanje in načrtovanje prometnih rešitev glede na potrebe prebivalcev ter spodbujanje trajnostne mobilnosti skozi obveščanje, promocijo in vključevanje v kampanje.

Na področju celostnega prometnega načrtovanja je Občina Izola v zadnjih letih dosegla pomembne premike, ki postavljajo trdne temelje za nadaljnji razvoj. Redno izvaja aktivnosti ozaveščanja v okviru evropskega tedna mobilnosti, ukrepi trajnostne mobilnosti so vključeni v ključne strateške dokumente. Občina je tudi že pristopila k pripravi mobilnostnega načrta za novogradnjo Fakultete za vede o zdravju na območju bolnišnice, pripravljeni so tudi že izvedbeni dokumenti za nadaljnjo prenovu obalne ceste med Koprom in Izolo, kar kaže na proaktiven pristop Občine k celostnemu načrtovanju mobilnosti.

Kljub izvedenim številnim »mehkim« ukrepom na področju celostnega prometnega načrtovanja, se Občina še vedno sooča z več izzivi, kot so nizka stopnja ozaveščenosti občanov, obiskovalcev in turistov o pomenu trajnostne mobilnosti, pomanjkanje sistematičnega spremljanja kazalnikov ter počasnejša izvedba ambicioznejših ukrepov, ki so velikokrat posledica usklajevanja interesov in iskanja širšega soglasja. Ti izzivi kličejo po boljšem usklajevanju med vsemi deležniki, večji vključitvi lokalnega prebivalstva ter odločnejših korakov za uvajanje trajnostnih rešitev.

Sprejeti OCPS bo predstavljal strokovno podlago za usklajevanje s prostorskimi akti (OPN) in s tem boljše prilagajanje potrebam občanov. Povečanje učinkovitosti izvajanja ukrepov, imenovanje koordinatorja ali delovne skupine za trajnostno mobilnost ter redno spremljanje kazalnikov bodo okrepili celovit pristop. Priložnosti prinašajo tudi

prijave na evropske in državne razpise, krepitev regionalnega sodelovanja, promocija trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem in testiranje novih rešitev s projekti taktnega urbanizma. Nenazadnje je ključna še podpora mobilnostnim načrtom za večje dogodke ter preglednost in vključujoče odločanje občanov o prometni prihodnosti občine.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja celostnega prometnega načrtovanja razdeljeni po svežnjih ukrepov in sledijo strateškemu vodilu:

»Ustvarjati integriran, trajnosten in participativen prometni sistem, ki povezuje vse oblike mobilnosti ter upošteva potrebe lokalne skupnosti in temelji na zanesljivih podatkih in na učinkovitem črpanju nacionalnih in evropskih finančnih virov za podporo trajnostnim prometnim projektom.«

V okviru celostnega prometnega načrtovanja Občina Izola načrtuje krepitev systemskega pristopa k trajnostni mobilnosti. Predvideno je imenovanje koordinatorja za področje mobilnosti, uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostnega prometa in priprava registra nevarnih točk za bolj varno in povezano infrastrukturo. Poseben poudarek bo na rednem spremljanju kazalnikov mobilnosti z uporabo digitalne nadzorne plošče ter prijavljanju na evropske in državne razpise za sofinanciranje projektov. Občina bo sodelovala pri pripravi regijske prometne strategije in vpeljevala promocijske ter ozaveševalne aktivnosti v lokalnih skupnostih, šolah in vrtcih. Načrtovana je tudi priprava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa ter uvajanje projektov taktičnega urbanizma za preizkušanje novih rešitev. Vse to bo omogočilo bolj trajnostno, dostopno in varno mobilnost v občini.

Delež izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS
Ciljna vrednost (2032): 70 %

Vzpostavitev pogojev in koordinacije za učinkovito izvajanje ukrepov

C1.1 Sprejem, zagon, izvajanje, vrednotenje in prenova Občinske celostne prometne strategije

Občina bo sprejela ter redno spremljala izvajanje Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Sem sodi tako izvajanje »mehkih« in sistemskih ukrepov kot tudi načrtovanje dolgoročnejših ukrepov.

Uvedba vključuje imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost ali oblikovanje delovne skupine, ki bo zagotavljala prenos strateških usmeritev v operativno delovanje, pripravljala poročila, spremljala ključne kazalnike in povezovala prometno načrtovanje z drugimi oddelki in sosednjimi občinami ter skrbela za vključevanje občanov ter promocijo trajnostne mobilnosti.

Vzpostavljen bo učinkovit sistem spremljanja obveznih in ostalih kazalnikov mobilnosti, ki bo temeljil na interaktivni nadzorni plošči. Redno spremljanje bo omogočalo sprotno vrednotenje učinkovitosti ukrepov in podlago za njihovo pravočasno prilagajanje, celovito poročanje ter komunikacijo z javnostjo.

Aktivnosti vključujejo tudi zagotavljanje sredstev v proračunu, spremljanje izvedbe ukrepov ter redno posodabljanje in izdelavo nove strategije po sedemletnem obdobju, kar bo omogočilo dolgoročno usklajeno načrtovanje razvoja prometa v občini.

C1.2 Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja

V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju se bo na osnovi sprejetih ukrepov v OCPS uskladilo prostorske akte v pripravi z načeli trajnostne mobilnosti. Cilj bo omogočiti boljše pogoje za hojo, kolesarjenje in dostop do javnega prevoza, območij prijaznega prometa, ureditev parkirnih zmogljivosti in dostopa do večjih prometnih generatorjev - že v fazi načrtovanja prostora. Pri pripravi novih prostorskih dokumentov bodo vključene tudi analize prometnih tokov in dostopnosti do storitev.

C1.3 Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih

Za uspešno izvedbo ukrepov bo Občina redno spremljala razpise na nacionalni in evropski ravni ter

se vključevala v ustrezne projekte s področij mobilnosti, energetske učinkovitosti, urbane prenove in digitalizacije. Prouči se tudi možnost uvajanja razpršenega financiranja za izvedbo večjih infrastrukturnih posegov. Aktivno sodelovanje v projektih bo okrepilo finančno in strokovno podlago za izvajanje strategije. Prioritetno se bo poskušalo pridobiti sredstva za ukrepe, kot so na primer:

- Celovita ureditev priobalnega pasu med Koprom in Izolo.
- Celovita nadgradnja omrežja peš infrastrukture v urbanem okolju in zaledju.
- Prilagoditev infrastrukture invalidom, osebam z zmanjšano mobilnostjo, slepim in slabovidnim ter gluhim in naglušnim.
- Izgradnja in ureditev manjkajoče kolesarske infrastrukture znotraj Izole in povezovanje obalnega pasu z zaledjem in poti med naselji.
- Vzpostavitev enotnega sistema izposoje e-koles.
- Nabava električnih mestnih vozil.
- Vzpostavitev medobčinske "hop-on hop-off" turistične sezone linije, mednarodne avtobusne linije do Trsta, letališča v Trstu in hitre linije do ljubljanskega letališča in sezonskega morskega potniškega prometa.
- Študija izvedljivosti "lahke železnice" za povezovanje obalnega somestja slovenske Istre.
- Digitalizacija – vzpostavitev integrirane vozovnice (mestni promet, javna izposoja koles, parkirišča in druge storitve mesta).
- Izdelava načrta izvajanja parkirne politike (NIPP) za celotno območje Občine v skladu z nacionalnimi smernicami.
- Izdelava strokovnih podlag za celovito umirjanje prometa v stanovanjskih območjih (Izdelava prometne študije).
- Rekonstrukcije cest in izboljšanje križišč ter umirjanje prometa na državnih cestah.
- Promocijske in ozaveševalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti.
- Priprava regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru.
- Izdelave mobilnostnih načrtov.
- Prenova OCPS po izteku strateškega obdobja.

C1.4 Priprava vsakoletnega uravnoveženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti

Občina bo zagotovila, da bodo sredstva za prometno strategijo pravično razporejena med vse vrste mobilnosti – brez pretiranega favoriziranja enega stebra (npr. motornega prometa) na račun hoje ali javnega prevoza. To bo pripomoglo k bolj uravnoveženemu in pravičnemu razvoju mobilnosti v občini.

C1.5 Vzpostavitev registra nevarnih točk na površinah za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet in mirujoči promet (na območju celotne Občine)

Občina bo vzpostavila register nevarnih točk, ki bo zajemal kritične lokacije za pešce, kolesarje, JPP in motorni promet razdeljeno na nevarna mesta, pomanjkljivo ureditev, neustrezno vzdrževanje, ovire in drugo. Register bo nastal na podlagi rednih pregledov ter vključevanja občanov in organizacij prek participativnih/digitalnih orodij. Vsaka nevarna točka bo dokumentirana z lokacijo, opisom tveganja in predlogom sanacije. Komunikacijski kanal bo omogočal vključevanje občanov v spremljanje izvajanja strategije in oblikovanje novih ukrepov ter bo lahko osnova tudi za zbiranje predlogov v okviru participativnega proračuna s področja trajnostne mobilnosti in prometnega sistema.

C1.6 Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora regijskemu centru mobilnosti (RCM)

Občina Izola bo sodelovala z regijskim centrom mobilnosti pri pripravi skupne regionalne celostne prometne strategije ter pri izvajanju ukrepov. Skupno sodelovanje bo potekalo tudi pri:

- skupnih akcijah ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad občanov,
- vzpostavitvi enotnega sistema izposoje e-koles,
- skupnem označevanju in promociji kolesarskih in pohodniških poti namenjenih rekreativni in turistični rabi,
- uvajanju skupnih standardov za vzdrževanje kolesarskega omrežja in omrežja pešpoti,
- širitvi prevozov na klic in usklajevanju vozniških redov avtobusnih in železniških prevozov,
- vzpostavitvi medobčinske "hop on hop off" turistične sezone linije, mednarodne avtobusne linije do Trsta, letališča v Trstu in hitre linije do ljubljanskega letališča in sezonskega morskega potniškega prometa,
- študiji izvedljivosti "lahke železnice" za povezovanje obalnega somestja slovenske Istre,
- digitalizaciji – vzpostavitvi integrirane vozovnice (mestni promet, javna izposoja koles, parkirišča in druge storitve mesta),
- uvajanju poenotenih kriterijev con umirjenega prometa oz. območji skupnega prometnega prostora v vseh naseljih v zaledju urbanih središč slovenske Istre ter
- pridobitvi lokacij za vzpostavitev sistema parkiraj in se pelji.

Promocijsko-ozaveščevalni ukrepi

C1.7 Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti

Izvajale se bodo kampanje, namenjene spremembi potovalnih navad, kot so Pešbus, Bicivlak, Beli zajček, Prometna kača, tematski dogodki v sklopu Evropskega tedna mobilnosti, dogodki s kolesom v šolo/službo, spodbujanje sopotništva, ambasadorji hoje in kolesarjenja ipd. Vključene bodo šole, vrtci, občinska uprava ter širša javnost.

V sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu bodo pripravljene tudi preventivne akcije, brošure, delavnice in prometne simulacije za otroke, rutice, kresničke, dežurstvo na šolskih poteh ob začetku šolskega leta in postavitve panojev - šolska pot.

V sodelovanju s turizmom in organizatorji dogodkov se bodo izvajale akcije spodbujanja hoje in kolesarjenja ter uporabe JPP med obiskovalci in turisti, v sodelovanje z gospodarstvom pa akcije za spodbujanje uporabe bolj trajnostnih oblik prevoza na delo.

C1.8 Odnosi z javnostmi

Vzpostavljen bo sistem celostnega komuniciranja z javnostjo o spremembah prometnih režimov, novih projektih in napredku na področju trajnostne mobilnosti, s čimer bo občina spodbujala preglednost in sodelovanje z javnostjo. Zlasti bo komuniciranje z javnostjo pomembno pri uvajanju ukrepu, kjer se lahko pričakuje težavnejše

prilagajanje deležnikov (npr. pri omejevanju dostopa za vozila, spremenjeni parkirni politiki in reorganizacija prometa).

C1.9 Uvedba projektov taktnega urbanizma

Občina predvideva cenovno dostopne in enostavne rešitve, ki bodo omogočale hitro testiranje novih ureditev prostora. Z začasnimi akcijami je možno hitro izboljšati ulico, trg ali park, ker lahko lokalni prebivalci in obiskovalci testirajo, ali jim je nova ureditev všeč ali ne. Med ukrepe taktičnega urbanizma spadajo na primer nenavadni prehodi za pešce, začasni parki, premično urbano pohošstvo, kratkotrajne preureditve parkirnih mest s klopami in zelenjem (pa tudi mizami za namizni tenis), »pop-up« kiosk s hrano in gverilske poti za kolesarje. Z ukrepi se spodbuja kakovost bivanja v mestu, ker bo manj hrupa in več prostora za ljudi. Primer take ureditve je postavitve premičnega urbanega pohošstva na cesti v Drevoredu 1. maja vzdolž mestnega parka.

C1.10 Izdelava mobilnostnega načrta za občino in za večje dogodke ter spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini

Vsako leto bo Občina skupaj s ključnimi deležniki pripravila vsaj en mobilnostni načrt za pomembne ustanove ali dogodke: šole, vrtec, zdravstveni dom, turistični dogodki v Izoli. Mobilnostni načrti pomagajo optimizirati prometno obremenjenost okolice, omogočajo učinkovitejšo rabo parkirnih površin, prispevajo k zdravju uporabnikov (spodbujanje hoje in kolesarjenja), zmanjšujejo stroške za uporabnike in organizacije ter izkazujejo družbeno odgovornost in okoljsko zavezanost. Načrti bodo vključevali tako analizo obstoječega stanja (število zaposlenih, obiskovalcev, pacientov itd., obstoječi načini dostopa, prometna obremenjenost okolice, dostopnost JPP, analiza kritičnih točk in prometne varnosti), opredelitev ciljev (kot npr. zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov, povečanje uporabe javnega prevoza, kolesa, hoje, optimizacija rabe parkirišč, izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje negativnih emisij in hrupa ipd.), priporočila za infrastrukturne, organizacijske, promocijske ukrepe skupaj z ocenjenimi stroški izvedbe ter akcijskim načrtom.

Pregled ukrepov s področja celostnega prometnega načrtovanja

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	PRIORITETA
Vzpostavitev pogojev in koordinacije za učinkovito izvajanje ukrepov			
C1.1	Sprejem, zagon, izvajanje, vrednotenje in prenova Občinske celostne prometne strategije	majhna	visoka
C1.2	Preveritev in po potrebi usklajitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja	srednja	visoka
C1.3	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih	majhna	visoka
C1.4	Priprava vsakoletnega uravnovešenega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti	srednja	visoka
C1.5	Vzpostavitev registra nevarnih točk na površinah za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet in mirujoči promet (na območju celotne Občine)	majhna	visoka
C1.6	Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru	majhna	srednja
Promocijsko-ozaveščevalni ukrepi			
C1.7	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti	srednja	srednja
C1.8	Odnosi z javnostmi	srednja	srednja
C1.9	Uvedba projektov taktnega urbanizma	srednja	nizka
C1.10	Izdelava mobilnostnega načrta za Občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini	srednja	nizka

2. STEBER: HOJA

Na področju hoje je Občina Izola v zadnjih letih izvedla vrsto projektov, ki so pomembno prispevali k izboljšanju varnosti, udobja in privlačnosti za pešce. Med ključne dosežke sodi zaprtje obalne ceste med Izolo in Koprom za motorni promet ter njena ureditev, ki jo danes uporabljajo pešci in kolesarji. Poleg tega so bile izvedene prenove številnih infrastrukturnih odsekov, med njimi ureditev Prešernove ceste, izgradnja novih krožišč in izboljšanje pločnikov na več lokacijah. Odstranjene so bile arhitekturne ovire, urejene klančine in prenovljene površine za lažje ter bolj dostopno gibanje, kar je še posebej pomembno za ranljive skupine. Mesto je pridobilo novo urbano opremo, kot so klopi, koši za smeti, ustrezna osvetlitev in dodatno ozelenitev, kar povečuje kakovost javnega prostora. Prav tako je bila obnovljena infrastruktura pristanišča za ribiče in pomol. Pomemben korak v smeri urejanja prometa v mestnem jedru pa predstavlja tudi omejevanje motornega prometa na Velikem trgu ob koncih tedna, s čimer se ustvarja več prostora za varno in sproščeno gibanje pešcev.

Kljub tem dosežkom občina še vedno zaznava številne izzive na področju hoje, ki so zlasti izraziti v času turistične sezone, ko je prisotnost motornega prometa v mestnem jedru velika in ogroža varnost ter udobje pešcev. Med glavnimi izzivi so tudi mestoma nevarne šolske poti, konflikti med pešci in kolesarji vzdolž obale in v mestnem jedru ter odseki s pomanjkanjem ustrezne infrastrukture za pešce, kot so ovire, slabše vzdrževane peš poti in pločniki, ki še niso primerno prilagojeni za invalide ali osebe z vozički. Poleg tega so številni prehodi za pešce slabo osvetljeni ali dotrajani, ponekod pa predstavljajo resno nevarnost za prometno varnost. Ne smemo prezreti tudi problematike visokih hitrosti na določenih odsekih na območju mesta Izole ter tudi na občinskih cestah v zaledju, kar še dodatno povečuje tveganje za najranjlivejše udeležence v prometu. V določenih območjih za pešce še vedno prevladujejo vozila nad pešci, kar kaže na potrebo po doslednem umirjanju prometa in oblikovanju bolj varnega ter dostopnega javnega prostora.

Po drugi strani pa se odpirajo številne priložnosti za izboljšanje pogojev hoje in kakovosti bivanja v občini. Kar 60 % otrok že danes prihaja v šolo peš, 30 % anketiranih občanov pa več hodi kot pred petimi leti, kar kaže na pozitivne premike in pripravljenost za spremembe. Poleg tega kar 43 % prebivalcev

ocenjuje, da se je stanje glede urejenosti prehodov za pešce, pločnikov in pešpoti v zadnjih letih izboljšalo. To krepi prizadevanja občine za zagotavljanje varne šolske poti z izboljšano signalizacijo, umiritvenimi ukrepi in osvetlitvijo. Med ključnimi priložnostmi je tudi izboljšanje varnosti in privlačnosti pešpoti z razširitvijo ter obnovo pločnikov, dodatno razsvetlavo in talnimi svetlobnimi označbami ter urbano opremo. Pomembno bi bilo tudi širjenje območij namenjenih pešcem, jasna ločitev pešpoti od kolesarskih poti na kritičnih odsekih ter večji nadzor. Občina bi poleg infrastrukturnih in organizacijskih izboljšav lahko spodbujala tudi ozaveščanje prebivalcev o prednostih hoje za zdravje in okolje ter jo aktivno promovirala kot pomemben del trajnostne mobilnosti.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja hoje združeni v svežnje ukrepov in sledijo strateškemu vodilu:

»Zagotavljanje varnega, dostopnega in privlačnega omrežja pešpoti v širšem delu Izole in zaledju ter ozaveščanje prebivalcev in obiskovalcev, da hoja kot oblika mobilnosti postane osrednji del trajnostne mobilnosti in doživljanja mesta.«

Na področju hoje bo Občina Izola izvedla vrsto ukrepov, med drugim celovito nadgradnjo omrežja peš infrastrukture v urbanem okolju in zaledju, nadgradnjo šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe, prilagoditev infrastrukture za invalide in ranljive skupine, redno vzdrževanje peš omrežja in odpravo nevarnih točk, jasnejšo ločitev pešpoti in kolesarskih poti na kritičnih odsekih ter povečanje nadzora. Prav tako bodo peš povezave opremljene z urbano opremo in ozelenitvijo, postopno se bo omejevalo motorni promet v mestnem jedru, uredil se bo priobalni pas med Koprom in Izolo.

Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo (sami ali v spremstvu staršev)

Izhodišče (2024): 61,7 % → Ciljna vrednost (2032): 78,7 %

Povečanje deleža zaposlenih, ki hodijo peš na delo v Občini Izola

Izhodišče (2024): 12,8 % → Ciljna vrednost (2032): 19 %

Izgradnja in ureditev povezav za pešce

H2.1 Celovita nadgradnja omrežja peš infrastrukture v urbanem okolju in zaledju

Na območju celotne občine bo izvedena fazna gradnja novih pešpoti, dograditev manjkajočih odsekov ter širitev obstoječih pločnikov, s ciljem vzpostavitve dostopnega, varnega in povezanega omrežja za hojo. Prioritetno bodo urejena območja, kjer trenutno manjkajo varne povezave ali so obstoječe poti neustrezne, kot so Korte, pešpot do Hoferja, pešpot Malija, pešpot Cetore, ulica Ob Pečini, Salvadora Allendeja, ulica Dobrava pri hotelu Belveder in območje Livade. Uporabljene bodo različne vrste površin – od klasičnih pločnikov do makadamskih poti in naravnih stez – s čimer se bo upoštevalo lokalne prostorske in krajinske značilnosti. Tako bo občina vzpostavila povezano in privlačno peš omrežje za vsakodnevne potrebe in rekreacijo prebivalcev ter obiskovalcev.

H2.2 Nadgradnja šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe

Občina Izola bo v sodelovanju s šolami, SPVCP sistematično odpravljala nevarne odseke ter skrbela za izboljšanje varnosti poti otrok do šol in postajališč. Ukrep vključuje dodatno infrastrukturo za umirjanje prometa, osvetlitev in signalizacijo, kar bo izboljšalo pogoje za varno hojo. Uvedena bo enotna grafična podoba šolskih poti ter izvedene aktivnosti za spodbujanje uporabe (promocija, označevanje, izobraževanje otrok). Ukrep vključuje tudi proučitev možnosti spremembe prometnega režima pred šolami in vrtci.

H2.3 Prilagoditev infrastrukture invalidom, osebam z zmanjšano mobilnostjo, slepim in slabovidnim ter gluhim in naglušnim

Ukrep zajema pregled in odpravo nevarnih točk ter uvedbo prilagoditev za invalide, osebe z zmanjšano mobilnostjo, slepe in slabovidne ter gluhe in naglušne. S prenovami ali izgradnjami nove infrastrukture se bo dosledno uvajalo tudi taktilne oznake, ustrezne naklone klančin ter drugi ukrepe za večjo varnost in dostopnost.

Povečanje varnosti pešcev in privlačnosti za hojo

H2.4 Redno vzdrževanje peš omrežja, prehodov za pešce ter drugih ovir in nevarnih točk za pešce skladno z registrom nevarnih točk

Občina bo skrbela za redno vzdrževanje peš omrežja, odpravo nevarnih točk ter celovito prenovo izbranih odsekov. V okviru rednega investicijskega vzdrževanja peš infrastrukture se bo letno izvajala gradnja novih pešpoti, celovita rekonstrukcija obstoječih pločnikov in območij za pešce ter urejanje površin, zaprtih za promet.

V okviru odprave nevarnih točk bo Občina zasledovala cilj odprave vsaj treh infrastrukturno nezahtevnih nevarnih točk (npr. nižani robniki, nova signalizacija, osvetlitev) na leto in vsaj ene infrastrukturno zahtevnejšo točko, ki zahteva rekonstrukcijo (npr. celoten odsek ali križišče z visokim tveganjem). V okviru urejanja prehodov za pešce bo Občina imela cilj vsaj 1 nov prehod za pešce (npr. na novo zazidanih odsekih ali ob novih storitvah) in vsaj 2 do 3 prenove obstoječih prehodov za pešce (talne oznake, osvetlitev, dvignjeni prehodi – slednje vezan ukrep tudi na umirjanje prometa). V okviru rednega vzdrževanja bodo postavljeni tudi standardi vzdrževanja, kar bo omogočilo enotno raven kakovosti po celotni občini.

H2.5 Jasna ločitev pešpoti (in kolesarskih poti) na kritičnih odsekih, povečan nadzor

Za zmanjšanje konfliktov med različnimi oblikami mikromobilnosti bo Občina uvedla prostorsko ločitev pasov na najbolj obremenjenih poteh ob obali oz. omejevanje vožnje s kolesi v starem mestnem jedru Izole. Ukrep bo vključeval tudi namestitve ustrezne prometne signalizacije, redno informiranje uporabnikov o pravilih uporabe teh površin in ozaveščanje vseh deležnikov. Kjer bo potrebno, bo uveden tudi povečan nadzor nad spoštovanjem prometnih režimov.

H2.6 Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območji za pešce z urbano opremo in ozelenjevanje

Ukrep je ključen tako za izboljšanje kakovosti javnega prostora kot tudi za spodbujanje hoje in povečanje ugodja uporabnikov. Ozelenjevanje vključuje tako skrb in sajenje dreves ali zasaditve grmovnic in trajnic vzdolž pešpoti, ulic in cest (izven mestnega jedra Izole), kot tudi skrb za ostale zelene površine v mestu (vključno z zelenimi površinami na obstoječih in novih parkirnih površinah) in druge »zelene« elemente na infrastrukturi. Poti za pešce bodo opremljene z urbano opremo (klopi, koši,

razsvetljava) in zasaditvami za ustvarjanje prijetnega, varnega in senčnega okolja. Opremljanje bo potekalo usklajeno s podobo naselja, pri tem bodo prioriteto izbrani trpežni, naravni ali reciklirani materiali.

H2.7 Postopno zapiranje ulic za motorni promet v starem mestnem jedru Izole

Občina bo s postopnim omejevanjem dostopa oz. zapiranjem ulic in trgov v za motorni promet v starem mestnem jedru Izole in na priobalnem pasu (Sončno nabrežje) ustvarila prijetnejše ter varnejše okolje za hojo (in kolesarjenje), kar bo pomembno prispevalo tudi k zmanjšanju hrupa in onesnaževanja ter izboljšani podobi Izole med obiskovalci in turisti. Pri tem bo potrebno dosledno upoštevati stalno zagotavljanje dostopa za intervencijska vozila. Podrobnejši opis ukrepa je naveden v ukrepih s področjem motornega (omejevanje motornega prometa) in mirujočega prometa (omejevanje parkiranja) v starem mestnem jedru Izole.

H2.8 Ureditev priobalnega pasu med Koprom in Izolo

Ukrepi za ureditev priobalnega pasu med Koprom in Izolo predstavljajo skupno prizadevanje Občine Izola in Mestne občine Koper za vzpostavitev trajnostno

naravnega obalnega prostora, ki bo povezal obe mesti in (še dodatno) izboljšal pogoje za hojo in kolesarjenje (tudi za potrebe dnevnih migracij) ter povečal privlačnost območja za prebivalce in obiskovalce oz. turiste.

Projekt vključuje ureditev pešpoti, ob kateri bodo urejeni zeleni pasovi z ohranitvijo obstoječega in vzpostavitvijo dodatnega novega drevoreda ter tekaške in kolesarske steze. Na več mestih bodo zgrajeni pomoli za potniški promet, lesene ploščadi za kopanje ter razgledne točke, ki bodo obiskovalcem omogočale aktivno doživljanje obalnega prostora. Poseben poudarek bo namenjen predstavitvi naravnih in kulturnih danosti.

V akcijskem načrtu je predvidena ocenjena vrednost ukrepa, ki vključuje tako infrastrukturo za hojo kot tudi kolesarjenje in druge oblike aktivne mobilnosti. Ukrepi so povezani tudi z ukrepi na področju kolesarjenja (z izgradnjo in ureditvijo kolesarske infrastrukture). Občina bo morala tudi predvideti ureditev dodatnih parkirišč zaradi povečanega obsega obiskovalcev (npr. lokacija Ruda) ter vzpostavitev dostopa z novim mestnim potniškim prometom.

Pregled ukrepov s področja hoje

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	PRIORITETA
Izgradnja in ureditev povezav za pešce			
H2.1	Celovita nadgradnja omrežja peš infrastrukture v urbanem okolju in zaledju	visoka	visoka
H2.2	Nadgradnja šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe	majhna	visoka
H2.3	Prilagoditev infrastrukture invalidom, osebam z zmanjšano mobilnostjo, slepim in slabovidnim ter gluhi in naglušnim	srednja	srednja
Povečanje varnosti pešcev in privlačnosti za hojo			
H2.4	Redno vzdrževanje peš omrežja, prehodov za pešce ter drugih ovir in nevarnih točk za pešce skladno z registrom nevarnih točk	srednja	visoka
H2.5	Jasna ločitev pešpoti (in kolesarskih poti) na kritičnih odsekih, povečan nadzor	srednja	visoka
H2.6	Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območji za pešce z urbano opremo in ozelenjevanje	majhna	nizka
H2.7	Postopno zapiranje ulic za motorni promet v starem mestnem jedru Izole	visoka	srednja
H2.8	Ureditev priobalnega pasu med Koprom in Izolo	visoka	visoka

3. STEBER: KOLESARJENJE

Na področju kolesarjenja je občina Izola v zadnjih letih izvedla več izboljšav, ki so prispevale k večji privlačnosti in varnosti uporabe kolesa. Med ključne dosežke sodi vzpostavitev kolesarskih pasov na Prešernovi cesti in Cankarjevem drevoredu, kar omogoča bistveno bolj varno kolesarjenje. Med dosežke s področja kolesarjenja je treba izpostaviti tudi priobalno kolesarsko pot med Izolo in Koprom (Parenzano), ki je izjemno priljubljena zlasti med rekreativnimi kolesarji. Večina kolesarskih poti na območju mesta Izola je že označenih in digitaliziranih, kar povečuje njihovo uporabnost in preglednost ter spodbuja kolesarjenje kot trajosten način mobilnosti.

Kljub tem izboljšavam Občina še vedno zaznava več pomembnih izzivov na področju kolesarjenja. Številni odseki so za kolesarje nevarni, še posebej tam, kjer ni ustrezno urejenih kolesarskih poti ali varnih prehodov. Povezanost med kolesarskim omrežjem v Izoli in zalednimi naselji, kot sta Korte in Šared, ostaja pomanjkljiva, kar zmanjšuje možnosti za vsakodnevno uporabo kolesa. Poleg tega so določeni odseki kolesarskih poti premalo vzdrževani ali neustrezno označeni, kar vpliva na varnost in udobje kolesarjev. Občina se sooča tudi s pomanjkanjem opreme, kot so kolesarska stojala. Pomembno vrzel predstavlja tudi odsotnost delujočega sistema javne izposoje koles, kar bi lahko spodbudilo večjo uporabo kolesa za vsakodnevne poti. Trenutno pa je uporaba kolesa za vsakodnevne obveznosti še vedno razmeroma nizka, ob tem pa ostaja zaskrbljujoče tudi visoko število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami, v katerih so udeleženi kolesarji.

Kljub obstoječim izzivom ima občina Izola številne priložnosti za razvoj kolesarjenja kot pomembnega dela trajnostne mobilnosti. Ključna priložnost je vzpostavitev povezane in varne kolesarske mreže, ki bi povezala kolesarske poti znotraj mesta ter omogočila

boljšo povezanost med Izolo, zaledjem in sosednjimi naselji. Pomembno bi bilo tudi zagotavljanje večje varnosti kolesarjev z rednim vzdrževanjem kolesarskih poti, odstranitvijo ovir in uvedbo učinkovitejšega nadzora nad vožnjo kolesarjev zlasti v območjih za pešce. Dodatno priložnost predstavlja povečanje privlačnosti kolesarjenja z namestitvijo

kolesarskih stojal, ki bi prispevali k večji uporabi kolesa za vsakodnevne obveznosti in prosti čas. Razvoj sistema javne izposoje koles bi še dodatno spodbudil kolesarjenje. Nenazadnje občina prepoznava pomen ozaveščanja in promocije kolesarjenja, kar bi lahko pomembno prispevalo k spremembi potovalnih navad ter k večji uporabi kolesa kot zdrave, varne in okolju prijazne oblike mobilnosti.

Ključni ukrepi bodo torej osredotočeni na vzpostavljane varnih kolesarskih poti, izboljšanje dostopnosti kolesarskih povezav in njihovo integracijo s turizmom skladno s strateškim vodilom:

»Vzpostavitev varne, neprekinjene in za občane ter obiskovalce privlačne kolesarske mreže, ki bo povezovala tako zaledje kot obalno območje z zaledjem ter omogočala vsakodnevno uporabo koles za opravke, rekreacijo in turizem. Spodbujanje uporabe koles bo temeljilo na ozaveščanju o njegovih okoljskih in zdravstvenih koristih ter na izboljšanju doživetja turistov skozi trajnostno mobilnost in dostopnost ključnih znamenitosti.«

Na področju kolesarjenja občina načrtuje izgradnjo manjkajočih kolesarskih poti in povezovanje obalnega pasu z zaledjem ter povezavami med naselji, nadgradnjo varnosti z večjim nadzorom, vzpostavitev podporne infrastrukture, kot so stojala in kolesarnice, ter redno vzdrževanje poti, vključno s sanacijo nevarnih točk in izboljšavami prometne signalizacije. Predvidena je tudi vzpostavitev enotne signalizacije na obalnem območju in sistema javne izposoje električnih koles, ki bo povezan z drugimi oblikami mobilnosti ter omogočal lažje prevoze in integracijo kolesarjenja z javnim potniškim prometom. Občina bo posebno pozornost namenila tudi ozaveščanju in promociji kolesarjenja kot varne, trajnostne in privlačne oblike mobilnosti.

Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo

Izhodišče (2024): 0 % → Ciljna vrednost (2032): 5 %

Povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo

Izhodišče (2024): 3,5 % → Ciljna vrednost (2032): 7 %

Izgradnja in ureditev povezav za kolesarje

K3.1 Izgradnja in ureditev manjkajoče kolesarske infrastrukture znotraj Izole in povezovanje obalnega pasu z zaledjem in poti med naselji

Občina bo izvedla fazno izgradnjo novih odsekov kolesarskih poti tam, kjer trenutno še manjkajo, in njihovo povezovanje z obstoječimi potmi, da bodo tvorile celovito, varno in pregledno omrežje. Ukrep

zajema tudi izboljšave obstoječih kolesarskih povezav, zlasti ob glavnih vpadnicah v mesto, ob južni obvoznici in med pomembnimi javnimi točkami. Poseben poudarek bo namenjen kolesarskemu pasu v okviru ureditve priobalnega pasu med Koprom in Izolo (vezan ukrep), povezovanju mestnega jedra z naselji v zaledju in med njimi, kot sta Korte in Šared.

Nadgradnja varnosti in privlačnosti kolesarjenja

K3.2 Večji nadzor nad kolesarji

Okrepljen bo nadzor nad spoštovanjem prometnih pravil s strani kolesarjev, zlasti v območjih za pešce. Vzporedno bodo izvedene aktivnosti ozaveščanja in informiranja (promocijski materiali, talne označbe). Kjer so zabeleženi ponavljajoči konflikti, bo nadzor dopolnjen z ukrepi redarstva.

K3.3 Vzpostavitev podporne infrastrukture za kolesarjenje

Za večanje privlačnosti kolesarjenja se bo ob npr. šolah, zdravstvenih ustanovah, knjižnicah, trgovinah, plažah, parkiriščih in avtobusnih postajališčih dosledno zagotovilo in vzdrževalo kolesarska stojala in kjer smiselno tudi varovane kolesarnice. Dodatno se lahko postavijo tudi števcji kolesarjev na Parenzani in na npr. Cankarjevem drevoredu ter servisne točke z možnostjo polnjenja in manjših popravil. V zalednih naseljih (npr. Šared, Korte) bo Občina vzpostavila polnilne točke za e-kolesa.

K3.4 Redno vzdrževanje kolesarskih poti

Vzpostavil se bo standard vzdrževanja, ki bo vključeval redno čiščenje površin (čiščenje listja, peska, zemlje in drugih ovir vsaj enkrat mesečno, odstranjevanje ovir po nevihtah ali vremenskih dogodkih), zimsko vzdrževanje, košnjo in vzdrževanje vegetacije skupaj z odstranjevanjem invazivnih rastlin, redne preglede (npr. dvakrat letno) in sanacije poškodb, vzdrževanje prometne signalizacije (talne označbe in vertikalno signalizacijo), javna razsvetljava v urbanem delu. Na izpostavljenih odsekih bo zagotovljena dodatna zaščita kolesarjev z zaščitnimi ograjami in omejitvijo hitrosti. Posebna pozornost bo namenjena križiščem z motornim prometom, kjer bodo uporabljene kontrastne talne označbe in prometna ogledala. Prioritetno se bo pri rednem vzdrževanju kolesarskih poti upoštevalo register nevarnih točk kot predvideno v stebru celostno prometno načrtovanje.

K3.5 Oznake za usmerjanje kolesarjev in poenotenje celotne signalizacije na obalnem območju

Vzpostavljena bo enotna in pregledna signalizacija za usmerjanje kolesarjev na celotnem obalnem območju. Označeni bodo glavni tokovi in turistične povezave, s posebnim poudarkom na varnosti, berljivosti in skladnosti z nacionalnimi standardi.

K3.6 Vzpostavitev sistema javne izposoje koles

V sodelovanju s sosednjimi občinami bo vzpostavljen enoten in sodoben sistem javne izposoje električnih koles, ki bo vključeval tudi enotno aplikacijo za lažjo uporabo storitev. Pred začetkom izvajanja bo vsaka občina izvedla analizo stanja ter izbrala optimalne in ustrezne lokacije za postaje za javno izposajo koles, upoštevajoč gostoto prebivalstva, bližino storitev in turistično obiskanost območij – denimo v bližini javnih ustanov, turistično zanimivih točk, večjih naselij, hotelov, trgovskih središč, plaž in parkirišč. Sistem bo načrtovan tako, da bo integriran z javnim potniškim prometom in omogočal možnost nadaljnje širitve preko javno-zasebnega partnerstva (v sodelovanju s hoteli, trgovino in gospodarstvom). Posebna pozornost bo namenjena rednemu servisiranju, redistribuciji koles in prilagajanju sistema na osnovi sprotne analize potreb ter učinkoviti promociji storitve. V nadaljnjem razvoju sistema bo občina proučila tudi možnost vključitve drugih oblik mikromobilnosti (npr. e-skirojev), s čimer bo dodatno razširjena dostopnost in učinkovitost trajnostnih prevozov v urbanem in turističnem okolju.

K3.7 Integracija kolesarjenja z drugimi oblikami mobilnosti

Občina bo v sodelovanju s koncesionarji javnega prevoza omogočila možnost prevoza koles z avtobusi in ladjicami, kjer bo to tehnično izvedljivo (povezan ukrep s stebrom JPP). Namen ukrepa je spodbujanje

kombinirane uporabe koles in javnega prevoza za vsakodnevna potovanja in turizem.

Pregled ukrepov s področja kolesarjenja

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	PRIORITETA
Izgradnja in ureditev povezav za kolesarje			
K3.1	Izgradnja in ureditev manjkajoče kolesarske infrastrukture znotraj Izole in povezovanje obalnega pasu z zaledjem in poti med naselji	visoka	visoka
Nadgradnja varnosti in privlačnosti kolesarjenja			
K3.2	Večji nadzor nad kolesarji	majhna	visoka
K3.3	Vzpostavitev podporne infrastrukture za kolesarjenje	majhna	visoka
K3.4	Redno vzdrževanje kolesarskih poti, odstranitev ovir, ureditev manjkajočih klančin, prehodov in širitev oz. prilagoditev kolesarskih poti / stez / pasov za večjo varnost kolesarjev in ostalih udeležencev	srednja	visoka
K3.5	Oznake za usmerjanje kolesarjev in poenotenje celotne signalizacije na obalnem območju	srednja	nizka
K3.6	Vzpostavitev sistema javne izposoje koles	srednja	srednja
K3.7	Integracija kolesarjenja z drugimi oblikami mobilnosti	visoka	srednja

4. STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Na področju javnega potniškega prometa je Občina Izola v zadnjih letih naredila pomembne korake za izboljšanje dostopnosti in kakovosti prevozov, zlasti za ranljive skupine prebivalstva. Ključni dosežek predstavlja uvedba električnih vozil Kurjerce, ki uporabnikom omogočajo brezplačen prevoz kjer koli znotraj območja izvajanja prevozov, vključno s širšim območjem starega mestnega jedra. Pomemben prispevek k mobilnosti teh skupin je tudi podpora projektu Prostofer, ki omogoča prostovoljne prevoze za nujne opravke. Poleg tega je Občina poskrbela tudi za postavitev novih avtobusnih postajališč (npr. pri nekdanji reševalni postaji). Z novimi koncesijami medkrajevnih linij je Izola še bolj povezana s Koprom in Piranom. V poletnih mesecih pa turistični vlakec pomembno prispeva k turistični ponudbi in lažjemu dostopu do ključnih točk v občini.

Kljub tem dosežkom občina še vedno zaznava pomembne izzive na področju javnega potniškega prometa. Medkrajevni potniški promet v občini Izola ostaja predvsem v domeni šolarjev in dijakov, medtem ko ga ostali prebivalci uporabljajo bistveno redkeje. Zlasti ob koncih tedna ali izven turistične sezone dostopnost in povezljivost Izole z zalednimi naselji še vedno nista zadovoljivi, prav tako pa ostaja slabo povezano tudi območje bolnišnice, kjer se nahajajo izobraževalne ustanove. Čeprav so avtobusne povezave v jutranji in popoldanski konici pogoste, so avtobusi pogosto preobremenjeni in nimajo zadostnih kapacitet, kar zmanjšuje udobje potnikov. Nekatera avtobusna postajališča so slabo

urejena in nezadostno opremljena, kar dodatno vpliva na privlačnost uporabe JPP. Prevozi s Kurjerco žal ne vključujejo širšega območja mesta Izola. Poleg tega pa ostaja dostopnost informacij o voznihih redih in linijah JPP ter digitalna podpora nezadostna.

Občina Izola ima kljub obstoječim izzivom številne priložnosti za izboljšanje in razvoj JPP, ki bi lahko prispeval k bolj trajnostni mobilnosti in večji dostopnosti za prebivalce ter obiskovalce oz. turiste. Ena ključnih priložnosti bi bila lahko vzpostavitev mestne linije, ki bi zagotavljala dostop do vseh pomembnejših točk, vključno z območjem bolnišnice, ter njena integracija z medkrajevnim potniškim prometom. Prav tako se ponuja možnost širitve sistema mini električnih avtobusov Kurjerce za širše območje mesta Izola (vključno s prevozi iz P+R parkirišč). Z optimizacijo in širitvijo linij javnega potniškega prometa bi se lahko okrepilo povezljivost z zalednimi naselji in izboljšalo vsakodnevno mobilnost. Pomembna priložnost je tudi spodbujanje multimodalnosti in povezovanja različnih oblik prevoza prek integrirane vozovnice, ki bi poenostavila uporabo prevozov za domačine in turiste. Občina lahko poleg tega razvija prilagodljive in dinamične oblike prevoza (prevozi na klic), ki se bodo lahko bolje prilagajali potrebam obstoječih in novih uporabnikov, ter okrepi promocijo uporabe JPP v lokalni skupnosti in med obiskovalci oz. turisti, s čimer bo javni prevoz postal bolj privlačen, dostopen in uporaben za vse.

Občina Izola se zaveda pomena učinkovitega, dostopnega in trajnostnega javnega potniškega prometa (JPP) za izboljšanje kakovosti življenja občanov, zato bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe skladno z osrednjim strateškim vodilom:

»Podpora razvoju učinkovitega, dostopnega in privlačnega ter z drugimi oblikami mobilnosti integriranega javnega potniškega prometa, ki bo povezal urbano središče, obalni pas in zaledje ter prispeval k trajnostni mobilnosti in kakovosti življenja prebivalcev ter obiskovalcev in bo postal konkurenčna alternativa osebnemu avtomobilu.«

Na področju javnega potniškega prometa Občina Izola načrtuje vrsto ukrepov za izboljšanje dostopnosti, udobja in kakovosti prevozov. Ti vključujejo uvedbo mestne avtobusne linije oz. mestnega potniškega prometa in njegovo integracijo z medkrajevnimi linijami, zagotavljanje delovanja Kurjerce, povečanje frekvence in prilagoditev medkrajevnih linij v zaledna naselja ter širitev sistem prevoza na zahtevo. V sodelovanju s sosednjimi občinami si bo Občina prizadevala za vzpostavitev

mednarodnih avtobusnih povezav, za vzpostavitev krožne turistične linije "hop-on hop-off" ter za izvedbo študije izvedljivosti za lahko železnico ali hitri avtobusni koridor za povezovanje obalnega somestja. Kakovost storitev JPP bo občina nadgradila z ureditvijo avtobusne postaje v Izoli, rednim vzdrževanjem in opremljanjem postajališč ter s prilagoditvijo dostopov za gibalno in senzorično ovirane osebe. Nenazadnje pa bo pomembno vlogo odigrala digitalizacija mobilnostnih storitev z vzpostavitev digitalne platforme za integrirano vozovnico in spremljanje vozil v realnem času, kar bo izboljšalo uporabniško izkušnjo ter omogočilo lažjo izbiro trajnostnih načinov prevoza.

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (JPP, štetje prometa)
Izhodišče (2024): 4 % → Ciljna vrednost (2032): 8 %

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (JPP, anketa med zaposleni)
Izhodišče (2024): 1,2 % → Ciljna vrednost (2032): 2,4 %

Mestni in medkrajevni avtobusni promet

J4.1 Uvedba mestne avtobusne linije, integracija mestnih z medkrajevnimi linijami ter zagotavljanje delovanja Kurjerce

Občina bo uvedla mestno avtobusno linijo, ki bo omogočala dostop do vseh ključnih točk znotraj občine, vključno z bolnišnico, obstoječimi in novimi parkirišči ter morebitno novo avtobusno postajo Izola. Za uvedbo mestne linije bo treba pripraviti celovit načrt, ki bo vključeval analizo potreb in tokov potnikov ter določitev optimalne trase in lokacij postajališč. Izdelati bo treba vozne rede in določiti ustrezne vozne kapacitete. Pomembno bo izbrati tudi najbolj optimalen poslovni model delovanja mestne linije (koncesija ali lastna vozila). Poleg tega bo treba urediti infrastrukturo na postajališčih ter vzpostaviti informacijski sistem za uporabnike (vključno z digitalnimi prikazi voznih redov). Vzporedno bo treba izvesti promocijo uporabe mestne linije ter ozaveščati prebivalce o možnostih in prednostih nove storitve. Linija bo integrirana z obstoječimi medkrajevnimi linijami (povezan ukrep J4.2), kar bo omogočilo lažje in učinkovitejše prehajanje med različnimi območji. Treba bo določiti tudi prestopne točke in uskladiti vozne rede mestne linije in medkrajevnih linij, saj sedanji sistem ne

zadošča povpraševanju, še posebej v času turistične sezone. Poleg tega bo Občina poskrbela za stalno delovanje sistema električnega mestnega prevoza Kurjerce, ki bo z brezplačnim prevozom omogočal boljšo povezanost starega mestnega jedra in širšega območja, s poudarkom na dostopnosti za ranljive skupine in na prevozih gostov od P+R parkirišč do mestnega jedra Izole.

J4.2 Povečanje frekvence in prilagoditev linij ter voznega parka medkrajevnih prevozov v zaledna naselja

Občina bo v sodelovanju z DUJPP spremljala podatke o številu potnikov, prometnih tokovih in izrazitejših konicah, s ciljem optimiziranja voznih redov in kapacitet ter izboljševanja kakovosti storitev. Posebna pozornost bo namenjena prevozom v jutranjem in popoldanskem času, povezavam z zalednimi naselji in pogostosti voženj tudi v večernem času. Ukrep je povezan z J4.1, saj se predvideva integracijo in s tem delno razbremenitev določenih medkrajevnih linij.

J4.3 Zagotavljanje sezonskega morskega potniškega prometa z možnosti prevoza koles

Občina bo ohranila in po potrebi razširila sezonsko morskino linijo, ki povezuje obalna naselja.

Uporabnikom bo omogočen tudi prevoz koles. Ukrep se bo izvajal v sodelovanju s sosednjimi občinami in turističnimi ponudniki.

J4.4 Širitev sistema "prevoz na zahtevo"

Občina bo širila in nadgradila storitev prevoza na klic za celotno območje občine. Uporabnikom bo omogočena večja fleksibilnost, predvsem v zalednih naseljih z nizko frekvenco linijskega prevoza. Prevoze na klic bi bilo smiselno vključiti tudi v sistem JPP (izven jutranjih in popoldanskih konic).

J4.5 Vzpostavitev medobčinske "hop-ON-hop-OFF" turistične sezonske linije (integracija JPP za potrebe turizma) z možnostjo prevoza koles

Vzpostavljena bo krožna turistična linija »hop-on hop-off«, ki bo povezovala glavne obalne točke in naselja v zaledju. Linija se bo izvajala v poletni sezoni kot del medkrajevnih linij. Avtobusi bodo omogočali tudi prevoz koles. Namen ukrepa je zmanjšanje avtomobilskega prometa v času turistične sezone in

izboljšanje dostopa do turistično privlačnih točk ter zagotoviti večjo dostopnost zalednih naselij z mestnimi jedri ob obali.

J4.6 Pobuda vzpostavitve mednarodne avtobusne linije do Trsta, letališča v Trstu in hitre linije do ljubljanskega letališča

Občina bo podala pobudo za vzpostavitev mednarodne avtobusne linije do Trsta ter povezav z letališčema v Trstu in Ljubljani. Povezave bodo vključene v sistem IJPP, s poudarkom na usklajenih voznih redih in večji dostopnosti za domače in tuje uporabnike.

J4.7 Študija izvedljivosti "lahke železnice" ali visoko zmogljivega javnega prometa za povezovanje obalnega somestja slovenske Istre s Trstom in Umagom

Izvedena bo študija izvedljivosti za uvedbo lahke železnice ali hitrega avtobusnega koridorja, ki bi povezoval občine slovenske Istre s Trstom in Umagom.

Namen je zagotoviti zanesljivo, hitro in okolju prijazno alternativo avtomobilu za regionalna potovanja.

Nadgradnja kakovosti in storitev JPP

J4.8 Ureditev avtobusne postaje Izola in redno vzdrževanje dodatnih avtobusnih postajališč v občini

Za potrebe tako mestnega potniškega prometa kot tudi medkrajevnih linij bo Občina poiskala najbolj primerno lokacijo za vzpostavitev avtobusne postaje Izola. Z vzpostavitvijo P+R parkirišča bo potrebno zagotoviti tudi avtobusno postajališče ob parkirišču.

Občina bo vsako leto rezervirala nekaj proračunskih sredstev za izgradnjo ali dodatno postopno opremljanje oziroma nadgradnjo že obstoječe opreme avtobusnih postajališč (klopi, nadstreški, vozni redi, koš za odpadke, odstavno mesto za kolesa) in urejanjem dostopov do njih (tudi do postajališč šolskega avtobusa). Prioritetno se dodatno opremi postajališča glede na stanje

obstoječega avtobusnega postajališča oz. potencialno število potnikov oz. število ljudi in pri šolskih linijah število otrok, ki gravitirajo na določeno avtobusno postajališče. Z nadgradnjami naj se vključi tudi opremo oziroma ustrezno prilagoditev postajališč za gibalno in senzorično ovirane osebe (dostopne klančine, informacijske table z Braillovo pisavo).

J4.9 Digitalizacija mobilnostnih storitev kot del sistem pametnega mesta

Vzpostavljena bo digitalna platforma za integrirano vozovnico, ki bo povezovala JPP, izposajo koles, parkirišča in druge mobilnostne storitve.

Omogočeno bo spremljanje lokacije vozil v realnem času in enostavno obveščanje uporabnikov, kar bo izboljšalo dostopnost in uporabniško izkušnjo.

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	PRIORITETA
Mestni in medkrajevni avtobusni promet			
J4.1	Uvedba mestne avtobusne linije in integracija mestnih z medkrajevnimi linijami ter zagotavljanje delovanja Kurjerce.	visoka	visoka
J4.2	Povečanje frekvence in prilagoditev linij ter voznega parka medkrajevnih prevozov v zaledna naselja.	srednja	visoka
J4.3	Zagotavljanje sezonskega morskega potniškega prometa z možnosti prevoza koles (celotna obala).	srednja	srednja
J4.4	Širitev sistema "prevoz na zahtevo".	srednja	srednja
J4.5	Vzpostavitev medobčinske "hopON-hopOFF" turistične sezone linije (integracija JPP za potrebe turizma) z možnostjo prevoza koles.	srednja	nizka
J4.6	Pobuda vzpostavitve mednarodne avtobusne linije do Trsta, letališča v Trstu in hitre linije do ljubljanskega letališča.	srednja	nizka
J4.7	Študija izvedljivosti "lahke železnice" ali visoko zmogljivega javnega prometa za povezovanje obalnega somestja slovenske Istre s Trstom in Umagom.	visoka	nizka
Nadgradnja kakovosti in storitev JPP			
J4.8	Ureditev in redno vzdrževanje dodatnih avtobusnih postajališč v občini.	visoka	visoka
J4.9	Digitalizacija mobilnostnih storitev kot del sistem pametnega mesta.	visoka	nizka

5. STEBER: MOTORNI PROMET

Na področju motornega prometa je Občina Izola v zadnjih letih dosegla pomembne izboljšave, ki prispevajo k varnosti udeležencev. Izpostaviti velja izgradnjo dodatnih krožišč, ki omogočajo povezovanje notranjega omrežja z zunanjimi obvoznimi cestami, omejitev motornega prometa na Velikem trgu, poletno zaporo starega mestnega jedra in ukrepi za umiranje prometa.

Kljub izpostavljenim izboljšavam na področju motornega prometa se Občina Izola še vedno sooča z vrsto izzivov. V poletni sezoni se gostota prometa občutno poveča, kar obremenjuje prometno omrežje in zmanjšuje kakovost bivanja. Dodaten problem so nezadostne parkirne kapacitete, kar opisujemo v točki mirujoči promet. Pomanjkljiva regulacija motornega prometa v starem mestnem jedru še vedno predstavlja izziv za zagotavljanje varnosti in dostopnosti. Posebej izstopajo nevarni odseki v bližini šol in vrtcev, kjer ni ustrezne infrastrukture za umiranje prometa. Prehitre vožnje na teh odsekih so pogoste, nadzor prometa pa še vedno nezadosten. Poleg tega ostaja izziv tudi pretirana uporaba osebnih avtomobilov za krajše razdalje, kar dodatno obremenjuje prometno infrastrukturo in zmanjšuje varnost ter dostopnost za druge oblike mobilnosti.

Na področju motornega prometa se je na podlagi analize stanja identificiralo številne priložnosti na področju motornega prometa s poudarkom na večji varnosti in boljši kakovosti bivanja. Občina bi lahko

dodatno omejila promet in regulirala dostop v staro mestno jedro, intenzivneje uvajala ukrepe za celovito umiranje prometa – s postavitvijo hitrostnih ovir (še posebej v bližini šol in turističnih točk) ter z izboljšanjem talnih oznak v stanovanjskih območjih ali conah 30. V turistični sezoni bi se lahko promet učinkoviteje organiziral, kar bi razbremenilo obstoječo infrastrukturo in povečalo dostopnost za obiskovalce in domačine.

Občina bi lahko spodbujala souporabo vozil, da bi zmanjšala število registriranih osebnih vozil, ter okrepila nadzor medobčinskega redarstva nad parkiranjem in hitrostmi na območjih umirjenega prometa. Pomembno bi bilo tudi optimizirati dostavo v starem mestnem jedru ter promocijo trajnostnih potovalnih navad, s čimer bi občina spodbudila večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Občina Izola bo izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodilom:

»Umiranje motornega prometa in preoblikovanje prometnih režimov za zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov, izboljšanje varnosti in kakovosti bivanja ter optimizacija povezljivosti zaledja z mestnim središčem ob upoštevanju potreb prebivalcev in obiskovalcev.«

Na področju motornega prometa in cestne infrastrukture bo Občina Izola postopoma omejevala dostop motornega prometa v mestno jedro, uvajala in posodabljala ukrepe za umirjanje prometa z izboljšanjem talnih označb, conami umirjenega prometa in infrastrukturnimi posegi, hkrati pa povečala nadzor nad spoštovanjem prometnih pravil, dostopom v mestno jedro in varnostjo kolesarjev ter uporabnikov skirojev. Varnost bo dodatno izboljšana z ukrepi na nevarnih odsekih in križiščih, kjer bodo nameščena prometna ogledala, boljša signalizacija in talne označbe ter izvedeni drugi infrastrukturni ukrepi. Občina bo aktivno sodelovala pri državnih projektih za zmanjšanje tranzitnega prometa ter nadaljevala z rednimi obnovami, rekonstrukcijami in gradnjo cest ter križišč s poudarkom na enakomernejši porazdelitvi prometnih površin za vse udeležence in izboljšanju razsvetljave, pri čemer bodo prioriteto urejeni odseki, kot so južna cesta in cesta Izola–

Šared ter krožišče Belveder. Na področju trajnostne mobilnosti bo občina podprla vzpostavitev sistema souporabe električnih vozil (e-car sharing), integriranega z javnim potniškim prometom in izposojno koles, ter spodbudila prehod javnih služb na okolju prijazna vozila, kar bo dodatno prispevalo k zmanjšanju emisij, zglede na trajnostnega ravnanja in prijaznejšemu prometnemu režimu v mestnih jedrih.

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (osebni avto, štetje prometa)

Izhodišče (2024): 69 % → Ciljna vrednost (2032): 50,5 %

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo (osebni avto, anketa v šoli)

Izhodišče (2024): 32,7 % → Ciljna vrednost (2032): 10 %

Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti

M5.1 Postopno omejevanje dostopa motornega prometa v staro mestno jedro

Občina Izola bo postopoma omejevala dostop motornega prometa v staro mestno jedro, kar bo veljalo za osebne avtomobile, motorje, dostavna vozila ter tudi kolesa z motorjem in motorna kolesa. Ukrepi bo usklajeni z ukrepi iz področja mirujočega prometa (conacija parkiranja glede na kriterij stalnega naslova), kar pomeni, da bodo prebivalci znotraj mestnega jedra deležni prednostne obravnave pri dostopu in uporabi parkirnih mest, medtem ko se bo dostop za obiskovalce in turiste postopoma omejeval vzporedno z zagotavljanjem ustreznih P+R parkirišč na obrobju mesta in z vzpostavitvijo učinkovitega sistema javnega potniškega prometa (mestna linija, Kurjerca) ter javno izposojno koles in drugih trajnostnih načinov dostopa. Ukrepi so tesno povezani tudi z optimizacijo logističnih procesov oz. ukrepom za omejevanje parkiranja dostavnih in tovornih vozil na območju starega mestnega jedra. Posebna pozornost bo namenjena stalnemu zagotavljanju dostopa za intervencijska vozila, kar je ključen pogoj za varno in učinkovito delovanje mestnih služb in reševalcev. Podrobnejši ukrepi in režimi bodo usklajeni ter določeni v Načrtu izvajanja parkirne politike (glej ukrep P6.2 Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike) in bodo spremljani z digitalnimi orodji za nadzor in vodenje prometa, kar bo zagotavljalo

transparentno in učinkovito upravljanje dostopa ter parkirnih zmogljivosti.

M5.2 Načrtovanje (izdelava prometnih študij), izvedba, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje motornega prometa (vključno s spremembo prometnih režimov)

Občina bo nadaljevala z uvajanjem različnih ukrepov za umirjanje prometa, pri čemer bo prednostno obravnavala območja v bližini šol, goste stanovanjske poselitve ter turistično najbolj obremenjene lokacije. Ti ukrepi bodo obsegali izboljšanje talnih označb – zlasti v povezavi z varnimi šolskimi potmi, vzpostavitev con umirjenega prometa in povečanje nadzora nad prometnimi tokovi. Na kritičnih odsekih, kjer je to izvedljivo in utemeljeno, bodo izvedeni tudi infrastrukturni ukrepi, kot so izgradnja dvignjenih prehodov za pešce, postavitve grbin, zoženje vozišč ter druga prostorska prilagoditve. Pomembno vlogo bodo imeli tudi ukrepi ozaveščanja in spodbujanja aktivne mobilnosti ter uporabe javnega potniškega prometa, ki bodo dodatno prispevali k zmanjšanju hitrosti in povečanju varnosti vseh udeležencev v prometu. Načrtovanje ukrepov umirjanja prometa v območjih stanovanjskih sosesk bo izvedeno na podlagi strokovnih podlag (prometna študija).

M5.3 Povečan nadzor medobčinskega redarstva

Občina Izola bo skupaj medobčinskih redarstvom zagotavljala dosleden nadzor nad spoštovanjem

omejitev hitrosti in parkirnih režimov, zlasti v času turistične sezone, ko so pritiski na prometno infrastrukturo največji. Nadzor bo obsegal spremljanje vstopov in parkiranja vozil v starem mestnem jedru Izole (s poudarkom na omejevanju dostopa za nestanovalce in nadzoru nad ustrezno uporabo dovolilnic). Poleg tega bo posebna pozornost namenjena nadzoru kolesarjev in uporabnikov skirojev, z namenom povečanja varnosti in preprečevanja konfliktov med različnimi udeleženci v prometu. Ukrep bo dopolnjen z usmerjanjem turističnih tokov in preusmerjanjem avtobusnega prometa ter s širšo komunikacijsko kampanjo, ki bo ozaveščala tako domačine kot obiskovalce o pravilih in odgovornem vedenju v prometnem prostoru.

M5.4 Povečanje varnosti nevarnih odsekov/križišč in boljše označevanje ter osvetlitev prometnih površin

Občina Izola bo izvajala celovite ukrepe za povečanje varnosti na nevarnih odsekih in križiščih ter izboljšala vidnost in preglednost prometnih površin. Ukrepi bodo vključevali namestitev dodatne prometne signalizacije, izboljšanje talnih označb, ureditev razsvetljave na kritičnih točkah ter po potrebi tudi rekonstrukcijo cestnih odsekov in križišč. Posebna pozornost bo namenjena območjem v bližini šol, vrtcev in turističnih središč, kjer bo izvedena tudi namestitev prometnih ogledal in drugih infrastrukturnih ukrepov za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu.

Cestna infrastruktura

M5.5 Proaktivnost pri državnih infrastrukturnih projektih, ki služijo zmanjšanju tranzitnega cestnega prometa skozi občino

Občina Izola bo aktivno sodelovala pri pripravi, usklajevanju in izvajanju državnih infrastrukturnih projektov, ki jih vodi Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) ali drugi pristojni državni organi. S tem bo zagotovljeno, da bodo načrtovani in izvedeni infrastrukturni projekti skladni z lokalnimi prostorskimi in prometnimi potrebami ter prispevali k zmanjševanju negativnih vplivov tranzitnega prometa na območju občine. Poseben poudarek bo namenjen projektom, ki bodo omejevali tranzitni promet skozi Izolo oz. čez zaledne vasi (zlasti v času poletne sezone in ob koncih tedna). Občina bo sodelovala tudi pri iskanju sinergij med državnimi in lokalnimi ukrepi za umirjanje prometa ter spodbujanje trajnostne mobilnosti usklajeno s specifičnimi potrebami prebivalcev in gospodarstva na območju Občine Izola.

M5.6 Gradnja, obnove in rekonstrukcije cest in križišč skupaj z javno razsvetljavo skladno s prioritetami. Enakomernejša porazdelitev prometnih površin med vsemi deležniki v prometu

Občina bo redno izvajala obnove, rekonstrukcije in gradnjo cestne infrastrukture. Pri načrtovanju izvedbe ukrepa bo treba upoštevati enakomernejšo porazdelitev prometnih površin med vsemi deležniki – pešci, kolesarji, javnim potniškim prometom in motornim prometom. V sklopu ukrepa bodo prednostno obravnavani naslednji ključni odseki: južna cesta (vključno s križiščem pri Hoferju), cesta Izola–Šared ter ureditev krožišča Belveder. Posebna pozornost bo namenjena izvedbi sanacij in rednemu vzdrževanju cest v vseh krajevnih skupnostih, ki bodo temeljile na registru nevarnih točk. Poleg izboljšanja cestne infrastrukture bo občina zagotovila tudi ustrezno javno razsvetljavo na vseh prenovljenih odsekih, kar bo povečalo varnost in udobje vseh udeležencev v prometu.

Uvajanje trajnostnih rešitev v prometu

M5.7 Proučitev/podpora vzpostavitvi subvencioniranega sistema souporabe vozil „(e)car-sharing“

Občina bo v sodelovanju s sosednjimi občinami spodbudila vzpostavitev subvencioniranega sistema souporabe električnih vozil (»e-car sharing«). Prednostno bo sistem umeščen na strateške lokacije,

kot so Veliki trg, parkirišče Lonka, parkirišče ob Ladjedelnici, industrijska cona, Jagodje, ob novem P+R in avtobusni postaji Izola, Bolnišnica ter Simonov zaliv. Predhodno bo potrebna natančna analiza vsakodnevnih migracij stalnih prebivalcev in obiskovalcev oziroma turistov, na osnovi katere bodo določeni tudi obseg vozil, finančni model in način upravljanja sistema. Pomembno je, da bo sistem

integriran z javnim potniškim prometom in sistemom izposoje koles, ter da bodo zagotovljena namenska parkirna mesta z možnostjo polnjenja električnih vozil. Poleg tega bo izvedena obsežna komunikacijska kampanja, ki bo skupaj s turističnim gospodarstvom, trgovino in drugimi večjimi delodajalci predstavila koristi sistema za lokalno skupnost in turizem. Ukrep bo tudi pomemben del uresničevanja sprememb režima dostopa motornega prometa v staro mestno jedro Izole ter postopnega omejevanja parkiranja za obiskovalce v tem območju.

Sistem souporabe električnih vozil lahko poleg osnovne funkcije služi tudi kot alternativna rešitev za pokrivanje potreb po okolju prijaznih vozilih za izvajanje določenih javnih služb in tako dopolnjuje ali nadomešča klasični vozni park, kot ga predvideva ukrep M5.8. Na ta način se lahko dodatno optimizira

raba sredstev, zmanjšuje število vozil ter povečuje učinkovitost izrabe infrastrukture.

M5.8 Nakup ali najem okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb

Namen ukrepa je zamenjava obstoječega voznega parka občinskih in javnih služb (npr. poleg občinske uprave tudi Javno podjetje, javni zavodi (zdravstveni dom, turistična organizacija, šole in vrtci), dostava in drugi redni zunanji izvajalci, prevozi na zahtevo ipd.) z okolju prijaznimi vozili, zlasti električnimi in nizkoemisijskimi vozili. Ukrep prispeva ne samo k zmanjševanju emisij in izboljšanju energetske učinkovitosti, ampak tako daje občina zgled za prehod na trajnostno mobilnost in dodatno omejevanje vozil v mesnih jedrih za vozila na fosilna goriva.

Pregled ukrepov s področja motornega prometa

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	PRIORITETA
Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti			
M5.1	Postopno omejevanje dostopa motornega prometa v mestno jedro. Pri tem je potrebno dosledno upoštevati stalno zagotavljanje dostop za intervencijska vozila	visoka	visoka
M5.2	Načrtovanje (izdelava prometnih študij), izvedba, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje motornega prometa	srednja	visoka
M5.3	Povečan nadzor medobčinskega redarstva.	majhna	srednja
M5.4	Povečanje varnosti nevarnih odsekov/križišč in boljše označevanje ter osvetlitev prometnih površin	srednja	visoka
Cestna infrastruktura			
M5.5	Proaktivnost pri državnih infrastrukturnih projektih, ki služijo zmanjšanju tranzitnega cestnega prometa skozi občino	visoka	srednja
M5.6	Gradnja, obnove in rekonstrukcije cest in križišč skupaj z javno razsvetljavo skladno s prioritetami	visoka	visoka
Uvajanje trajnostnih rešitev v prometu			
M5.7	Proučitev / podpora vzpostavitvi subvencioniranega sistema souporabe vozil „(e)car-sharing“.	visoka	nizka
M5.8	Nakup ali najem okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb.	majhna	nizka

6. STEBER: MIRUJOČI PROMET

Občina Izola je v zadnjih letih s številnimi ukrepi, kot so iskanje novih parkirnih kapacitet, urejanje dostopa ter omejevanje parkiranja v poletnem času na Velikem trgu, skušala nasloviti pereče izzive na področju mirujočega prometa. Kljub tem prizadevanjem pa še vedno ostajajo številne težave, med katerimi izstopa še vedno dovoljeno parkiranje vozil na ulicah in trgih starega mestnega jedra ali drugih privlačnih lokacijah tik ob morju z visokim potencialom za kakovostnejšo javno rabo, kar je v

prvi vrsti posledica pomanjkanja parkirnih zmogljivosti neposredno na obrobju starega mestnega jedra, ki bi bile prioriteto namenjene domačinom s hitrim in neposrednim dostopom do domov. Prav tako primanjkuje parkirišč tipa P+R oziroma večmodalne točke, namenjenih zlasti zaposlenim v mestnem jedru, obiskovalcem ter turistom, kjer pa bi bilo nujno treba zagotoviti hitre oziroma udobne povezave do mestnega jedra (javna izposoja koles, mestna linija, Kurjerca ipd). Ob koncih

tedna in v času turistične sezone pomanjkanje ustreznih parkirnih kapacitet na obrobju mestnega jedra kar le še povečuje problematiko mirujočega prometa v Izoli. To pogosto spodbuja voznike v iskanje lastnih rešitev (tudi z zlorabami dovolilnic, parkiranjem na nedovoljenih mestih, parkiranje na lastniških parkirnih mestih, pred trgovinami ...), kar še dodatno obremenjuje prometni sistem in slabša kakovost življenja, učinkovitost rabe prostora in povečuje konflikte med ranljivimi udeleženci v prometu in motornimi vozili. Hkrati primanjkuje mest za kratkotrajno parkiranje, ki bi domačinom omogočila hitro opravljanje vsakodnevnih opravkov.

Glede na zgoraj navedene izzive bi morala Občina Izola v prihodnjih letih celoviteje načrtovati in učinkoviteje izvajati parkirno politiko. To vključuje postopno omejevanje parkiranja in dostopa z motornimi vozili za obiskovalce in turiste, ob hkratnem zagotavljanju ustreznih parkirnih kapacitet na obrobju mesta po sistemu P+R. Pomemben poudarek bi moral biti tudi na ozelenjevanju parkirnih površin oziroma spodbujanju pokritih parkirišč ter postopnem omejevanju parkiranja v ulicah starega mestnega jedra in na trgih – tudi za domačine – ob vzpostavitvi ustreznih zmogljivosti neposredno ob mestnem jedru s hitrim in enostavnim dostopom. Poleg tega bi morala občina urediti dostop in parkiranje za dostavna vozila, zagotoviti parkirne prostore za motorje pred ključnimi točkami in večstanovanjskimi stavbami ter urediti prostore za parkiranje turističnih avtobusov. Pomembna vloga bi pripadla tudi digitalnim sistemom za obveščanje in usmerjanje voznikov na razpoložljiva parkirišča. Vzporedno pa je treba izvajati ukrepe za spodbujanje aktivne mobilnosti, kot so zagotavljanje varne in udobne hoje ter kolesarjenja, sistem javne izposoje koles, vzpostavitev učinkovite mestne linije in povezav od parkirišč do mestnega jedra ter spodbujanje e-mobilnosti. Ključno bo tudi dosledno izvajanje nadzora nad parkirno politiko, kar bo skupaj prispevalo k bolj varnemu, urejenemu, prijetnemu in trajnostno naravnemu ter dostopnemu urbanemu okolju za vse uporabnike prostora.

Občina Izola bo izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodilom:

»Optimizacija parkirnih zmogljivosti z uvedbo parkirnih režimov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in zmanjšujejo prometne obremenitve in z učinkovitim upravljanjem in izboljšano uporabo parkirnih zmogljivosti zagotoviti boljšo dostopnost za prebivalce, obiskovalce in gospodarstvo.«

Na področju mirujočega prometa Občina Izola načrtuje celovit in sistematičen pristop, ki vključuje pripravo katastra vseh parkirnih mest, izdelavo načrta izvajanja parkirne politike (NIPP) s prioriteto reševanja potreb domačinov ter prilaganje režimov glede na sezonske obremenitve. Predvidena je omejitev parkiranja obiskovalcev v mestnem jedru, uvajanje naprednih digitalnih rešitev za upravljanje in uvedba posebnih režimov za dostavna vozila. Vzporedno z omejevanjem dostopa bodo ukrepi usmerjeni v povečanje zmogljivosti parkirišč na obrobju z razvojem večmodalnih točk (P+R sistemov) in bo kljub zmanjšanju kapacitet parkiranja omogočena učinkovita dostopnost do mestnega jedra, tako za občane kot obiskovalce. Občina bo poskrbela za redno vzdrževanje in ureditev obstoječih parkirišč ter zagotovila več prostora za motorje, kolesa in gibalno ovirane. Pomemben del ukrepov bo tudi širitev dostopne mreže električnih polnilnih postaj v sodelovanju z drugimi deležniki, s ciljem spodbujanja e-mobilnosti. Vse te aktivnosti bodo povezane z usmerjanjem prometa, promocijo trajnostnih potovalnih navad ter vključevanjem prebivalcev v iskanje rešitev, kar bo prispevalo k boljši kakovosti življenja in prijetnejšemu bivanju v občini.

Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (osebni avto in motor, anketa med zaposlenimi)

Izhodišče (2024): 82,6 % → Ciljna vrednost (2032): 71,9 %

Delež izvedenih ukrepov parkirne politike

Ciljna vrednost (2032): 80 %

P6.1 Izdelava katastra javno dostopnih parkirnih mest in evidence lastniških parkirnih mest

Občina Izola bo vzpostavila digitalni kataster vseh javno dostopnih in zasebnih parkirnih površin, ki bo zajemal tudi podatke o zasedenosti, namenski rabi (stalno, kratkotrajno, dostavno, invalidsko) in časovni dinamiki uporabe. Takšen kataster bo predstavljal ključno osnovo za podatkovno podprto načrtovanje in upravljanje parkirnih zmogljivosti ter za razvoj in prilagoditev sistemov za izdajo dovolilnic in časovnih omejitev. Poleg tega bo omogočil nadaljnjo digitalizacijo uporabniških rešitev in služil kot temelj za pripravo celovitega načrta izvajanja parkirne politike.

P6.2 Izdelava načrta izvajanja parkirne politik za celotno območje Občine v skladu z nacionalnimi smernicami

Načrt za izvajanje parkirne politike (NIPP) za Občino Izola bo oblikovan kot strateški dokument, ki bo z orodji trajnostne mobilnosti celovito in sistematično naslavljal izzive parkiranja tako v urbanem kot v turističnem okolju. Vključeval bo analizo obstoječega stanja (analiza ponudbe povezana s katastrom parkirnih mest, analizo povpraševanja), opredelitev vizije in ciljev ter pripravo in usklajevanje ukrepov za učinkovito upravljanje s parkiranjem. Obstoječe cone in parkirni režimi se bo nadgradilo oziroma prilagodilo glede na aktualne potrebe (izvedene bodo simulacije režimov, npr. maksimalna dovoljena zasedenost, cena po conah, prioritete po uporabnikih), pri čemer bo poudarek na uvedbi prilagodljive cenovne politike, digitalizaciji nadzora, vzpostavitvi ali nadgradnji P+R sistemov oz. širitvi parkirnih kapacitet (predlogi za izgradnjo novih parkirišč), usmerjanju prometa iz občutljivih območij, krepitvi vloge javnega potniškega prometa in aktivne mobilnosti ter ostalih ukrepov navedenih v tem dokumentu s področja mirujočega in motornega prometa. Izredno pomembno vlogo bo imelo vključevanje deležnikov, predvsem prebivalcev, kar bo zagotavljalo legitimnost in učinkovitost ukrepov. Posebna pozornost bo namenjena obvladovanju sezonskih pritiskov na območjih z visokim turističnim obiskom. Načrt bo usklajen s predlogom OPN in drugimi sektorskimi dokumenti.

P6.3 Časovna in prostorska conacija parkiranja glede na kriterij stalnega naslova

Za učinkovito upravljanje omejenih parkirnih zmogljivosti v starem mestnem jedru Izole bo občina uvedla časovno in prostorsko conacijo parkiranja, ki bo temeljila na kriteriju stalnega prebivališča. Ta ukrep bo omogočil, da bodo prebivalci znotraj mestnega jedra deležni prednostne obravnave pri dostopu in uporabi parkirnih mest, kar bo prispevalo k izboljšanju kakovosti bivanja in zmanjšanju pritiskov zunanjih obiskovalcev na ta občutljivi prostor. Občina bo s pomočjo digitalnega katastra parkirnih mest in podatkov iz Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP) opredelila natančne cone ter časovne omejitve, ki bodo prilagojene dejanskim potrebam različnih skupin uporabnikov (domačini, dostava, obiskovalci). Conacija bo vključevala tudi prilagodljivo cenovno politiko in digitalno upravljanje dovolilnic ter nadzora, kar bo omogočilo bolj pravično in pregledno upravljanje mirujočega prometa. Posebna pozornost bo namenjena usklajevanju režima parkiranja z drugimi ukrepi za spodbujanje hoje, kolesarjenja in javnega prevoza.

P6.4 Omejevanje parkiranja obiskovalcem v mestnem jedru Izole in na ostalih območjih

Z uvajanjem časovne in prostorske conacije parkiranja glede na kriterij stalnega naslova skladno z izdelanim NIPP, bo Občina pričela s postopnim dodatnim omejevanjem parkiranja za obiskovalce in turiste starega mestnega jedra Izole. Prvi korak (v prehodnem obdobju) vključuje celovito uvedbo conirane ureditve parkiranja, kjer se parkiranje za obiskovalce omeji na kratkotrajna parkirna mesta z omejenim časom zadrževanja in višjimi parkirnimi tarifami ter le v zato namenjeni coni (istočasno se uvede tudi sistem dinamičnega upravljanja po principu »Smart Parking« (spremljanje zasedenosti parkirnih mest v realnem času, vodenje voznika do prostega mesta, nadzor nad parkiranjem ipd.)). Na dolgi rok bo Občina proučila možnost zaprtja mestnega jedra za dostop in parkiranje z motornimi vozili v mestnem jedru za obiskovalce in turiste. Predpogoj je, da se vzpostavijo zadostne parkirne kapacitete tipa P+R na mestnih vpadnicah ali drugih ustreznih lokacijah, kjer se zagotovi dobra dostopnost z mestnim jedrom s pomočjo javnega potniškega prometa, mestnih linij, sistemov javne izposoje koles oz. dostavno službo. Poleg tega je nujno stalno vlaganje v izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje (urejena omrežja pešpoti in kolesarskih poti). Vse ukrepe je treba podpreti s komunikacijskimi kampanjami za ozaveščanje

obiskovalcev in turistov o prednostih teh sprememb ter o koristih za kakovostno bivanje na eni strani in informiranje ponudnikov turističnih ter gostinskih storitev na drugi strani. Podrobneje se bo ukrep definiral z načrtom izvajanja parkirne politike.

P6.5 Omejitev parkiranja dostavnih in tovornih vozil na javnih parkiriščih

Občina Izola bo uredila jasna pravila za parkiranje dostavnih in tovornih vozil, zlasti na območjih javnih parkirišč in tudi v mestnem jedru, ki so pogosto preobremenjena in namenjena predvsem prebivalcem ter obiskovalcem. V ta namen bodo določene namensko označene dostavne cone z ustrezno signalizacijo in časovno omejitvijo parkiranja za tovorna vozila, da se zagotovi učinkovit

potek dostave in hkrati zmanjša zasedenost javnih parkirišč. Z nadzorom in doslednim izvajanjem ukrepov bo občina preprečila nelegalno ali dolgotrajno parkiranje dostavnih vozil na lokacijah, ki so bistvenega pomena za varnost, pretočnost prometa in kakovost bivanja.

Poleg kratkoročnih ukrepov bo Občina v prihodnjih letih s postopnim omejevanjem dostopa motornega prometa in parkiranja v mestnem jedru sledila tudi dolgoročni viziji upravljanja mestne logistike, ki bo vključeval tudi dodatno omejevanje dostopa dostavnega prometa v staro mestno jedro Izole (npr. dostop le za vozila, ki bodo ustrezala okoljskim standardom, vzpostavitev prevzemnih točk za dostavo blaga z manjšimi in okolju prijaznimi vozili v starem mestnem jedru ipd.).

Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč

P6.6 Proučitev izgradnje, projektiranje in izgradnja dodatnih parkirnih zmogljivosti ob mestnem jedru in vzpostavitev sistemov P+R

Ukrep zajema celovit pristop k reševanju pomanjkanja parkirnih zmogljivosti v Občini Izola, pri čemer se prioriteto osredotoča na potrebe domačinov, nato pa še za obiskovalce in turiste. Na območju tik ob mestnem jedru (npr. območje parkirišča ob Ladjedelnici) se bo proučila možnost celostne rešitve zagotavljanja parkirnih mest za rezidente starega mestnega jedra. Opcijsko bi se del zmogljivosti namenilo tudi za goste, ki prenočujejo v starem mestnem jedru ob predpostavki, da so rezidenti starega mestnega jedra obravnavani prednostno.

Poleg tega bo Občina Izola načrtovala tudi vzpostavitev večjih parkirnih površin na obrobju mesta v funkciji večmodalnega vozlišča (lahko npr. kot del parkirne hiše - stičišče javnega potniškega prometa, parkirišča osebnih vozil, turističnih avtobusov in avtodomov, sistema za izposajo koles in e-skirojev, peš povezav). Parkirne površine bodo namenjene predvsem obiskovalcem in turistom ter bodo omogočala dolgotrajno parkiranje ter enostavno povezovanje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti do mestnega središča in zalednih predelov občine. Posebna pozornost bo namenjena prioritarnim lokacijam, kot je območja ob južni cesti (Droga Kolinska) in priključka ob Rudi. Podrobneje se bo ukrep definiral s pripravo prostorskih načrtom in izvajanjem parkirne politike (P6.2).

P6.7 Vzdrževanje in urejanje obstoječih parkirišč

Občina Izola bo zagotavljala redno vzdrževanje signalizacije, občasne preplastitve in ustrezno razsvetlavo obstoječih parkirišč, kar bo prispevalo k večji varnosti in udobju uporabnikov. Ob tem bodo vzpostavljena dodatna parkirna mesta za motorje in kolesa ter zagotovljene dostopne površine za invalide v skladu z zakonodajnimi standardi in potrebami lokalnega prebivalstva. Pomemben poudarek bo namenjen tudi estetski kakovosti parkirišč, ki bo vključevala ozelenitev, zasaditev dreves in postavitev ustrezne urbane opreme (klopi, koši za smeti, informacijske/turistične table), s ciljem izboljšanja podobe mesta in ustvarjanja bolj prijetnega ter dostopnega javnega prostora.

P6.8 Vzpostavitev novih polnilnih postaj za e-vozila

Občina Izola že razpolaga z nekaj javnimi polnilnimi mesti za električna vozila, vendar pa bo za podporo nadaljnjemu razvoju e-mobilnosti in širši uporabi električnih vozil potrebna nadaljnja širitev dostopne in razpršene polnilne infrastrukture. Ta širitev bo potekala v sodelovanju s ponudniki storitev polnjenja (CPO – Charge Point Operator), s sosednjimi občinami in turističnim gospodarstvom, na osnovi analize potreb ter določitve optimalnih lokacij. Prednostne lokacije za postavitev novih polnilnih postaj bodo obstoječa in načrtovana parkirišča, vozlišča P+R ter partnerstva z zasebnimi ponudniki, zlasti v območjih turističnega interesa. Ukrep bo tako pomembno prispeval k izboljšanju dostopnosti e-mobilnosti ter k ustvarjanju bolj trajnostnega in čistejšega urbanega okolja v občini.

Pregled ukrepov s področja mirujočega prometa

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	PRIORITETA
Načrtovanje in izvajanje parkirne politike			
P6.1	Izdelava katastra javno dostopnih parkirnih mest in evidence lastniških parkirnih mest	srednja	nizka
P6.2	Izdelava načrta izvajanja parkirne politik (NIPP) za celotno območje Občine v skladu z nacionalnimi smernicami	srednja	visoka
P6.3	Časovna in prostorska conacija parkiranja glede na kriterij stalnega naslova skladno z izdelanim NIPP	srednja	nizka
P6.4	Omejevanje parkiranja obiskovalcem v mestnem jedru in na ostalih območjih	visoka	srednja
P6.5	Omejitev parkiranja dostavnih in tovornih vozil na javnih parkiriščih	srednja	srednja
Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč			
P6.6	Proučitev izgradnje, projektiranje in izgradnja dodatnih parkirnih zmogljivosti ob mestnem jedru in vzpostavitev sistemov P+R	visoka	visoka
P6.7	Vzdrževanje in urejanje obstoječih parkirišč	srednja	srednja
P6.8	Vzpostavitev novih polnilnih postaj za e-vozila	majhna	nizka

Število ukrepov razdeljenih v matriki zahtevnosti izvedbe in prioritet

ZAHTEVNOST	visoka	8	4	3
	srednja	9	8	7
	majhna	6	2	3
		visoka	srednja	nizka
PRIORITETA				

Matrika zahtevnosti izvedbe in prioritete posameznih ukrepov

ZAHTEVNOST	visoka	H2.1, H2.8, K3.1, J4.1, J4.8, M5.1, M5.6, P6.6	H2.7, K3.7, M5.5, P6.4	J4.7, J4.9, M5.7
	srednja	C1.2, C1.4, H2.4, H2.5, K3.4, J4.2, M5.2, M5.4, P6.2	C1.7, C1.8, H2.3, K3.6, J4.3, J4.4, P6.5, P6.7	C1.9, C1.10, K3.5, J4.5, J4.6, P6.1, P6.3
	majhna	C1.1, C1.3, C1.5, H2.2, K3.2, K3.3	C1.6, M5.3	H2.6, M5.8, P6.8
		visoka	srednja	nizka
PRIORITETA				

09

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt z ukrepi, viri financiranja, odgovornostmi ter terminskim planom izvajanja ukrepov

1. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovornost	skupaj	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vzpostavitev pogojev in koordinacije za učinkovito izvajanje ukrepov													
C1.1	Sprejem, zagon, izvajanje, vrednotenje in prenova Občinske celostne prometne strategije.	40.000 izdelava novega OCPS, 2.000–4.000 €/leto za spremljanje obveznih kazalnikov	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	96.000 €								
C1.2	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	redna sredstva v proračunu, zunanji izvajalci po potrebi	občinski proračun	Občina	- €								
C1.3	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih.	redna sredstva v proračunu, zunanji izvajalci po potrebi	občinski proračun	Občina	- €								
C1.4	Priprava vsakoletnega uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	- €								
C1.5	Vzpostavitev registra nevarnih točk na površinah za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet in mirujoči promet (na območju celotne Občine).	3.000 € vzpostavitev + 1.000 €/leto za redno in dopolnilno vzdrževanje	občinski proračun	Občina	10.000 €								
C1.6	Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru.	20.000 € za RCPS/RPP	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, RCM Koper, Sosednje občine	20.000 €								
Promocijsko-ozaveščevalni ukrepi													
C1.7	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti.	40.000 €/leto (ozaveščanje + delavnice)	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, SPVCP, šole in vrtci, Turizem, Gos., Sosednje občine	320.000 €								

C1.8	Odnosi z javnostmi.	redna sredstva v proračunu, zunanji izvajalci po potrebi	občinski proračun	Občina	- €									
C1.9	Uvedba projektov taktnega urbanizma.	5.000 €/leto (ozaveščanje + delavnice)	občinski proračun	Občina, Turizem, Šole in vrtci	40.000 €									
C1.10	Izdelava mobilnostnega načrta za Občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini.	15.000 €/za mobilnosti načrt	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, Šole in vrtci, Turizem, Organizatorji dogodkov, Gosp. (hoteli), drugi javni zavodi in ključni deležniki	120.000 €									

2. STEBER: Hoja

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovorno st	Skupaj	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izgradnja in ureditev povezav za pešce													
H2.1	Celovita nadgradnja omrežja peš infrastrukture v urbanem okolju in zaledju.	po projektih (skladno s proračunom 2025 in NRP 2025–2028), 2027--> okvirno do 100.000 €/leto	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	700.000 €								
H2.2	Nadgradnja šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe.	10.000 €/načrt	občinski proračun	Občina, SPVCP, Šole	40.000 €								
H2.3	Prilagoditev infrastrukture invalidom, osebam z zmanjšano mobilnostjo, slepim in slabovidnim ter gluhih in naglušnim.	10.000 €/leto	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	80.000 €								
Povečanje varnosti pešcev in privlačnosti za hojo													
H2.4	Redno vzdrževanje peš omrežja, prehodov za pešce ter drugih ovir in nevarnih točk za pešce skladno z registrom registrom nevarnih točk.	okvirno do 100.000 €/leto	občinski proračun	Občina	800.000 €								
H2.5	Jasna ločitev pešpoti (in kolesarskih poti) na kritičnih odsekih, povečan nadzor.	10.000 €/leto	občinski proračun	Občina	30.000 €								
H2.6	Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območji za pešce z urbano opremo in ozelenjevanje.	20.000 €/leto	občinski proračun	Občina	160.000 €								
H2.7	Postopno zapiranje ulic za motorni promet v Izoli.	povezan ukrep M5.3	občinski proračun	Občina	- €								
H2.8	Ureditev priobalnega pasu med Koprom in Izolo.	5.000.000 € (nanaša na ureditev infrastrukture za aktivno mobilnost)	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, Sosednje občine	5.000.000 €								

3. STEBER: Kolesarjenje

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovorno st	Skupaj	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
----------	-------	----------------------------------	-------------------	--------------	--------	------	------	------	------	------	------	------	------

Izgradnja in ureditev povezav za kolesarje													
K3.1	Izgradnja in ureditev manjkajoče kolesarske infrastrukture znotraj Izole in povezovanje obalnega pasu z zaledjem in poti med naselji.	okvirno do 150.000 €/leto	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina	1.050.000 €								
Nadgradnja varnosti in privlačnosti kolesarjenja													
K3.2	Večji nadzor nad kolesarji.	povezan ukrep H2.5	medobčinsko redarstvo	Medobč. redarstvo	- €								
K3.3	Vzpostavitev podporne infrastrukture za kolesarjenje.	15.000 €/leto	občinski proračun	Občina, Turizem, partnerji	120.000 €								
K3.4	Redno vzdrževanje kolesarskih poti, odstranitev ovir, ureditev manjkajočih klančin, prehodov in širitvev oz. prilagoditev kolesarskih poti / stez / pasov za večjo varnost kolesarjev in ostalih udeležencev.	okvirno do 150.000 €/leto	redna sredstva Komunala Izola	Občina, Komunala Izola	1.150.000 €								
K3.5	Oznake za usmerjanje kolesarjev in poenotenje celotne signalizacije na obalnem območju.	20.000 €	občinski proračun	Občina, Turizem, Sosednje občine	20.000 €								
K3.6	Vzpostavitev sistema javne izposoje koles.	200.000 € (uvedba) + 100.000 €/leto (vzdrževanje) (2.500 €/kolo, 30.000 €/postajo)	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, Sosednje občine, Zunanji izvajalec	900.000 €								
K3.7	Integracija kolesarjenja z drugimi oblikami mobilnosti (povezan ukrep JPP).	20.000 € za dodatno opremo 5 vozil in 2.000 € za vzdrževanje/občino	občinski proračun, sredstva RS in EU	Občina, Turizem, Sosednje občine, Koncesionari	22.000 €								

4. STEBER: Javni potniški promet

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	vir financiranja	odgovorno st	Skupaj	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mestni in medkrajevni avtobusni promet													
J4.1	Uvedba mestne avtobusne linije in integracija mestnih z medkrajevnimi linijami ter zagotavljanje delovanja Kurjerce.	600.000 € mestna linija (od 2027-->), 170.000 € Kurjerca, 40.000 študija	občinski proračun	Občina, DUJPP, Koncesionari	5.000.000 €								
J4.2	Povečanje frekvence in prilagoditev linij ter voznega parka medkrajevnih prevozov v zaledna naselja.	/	proračun RS / DUJPP	Občina, DUJPP, Koncesionari	- €								
J4.3	Zagotavljanje sezonskega morskega potniškega prometa z možnosti prevoza koles (celotna obala).	50.000–70.000 €/občino/leto	občinski proračun, evropski projekti	Občina, Turizem, Sosednje občine, Koncesionari	460.000 €								
J4.4	Širitev sistema "prevoz na zahtevo".	do 40.000 €/občino/leto	Občinski proračun	Občina	217.000 €								

J4.5	Vzpostavitev medobčinske "hopON-hopOFF" turistične sezone linije (integracija JPP za potrebe turizma) z možnostjo prevoza koles.	100.000 €/občino/sezono	občinski proračun, proračun RS / DUJPP	Občina, DUJPP, Turizem, Sosednje občine, Koncesionar	700.000 €												
J4.6	Pobuda vzpostavitve mednarodne avtobusne linije do Trsta, letališča v Trstu in hitre linije do ljubljanskega letališča.	50.000 €/sezono	proračun RS / DUJPP in sredstva izbranega koncesionarja	Občina, DUJPP (za LJU), Turizem, Sosednje občine, Koncesionar	300.000 €												
J4.7	Študija izvedljivosti "lahke železnice" ali visoko zmogljivega javnega prometa za povezovanje obalnega svestja slovenske Istre s Trstom in Umagom.	50.000 €/občino/leto	občinski proračun, sosednje občine, MOPE	Občina, Sosednje občine	50.000 €												
Nadgradnja kakovosti in storitev JPP																	
J4.8	Ureditev in redno vzdrževanje dodatnih avtobusnih postajališč v občini.	20.000 €/postajališče (v izračun ni vključene morebitne izgradnje nove avtobusne postaje Izola), 10.000 €/leto za vzdrževanje postajališč	Občinski proračun	Občina, SŽ	230.000 €												
J4.9	Digitalizacija mobilnostnih storitev kot del sistem pametnega mesta.	400.000 € vzpostavitev, 50.000 € vzdrževanje	Občinski proračuni, sredstva RS in EU	Občina, Turizem	500.000 €												

5. STEBER: Motorni promet

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	odgovornost	Skupaj	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti													
M5.1	Postopno omejevanje dostopa motornega prometa v mestno jedro. Pri tem je potrebno dosledno upoštevati stalno zagotavljanje dostop za intervencijska vozila.	10.000–20.000 €	občinski proračun	Občina	80.000 €								
M5.2	Načrtovanje (izdelava prometnih študij), izvedba, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje motornega prometa.	20.000 €	občinski proračun	Občina	160.000 €								
M5.3	Povečan nadzor medobčinskega redarstva.	redna proračunska sredstva	občinski proračun	Občina, Medobč. redarstvo	120.000 €								
M5.4	Povečanje varnosti nevarnih odsekov/križišč in boljše označevanje ter osvetlitev prometnih površin.	20.000 €/leto	občinski proračun	Občina	160.000 €								
Cestna infrastruktura													

M5.5	Proaktivnost pri državnih infrastrukturnih projektih, ki služijo zmanjšanju tranzitnega cestnega prometa skozi občino.	/	DRSI	DRSI	- €									
M5.6	Gradnja, obnove in rekonstrukcije cest in križišč skupaj z javno razsvetljavo skladno s prioriteta.	1.000.000–1.500.000 €/leto (2026 – Južna obvoznica: 1.256.000 €)	občinski proračun, proračun RS	Občina, DRSI	9.296.000 €									
Uvajanje trajnostnih rešitev v prometu														
M5.7	Proučitev / podpora vzpostavitvi subvencioniranega sistema souporabe vozil „(e)car-sharing“.	200.000 € vzpostavitve + 100.000 €/leto	občinski proračun	Občina, Sosednje občine, Izbrani ponudnik	250.000 €									
M5.8	Nakup ali najem okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb.	strošek Komunala Izola	občinski proračun	Občina, turizem	- €									

6. STEBER: Mirujoč promet in parkirna politika

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	vir financiranja	odgovorno st		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje in izvajanje parkirne politike													
P6.1	Izdelava katastra javno dostopnih parkirnih mest in evidence lastniških parkirnih mest .	15.000 €	občinski proračun	Občina	15.000 €								
P6.2	Izdelava načrta izvajanja parkirne politik (NIPP) za celotno območje Občine v skladu z nacionalnimi smernicami.	60.000 €	občinski proračun, proračun RS in EU	Občina	60.000 €								
P6.3	Časovna in prostorska conacija parkiranja glede na kriterij stalnega naslova skladno z izdelanim NIPP.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	- €								
P6.4	Omejevanje parkiranja obiskovalcem v mestnem jedru in na ostalih območjih.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	- €								
P6.5	Omejitev parkiranja dostavnih in tovornih vozil na javnih parkiriščih.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Občina	- €								
Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč													
P6.6	Proučitev izgradnje, projektiranje in izgradnja dodatnih parkirnih zmogljivosti ob mestnem jedru in vzpostavitev sistemov P+R.	do 100.000 €/leto za pripravljalne aktivnosti (strošek bo ocenjen v fazi projektiranja)	občinski proračun, proračun RS, sredstva gospodarstva /turizma in zainteresirani h občanov	Občina, Javno zasebno partnerstvo (občani, gopodarstv o)	200.000 €								
P6.7	Vzdrževanje in urejanje obstoječih parkirišč.	do 100.000 € za vzdrževanje/leto	občinski proračun	Občina	640.000 €								
P6.8	Vzpostavitev novih polnilnih postaj za e-vozila.	10.000 €/leto	občinski proračun	Občina, Izbrani ponudnik	80.000 €								

Okvirno ocenjene skupne vrednosti ukrepov po posameznih stebrih in letih

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	SKUPAJ
CPN	95.000 €	83.000 €	63.000 €	65.000 €	63.000 €	63.000 €	63.000 €	111.000 €	606.000 €
HOJA	130.000 €	250.000 €	1.240.000 €	2.250.000 €	2.230.000 €	240.000 €	230.000 €	240.000 €	6.810.000 €
KOLESAR-JENJE	115.000 €	635.000 €	427.000 €	417.000 €	417.000 €	417.000 €	417.000 €	417.000 €	3.262.000 €
JPP	67.000 €	220.000 €	380.000 €	550.000 €	300.000 €	300.000 €	320.000 €	320.000 €	2.457.000 €
MOTORNI PROMET	905.000 €	2.121.000 €	1.065.000 €	1.065.000 €	1.065.000 €	1.065.000 €	1.315.000 €	1.465.000 €	10.066.000 €
MIRUJOČI PROMET	95.000 €	205.000 €	180.000 €	85.000 €	85.000 €	110.000 €	110.000 €	110.000 €	980.000 €
SKUPAJ	1.407.000 €	3.514.000 €	3.355.000 €	4.432.000 €	4.160.000 €	2.195.000 €	2.455.000 €	2.663.000 €	24.181.000 €



Izvajalca OCPS Občine Izola