



**CELOSTNA  
PROMETNA  
STRATEGIJA OBČINE  
HRPELJE-KOZINA**



# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE HRPELJE-KOZINA

---

<b>Naročnik:</b>	Občina Hrpelje-Kozina Reška cesta 14, 6240 Kozina	
<b>Izvajalec:</b>	LOCUS PROSTORSKE INFORMACIJSKE REŠITVE d.o.o. IGEA d.o.o. IDRIJSKO-CERKLJANSKA RAZVOJNA AGENCIJA d.o.o.	
<b>Vodja projekta:</b>	Jernej Zajec	
<b>Strokovna skupina:</b>	Tosja Vidmar Nuša Britovšek Maja Šinigoj Jernej Zajec Jasmina Nikić Darja Simić Diana Golob Mrak Mateja Bizjak Lana Sladič	Jakob Jugovic Leon Kobetič Nina Lipušček Vid Eržen Marjana Pahor Sirk Žan Drobnič Jožica Lazar Urška Humerca
<b>Koordinator:</b>	Romina Poles	
<b>Presoja:</b>	dr. Darja Topolšek	
<b>Fotografije:</b>	Arhiv izdelovalca OCPS	
<b>Leto izida:</b>	2025	



## KAZALO

1.	NAGOVOR ŽUPANJE .....	6
2.	SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI .....	7
3.	VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE .....	8
4.	PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE .....	10
5.	OBMOČJE OBRAVNAVE .....	13
6.	ORIS ŽELENEGA STANJA .....	15
6.1	Vizija razvoja prometa.....	15
6.2	Strateški cilji .....	16
7.	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA.....	19
7.1	Demografski trendi .....	19
7.2	Prometne značilnosti in izzivi .....	20
7.3	Prometna varnost.....	21
7.4	Potovalne navade občanov .....	23
7.5	Razmere za hojo in kolesarjenje.....	24
7.6	Uporaba javnega potniškega prometa.....	26
8.	DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI .....	29
8.1	Dosežki .....	29
8.2	Ključni izzivi .....	30
8.3	Priložnosti.....	31
9.	PET STEBROV UKREPANJA .....	34
9.1	Celostno prometno načrtovanje .....	35
9.1.1	Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov.....	35
9.1.2	Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem .....	37
9.2	Hoja .....	39
9.2.1	Ureditev varnih in dostopnih poti za vse skupine uporabnikov .....	40
9.2.2	Povečanje privlačnosti hoje .....	41
9.3	Kolesarjenje.....	42
9.3.1	Vzpostavitev mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje .....	42
9.3.2	Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti.....	43
9.4	Javni potniški promet (JPP) .....	45
9.4.1	Optimizacija voznih redov in medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP .....	46



9.4.2	Izboljšanje dostopnosti in kakovosti storitev.....	46
9.5	Motorni promet .....	48
9.5.1	Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve .....	49
9.5.2	Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti .....	50
9.5.3	Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč .....	50



## SEZNAM KRATIC

AC	=	Avtocesta
AVP	=	Agencija za varnost prometa
CPN	=	Celostno prometno načrtovanje
CPS	=	Celostna prometna strategija
DARS	=	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSI	=	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	=	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EU	=	Evropska unija
JPP	=	Javni potniški promet
K+R	=	»Kiss and ride« oz. kratkotrajna postajališča
NIJZ	=	Nacionalni inštitut za javno zdravje
OCPS	=	Občinska celostna prometna strategija
OIC	=	Obrtno-industrijska cona
OŠ	=	Osnovna šola
P+R	=	»Park and ride« oz. parkiraj in presedi
RS	=	Republika Slovenija
SPVCP	=	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
SURS	=	Statistični urad Republike Slovenije
SŽ	=	Slovenske železnice
ŽP	=	Železniška postaja



## 1. NAGOVOR ŽUPANJE

**Spoštovane občanke in občani Občine Hrpelje-Kozina,**

z velikim zadovoljstvom vam predstavljam *Celostno prometno strategijo*, ki predstavlja naš skupni načrt za trajnostni razvoj prometa v naši občini.

V zadnjih letih smo že naredili pomembne korake naprej. Med ključne dosežke šteje **ureditev Istrske ulice** skladno s sodobnimi smernicami trajnostne mobilnosti – z izboljšanimi pogoji za pešce in kolesarje, večjo prometno varnostjo ter oblikovanjem prijetnega, preglednega javnega prostora. **Pričeli smo s preoblikovanjem Mestnega trga v Kozini** v kakovosten skupni prostor za ljudi, kjer bodo v ospredju hoja, druženje in dostopnost, parkiranje pa tam ne bo več omogočeno.

Občina je sodelovala tudi pri izgradnji (**severne obvoznice Hrpelje – Kozina**), ki bo pomembno razbremenila urbano središče tranzitnega prometa ter omogočila ureditev kakovostnejših površin za pešce in kolesarje. Vzporedno smo okrepili **dostopnost in prometno varnost v zaledju** – z uvedbo storitve **prevozov na klic, vzpostavitvijo con umirjenega prometa** v strnjenih naseljih ter **posebno skrbjo za šolske prevoze in varne poti do šole**.

Obenem pa nas čaka še veliko pomembnega dela.

V prihodnjih letih bomo posebno pozornost namenili **prenovi Reške ceste**, kjer bomo uredili dodatne površine za pešce in kolesarje ter s tem izboljšali pogoje za trajnostno mobilnost znotraj Hrpelj in Kozine.

Načrtujemo **sklenitev varne in udobne peš in kolesarske povezave med Kozino in Hrpeljami**, mimo železniške postaje, s čimer bomo povezali ključne lokacije na obeh straneh železnice in spodbudili vsakodnevno rabo hoje in kolesa. Aktivno bomo podprli tudi **vzpostavitev daljinskih kolesarskih poti in rekreativnih pešpoti**, ki pomembno prispevajo k kakovosti življenja.

Pomemben korak bo tudi **vzpostavitev prestopnega postajališča ob avtocestnem izvozu Kozina**, ki bo občankam in občanom omogočilo učinkovitejšo uporabo hitrih medkrajevnih avtobusnih povezav. V sodelovanju z državnimi institucijami si bomo prizadevali tudi za večjo **prometno varnost na glavni cesti G1-7**, predvsem na odsekih skozi naselja, kjer se prebivalci dnevno srečujejo z izzivi sezonskega tranzita in prehitrih voznikov ter pomanjkljive infrastrukture.

Strategija, ki jo imate pred sabo, je rezultat širokega sodelovanja – vključili smo številne predloge krajanov, članov širše in ožje delovne skupine, temeljito analizirali prometne izzive ter oblikovali konkretne in izvedljive rešitve. Za vse sodelovanje se vam iskreno zahvaljujem.

Prepričana sem, da bomo z uresničevanjem te strategije ustvarili **varnejše, bolj povezano in trajnostno naravnano okolje za vse generacije**, skladno z vizijo, ki smo si jo skupaj zastavili.

S spoštovanjem,  
**Saša Likavec Svetelšek**  
*Županja Občine Hrpelje - Kozina*



## 2. SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije Občine Hrpelje-Kozina je naročila Občina Hrpelje-Kozina, sofinancira jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Občina Hrpelje-Kozina 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 Hrpelje-Kozina s sklepom obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike.

Proces priprave Strategije je vodilo podjetje LOCUS d.o.o., IGEA d.o.o. in Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija d.o.o.



### 3. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostno razumevanje in načrtovanje prometa je ključno za zagotavljanje visoke kakovosti življenja in trajnostnega razvoja v občini Hrpelje–Kozina, ki jo zaznamujeta neposredna bližina državne meje z Italijo in Hrvaško ter umeščenost ob pomembne mednarodne prometne povezave. Občina leži ob avtocesti A1 ter železniškem omrežju, hkrati pa predstavlja tranzitno območje za tovorni promet med notranjostjo Slovenije in Luko Koper. Prometno obremenjenost dodatno oblikujejo lokalne vsakodnevne migracije, tranzit med Trstom in Reko (zlasti v poletnem času) ter čezmejni vplivi. Zaradi razpršene poselitve ter kraškega reliefa so potrebe po celostnem in usklajenem prometnem pristopu še toliko izrazitejše.

Pri oblikovanju učinkovitih rešitev imajo ključno vlogo sodelovanje lokalne skupnosti, medobčinsko usklajevanje ter vključevanje 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 vplivov motornega prometa.

*Tabela 1: Primerjava značilnosti tradicionalnega in celostnega prometnega načrtovanja<sup>1</sup>*

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 projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



Občina Hrpelje-Kozina si prizadeva za sodoben in trajnosten prometni sistem, ki bo celovito in uravnoteženo podpiral potrebe lokalnega prebivalstva, gospodarstva, turizma ter čezmejnega sodelovanja. 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.

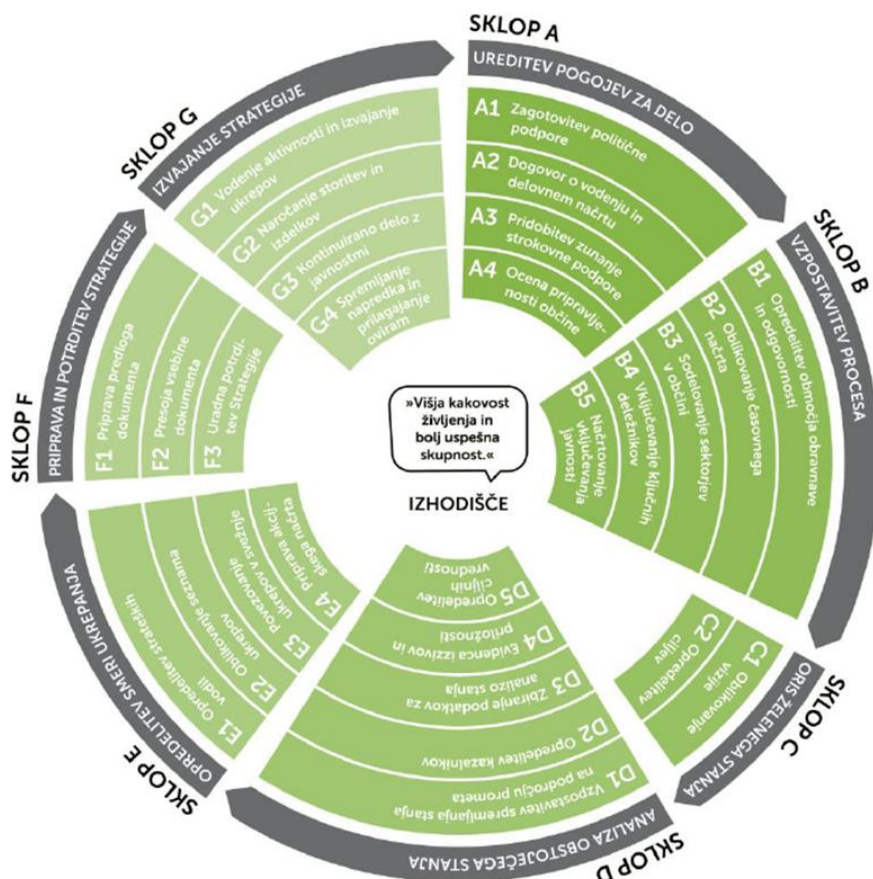
Celostna prometna strategija predstavlja temelj dolgoročnega razvoja prometa v občini Hrpelje-Kozina, s poudarkom na izboljšanju povezljivosti z regijskim in čezmejnimi prostorom, razbremenitvi tranzitnega prometa ter ohranjanju naravnega in krajinskega značaja območja. Občina si želi postati prepoznavno, trajnostno naravnano kraško središče z visoko kakovostjo bivanja in strateško umeščenostjo.

## 4. PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je bila izvedena skladno z veljavnimi nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije<sup>1</sup>. 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 želenega stanja,
- Sklop D: Analiza obstoječega stanja,
- Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja,
- Sklop F: Priprava in potrditev strategije,
- Sklop G: Izvajanje strategije.

Slika 1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije<sup>2</sup>



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

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

Med junijem 2024 in junijem 2025 je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Hrpelje-Kozina. 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 občinske uprave, krajevnih skupnosti, osnovnih šol, policije, gasilskih društev, civilne zaščite, turističnih društev, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPVCP) ter družbe za vzdrževanje cest, gradbeništvo in druge poslovne storitve (CPK).

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. 183 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 Hrpelje-Kozina. Na spletnem portalu so v obliki digitalne javne razprave občani podali skupno 103 prometnih izzivov, ki jih opažajo v občini. Poleg tega so ocenjevali še predlagano vizije in cilje. Poleg digitalne je bila izvedena tudi fizična javna razprava v podjetniškem inkubatorju Občine Hrpelje-Kozina.

*Slika 2: Delavnica o oblikovanju vizije in ciljev s širšo delovno skupino*





Slika 3: Digitalna javna razprava v okviru priprave CPS – prikaz lokacij izzivov in predlogov ukrepov podanih s strani občanov

Spletni portal  
Občinske celostne prometne strategije - Občina Hrpelje-Kozina

**Dobrodošli na portalu za vključevanje javnosti pri pripravi občinske celostne prometne strategije!**

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](#)

Geokodirani izzivi Splošni izzivi

Področje	Nevarno mesto		Pomanjkljiva ureditev		Neustrezno vzdrževanje		Tip mobilnosti			Javni potniški promet
	Čista	Drugo	Drugo	Drugo	Ustrezna ureditev	Ustrezna ureditev	Niža	Kolesarjenje	Drugo	
							Motorni promet	Parkiranje		

103  
Število prikazanih izzivov

Rezultat poizvedbe  
Uporabite funkcijo polnobežanja na zemljevidu.

Leaflet | © OpenStreetMap contributors, © CARTO



## 5. OBMOČJE OBRAVNAVE

Občina Hrpelje-Kozina se nahaja na jugozahodu Slovenije ob ključnih prometnih koridorjih, ki povezujejo notranjost države s slovensko Istro ter širšo mednarodno območje, saj občina meji tudi na Italijo in Hrvaško. Občina obsega približno 195 km<sup>2</sup> površine in vključuje 39 naselij, ki so upravno razdeljena na šestnajst krajevnih skupnosti. Leži na kraškem območju z neravnim terenom in bogato naravno ter kulturno dediščino. V občini je leta 2024 prebivalo 5.181 občanov, ki živijo relativno razpršeno, saj je za občino značilna nizka gostota naseljenosti (26,6 prebivalcev na km<sup>2</sup>).

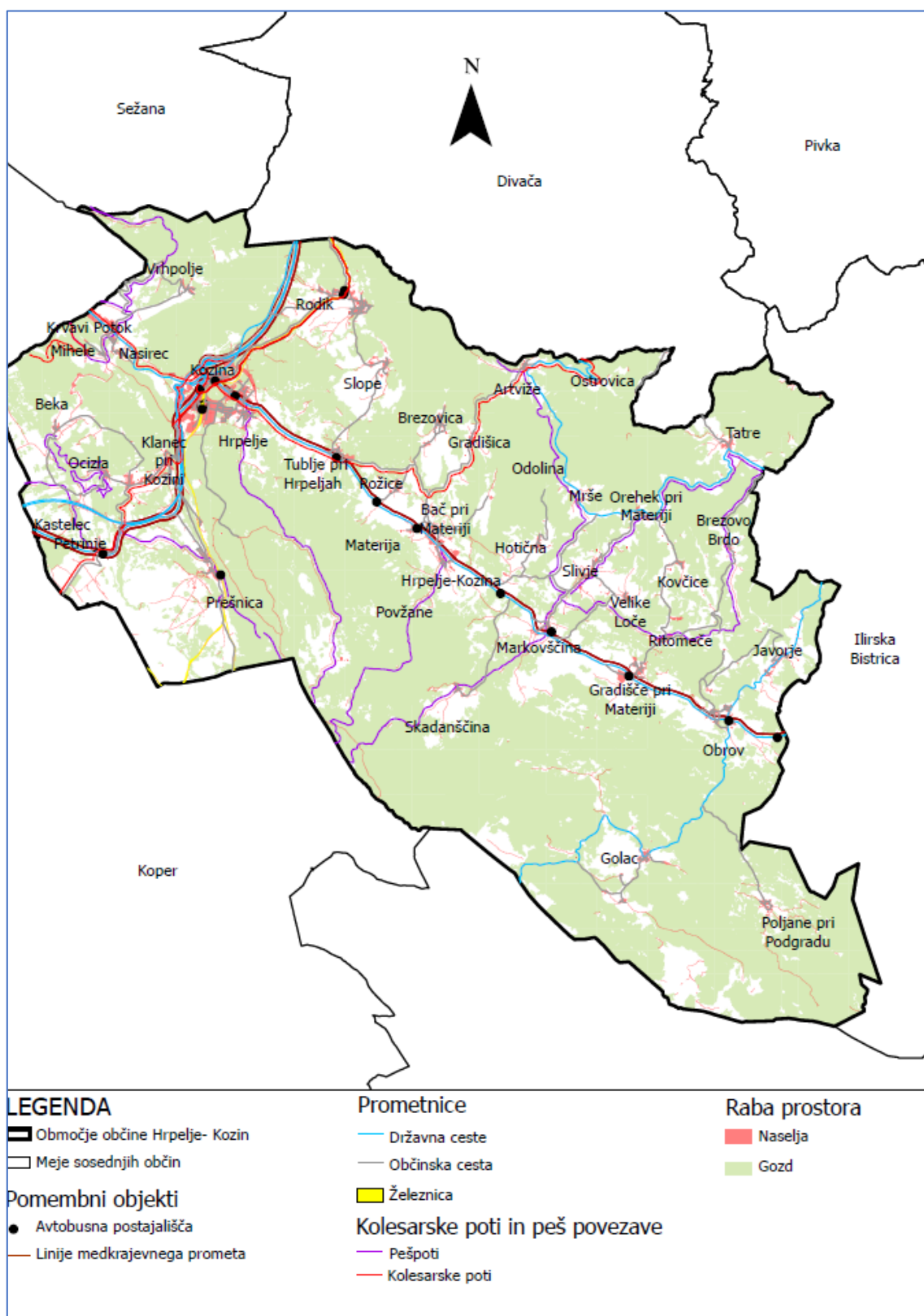
Prometna lega občine je izjemno pomembna tako na nacionalni kot na mednarodni ravni. Območje se nahaja ob avtocestnem križišču A1 (Ljubljana–Koper), kar občino neposredno vključuje v evropsko prometno omrežje TEN-T. Poleg avtocestnega omrežja poteka skozi občino tudi železniška povezava med Koprom in Ljubljano, kar dodatno poudarja njeno logistično in geostrateško vlogo. V bližini se nahaja tudi tovorni terminal in več pomembnih prometnih vozlišč.

Kljub odlični umeščenosti v makroprostorsko prometno mrežo se občina sooča s specifičnimi izzivi, povezanimi z obremenjenostjo tranzitnih poti, pomanjkljivo lokalno javno prometno infrastrukturo in omejenimi možnostmi za trajnostno mobilnost, zlasti na območjih razpršene poselitve. Visoka odvisnost od osebnega avtomobila ter nezadostne kolesarske in peš povezave zmanjšujejo prometno dostopnost predvsem za ranljive skupine prebivalcev.

Zato je bilo sprejetje in izvajanje občinske celostne prometne strategije ključno za Občino Hrpelje-Kozina. Cilj je vzpostavitev varnega, trajnostno naravnega in dostopnega prometnega sistema, ki bo temeljil na izboljšani povezanosti z javnim potniškim prometom, razvoju kolesarskih in peš povezav, pametnem upravljanju prometa ter celoviti prostorski uskladitvi razvojnih ukrepov z varovanjem okolja.



Slika 4: Kartografski prikaz območja Občine Hrpelje - Kozina





## 6. ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija in strateški cilji prometnega razvoja občine Hrpelje-Kozina opredeljujejo dolgoročno usmeritev urejanja prometa kot enega ključnih dejavnikov prostorskega, gospodarskega in družbenega razvoja občine. Predstavljajo vpogled v zeleno 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.

### 6.1 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. Kraške Občine (Sežana, Hrpelje-Kozina, Divača, Komen, Miren-Kostanjevica) so oblikovale skupno vizijo, ki se glasi:

*»Občine Sežana, Hrpelje-Kozina, Divača, Komen in Miren-Kostanjevica so prostor trajnostnega razvoja, kjer s kakovostno dostopnostjo prilagojeno vsakemu posamezniku in povezanostjo zagotavljamo zdrav, varen in prijazen prostor za bivanje, obisk ter gospodarski razvoj, pri čemer spodbujamo solidarnost z zdravim načinom življenja in ohranjamo čisto okolje.«*

Glavno vodilo celostnega prometnega načrtovanja v občini Hrpelje-Kozina je spodbujanje trajnostne mobilnosti, ki obsega širši, usklajen, celovit pristop k oblikovanju pogojev za varno, udobno in privlačno gibanje peš, s kolesom in javnim prevozom ob hkratnem urejanju problematike motornega prometa. Namen trajnostnega urejanja prometa je zagotoviti vsem občanom možnost, da se premikajo učinkovito, dostopno in na način, ki ne obremenjuje okolja – ne glede na to, katero obliko mobilnosti izberejo. Poudarek bo na omogočanju dostopnosti za vse občane, vključno z ranljivimi skupinami, povečanju povezanosti in učinkovitosti prometnega sistema in izboljšanju kvalitete življenja občanov in obiskovalcev. Trajnostni razvoj bo tako temeljno vodilo pri vseh nadaljnjih odločitvah.

Kot prometno pomembno območje ob avtocestnem in železniškem omrežju med Primorsko in notranjostjo države ima občina Hrpelje-Kozina visok potencial za razvoj sodobnih in trajnostnih prometnih rešitev. S tem bo izboljšana dostopnost, zmanjšan negativni vpliv prometa na okolje ter dvignjena kakovost bivanja tako za prebivalce kot za obiskovalce. Občina bo spodbujala trajnostno naravnane rešitve, ki bodo dolgoročno prispevale k bolj povezani, varni in gospodarsko privlačni skupnosti.



## 6.2 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 mobilnosti<sup>3</sup>:

- 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 Hrpelje-Kozina, 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**

Na področju varnosti v cestnem prometu je cilj zmanjšati število prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami in povečati splošno prometno varnost vseh udeležencev v prometu – pešcev, kolesarjev in voznikov motornih vozil.

Leta 2023 je bilo v občini zabeleženih 5 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo

telesno poškodbo, kjer so se huje poškodovale 4 osebe v motornih vozilih in 2 kolesarja, medtem ko pešci niso bili udeleženi. Cilj do leta 2032 je zmanjšati število hudih prometnih nesreč in število huje poškodovanih udeležencev z ničelnim številom smrtnih nesreč pri pešcih in kolesarjih. Poleg tega je cilj tudi zmanjšati število vseh prometnih nesreč na 1.000 prebivalcev s 16,37 na 8,2, kar pomeni občutno izboljšanje prometne varnosti v občini.

Za izboljšanje prometne varnosti bo Občina izvajala celovite ukrepe, ki vključujejo nadgradnjo infrastrukture, umirjanje prometa, spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti ter izobraževalne in nadzorne aktivnosti. Varnost cest bomo povečali z ureditvijo nevarnih odsekov in križišč ter z nadgradnjo osvetlitve prehodov za pešce. Na kritičnih lokacijah bodo nameščene varnostne ovire, kot so ležeči policaji in optične zavore, ki bodo pomagale pri zmanjšanju hitrosti motornega prometa. Posebna pozornost bo namenjena šolskim potem s ciljem, da se otrokom in mladostnikom zagotovi varno pot do šol in drugih izobraževalnih ustanov.

Na najbolj prometnih in kritičnih območjih bodo postavljeni prikazovalniki hitrosti, ki bodo voznike opozarjali na omejitve in spodbujali odgovorno vožnjo. Hkrati bo okrepljen nadzor s strani občinskih redarjev in policije ter dosledno izvajani ukrepi proti prekoračitvam hitrosti. V stanovanjskih območjih in v bližini šol bodo vzpostavljene cone umirjenega prometa, kar bo dodatno prispevalo k večji varnosti lokalnih prebivalcev.

Da bi zmanjšali odvisnost od avtomobilov in izboljšali varnost, bo poskrbljeno za boljše kolesarske poti ter varne koridorje za pešce. Izboljšali bomo prometno signalizacijo in označbe na cestah, kar bo kolesarjem in

prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

<sup>3</sup>Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne



pešcem omogočilo varnejšo in preglednejšo uporabo javnega prostora.

Prometna varnost ni odvisna zgolj od infrastrukture, temveč tudi od vedenja udeležencev v prometu. Zato bodo izvedene kampanje za varno vožnjo, hojo in kolesarjenje. Občina bo sodelovala s šolami in lokalnimi organizacijami pri spodbujanju odgovornih prometnih navad ter ozaveščanju o pomenu spoštovanja prometnih pravil.

Na ta način bo Občina ustvarila varnejše prometno okolje, zmanjšala število hudih nesreč ter prispevala k boljši kakovosti življenja za vse prebivalce in obiskovalce.

### **C2: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti**

Cilj Občine je ustvariti privlačno in trajnostno okolje, ki bo prebivalcem omogočalo visoko kakovost življenja. Poudarek bo na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa (JPP), s čimer se želi zmanjšati odvisnost od avtomobilov in izboljšati dostopnost do ključnih storitev. Poleg tega bo spodbujanje uporabe električnih vozil in širitev javno dostopnih e-polnilnic prispevalo k čistejšemu okolju in manjši obremenitvi z izpusti toplogrednih plinov.

Za izboljšanje kakovosti življenja v občini bodo spodbujane trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa. S prilagoditvijo infrastrukture in ozaveščanjem prebivalcev se bo povečal delež teh načinov prevoza, kar bo prispevalo k bolj zdravemu in prijaznemu okolju.

Pomemben del prehoda v bolj trajnostno skupnost bo tudi podpora razvoju e-mobilnosti. Postopno bo povečano število registriranih električnih vozil ter širitev mreže javno dostopnih e-polnilnic. S tem bodo zmanjšane emisije toplogrednih plinov ter izboljšana kakovost zraka in splošno bivalno okolje. Poleg tega bodo z učinkovitimi ukrepi izboljšani pogoji za delovne migracije. Z izboljšanjem

dostopnosti in povezav bo zmanjšan čas, ki ga prebivalci preživijo v prometu, kar bo povečalo produktivnost in kakovost življenja ter okrepilo povezanost znotraj skupnosti. Za zagotavljanje dolgoročnih pozitivnih učinkov bodo redno spremljani okoljski kazalniki, kot je kakovost zraka. Na podlagi pridobljenih podatkov bodo prilagojene prometne in okoljske politike ter zagotovljen trajnostni razvoj in čistejše bivalno okolje za vse prebivalce.

Z uvedbo teh ukrepov bo Občina ustvarila sodobno in privlačno skupnost, ki bo prebivalcem nudila boljšo dostopnost, večjo varnost in čistejše okolje za bivanje, delo in prosti čas.

### **C3: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci**

Cilj Občine je spodbujati zdrav življenjski slog in povečati delež prebivalcev, ki se pri vsakodnevnih poteh odločajo za aktivne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. Namen je izboljšati splošno telesno pripravljenost prebivalcev, zmanjšati sedeč način življenja ter dolgoročno prispevati k boljšemu zdravju celotne skupnosti.

Za doseg tega cilja bo izboljšana infrastruktura za pešce in kolesarje, kar bo spodbudilo večjo uporabo teh trajnostnih načinov mobilnosti. Poseben poudarek bo na urejanju varnih šolskih poti, ki bodo otrokom omogočale varno hojo in kolesarjenje do šole. Hkrati bodo pri delovno aktivnem prebivalstvu spodbujani aktivni načini potovanja na delo, bodisi peš bodisi s kolesom, s ciljem, da vsaj 5 % zaposlenih preide na bolj trajnostne oblike mobilnosti.

Zdrav življenjski slog je tesno povezan s telesno aktivnostjo, zato je cilj Občine izboljšati telesno pripravljenost prebivalcev, še posebej otrok in mladih. Leta 2024 je indeks telesne pripravljenosti otrok znašal 56,63, do leta 2032 pa je cilj povečanje na 59,5, kar pomeni večjo telesno zmogljivost in splošno boljše zdravje mladih.



Poleg infrastrukture bodo izvedene ozaveščevalne kampanje, spodbujeno pa bo vključevanje aktivne mobilnosti v vsakodnevne navade. Z izobraževalnimi programi v šolah in na delovnih mestih se bo ozaveščalo o pozitivnih učinkih telesne aktivnosti, zdravem življenjskem slogu in vplivu trajnostne mobilnosti na okolje.

Z rednim spremljanjem telesnega fitnesa otrok in analiziranjem potovalnih navad prebivalcev bo preverjen napredek, prilagajali pa se bodo tudi ukrepi za spodbujanje zdravega načina življenja. Na ta način bo izboljšana kakovost življenja prebivalcev, hkrati pa zmanjšan negativen vpliv prekomerne uporabe motornih vozil na okolje in zdravje.

#### **C4: Uravnotežen prometni razvoj z enakopravno obravnavo vseh načinov mobilnosti**

Občina si prizadeva zagotoviti uravnotežen razvoj prometnega sistema, kjer bodo vsi načini mobilnosti – hoja, kolesarjenje, javni potniški promet (JPP) in motorni promet – obravnavani enakovredno. Poudarek bo na zagotavljanju enakih pogojev za vse udeležence v prometu, pri čemer bodo spodbujene trajnostne oblike mobilnosti, ki izboljšujejo kakovost življenja, zmanjšujejo prometne obremenitve ter prispevajo k varnosti in čistemu okolju.

Za uresničitev cilja bo Občina okrepila spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, pri čemer bo posebna pozornost namenjena izboljšanju infrastrukture za hojo in kolesarjenje.

Z urejanjem varnih in povezanih poti ter prilagoditvijo mestnega okolja bodo zagotovljeni boljši pogoji za pešce in kolesarje,

ki jih bodo spodbudili k vsakodnevni uporabi teh načinov prevoza.

Javni potniški promet bo postal konkurenčna alternativa avtomobilu s povečanjem dostopnosti in učinkovitosti. S prilagoditvijo voznih redov, optimizacijo linij in izboljšanjem postajališč bo zagotovljeno, da bo JPP za prebivalce privlačnejša in bolj uporabna možnost prevoza.

Prometna infrastruktura bo urejena na način, ki bo omogočal varno in učinkovito mobilnost za vse udeležence v prometu. S pametnim načrtovanjem in usmerjenimi ukrepi bodo optimizirani prometni tokovi ter zmanjšane prometne obremenitve v občini.

Poleg infrastrukturnih izboljšav bo Občina izvajala tudi ozaveščevalne kampanje, s katerimi se bo spodbujalo prebivalce k trajnostnim potovalnim navadam. Z večjo informiranostjo in boljšimi pogoji za trajnostno mobilnost je cilj do leta 2032 povečati delež pozitivnih sprememb s področja hoje na 28,3 %, kolesarjenja na 26 % ter uporabe javnega potniškega prometa na 14,3 % (anketa za splošno javnost). Na ta način bo zagotovljena pravičnejša, bolj dostopna in trajnostna prometna ureditev, ki bo izboljšala kakovost življenja v občini ter prispevala k čistejšemu in bolj povezanemu okolju.



## 7. 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 Hrpelje-Kozina 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

### 7.1 Demografski trendi

V občini Hrpelje-Kozina je leta 2024 prebivalo 5.181 prebivalcev. Gostota naseljenosti znaša 26,6 prebivalcev na km<sup>2</sup>, kar je precej pod slovenskim povprečjem (105 prebivalcev na km<sup>2</sup>) in nakazuje na razpršeno poselitev občine.

Kljub manjšemu številu prebivalcev Občina beleži pozitivne demografske trende, tako na račun naravnega kot selitvenega prirasta, zato se število občanov povečuje. Po podatkih SURs-a je leta 2023 naravni prirast znašal 3,7 na 1.000 prebivalcev, kar je krepko nad državnim povprečjem (-2,1), medtem ko je selitveni prirast znašal 6,4 na 1.000 prebivalcev, kar kaže na privlačnost območja tudi za nove prebivalce. Indeks staranja se z vrednostjo 141,3 giblje okoli državnega povprečja (142) in nakazuje na trend staranja občanov, kar vpliva na potrebe po prilagoditvah prometne infrastrukture v prihodnosti, zlasti za starejše prebivalce in gibalno ovirane osebe.

Povprečna starost prebivalcev sicer znaša 44,2 leta, kar je nekoliko nad slovenskim povprečjem (43,9 let). Vključevanje otrok v vrtce je nekoliko pod državnim povprečjem, prav tako je delež študentov in diplomantov nižji od nacionalnega povprečja. Kljub temu je stopnja delovne aktivnosti nekoliko višja od slovenskega povprečja, kar pomeni, da ima večina prebivalcev ustrezne zaposlitvene priložnosti, čeprav je povprečna plača nižja od državnega povprečja.

Mobilnost prebivalcev je visoka, kar potrjuje nadpovprečno število registriranih osebnih avtomobilov na prebivalca, s povprečno starostjo vozil, ki odraža tipične značilnosti podeželskih območij. Dolgoročno bo pomembno vlaganje v izboljšanje lokalnih zaposlitvenih priložnosti, dostopnost storitev in razvoj infrastrukture, ki bo občino naredila še bolj privlačno za mlajše generacije in priseljence.

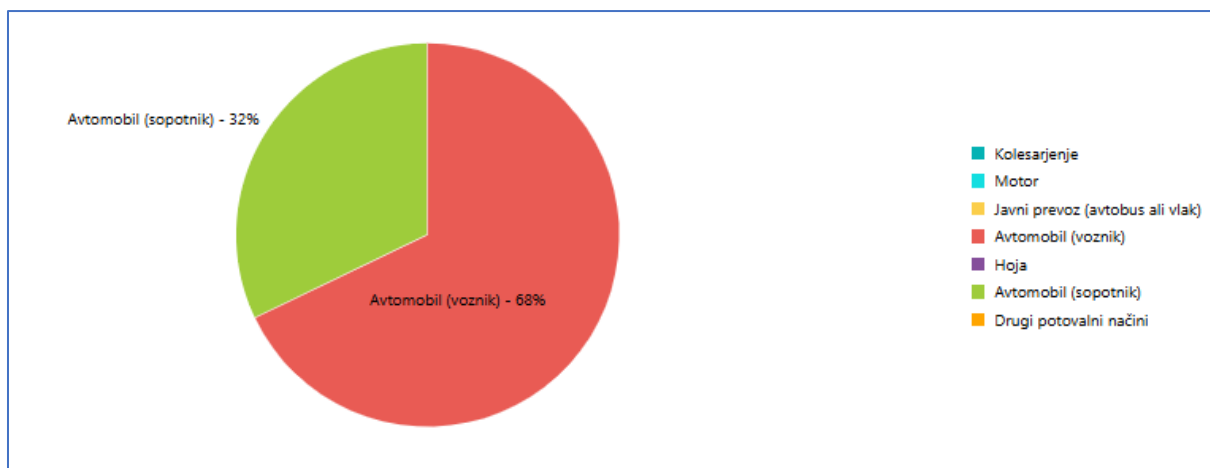
## 7.2 Prometne značilnosti in izzivi

Občina Hrpelje-Kozina leži v obalno-kraški regiji in predstavlja pomembno prometno vozlišče med notranjostjo Slovenije, Jadranom, Italijo in Hrvaško. Gospodarski položaj občine temelji na prometni povezanosti, vendar povprečni dohodek prebivalcev ostaja nekoliko pod državnim povprečjem. Velik delež prebivalstva se zaposluje izven občinskih meja, pri čemer se ta trend v zadnjih letih le še povečuje. Leta 2016 je zunaj občine delalo 66,6 % delovno aktivnega prebivalstva, do leta 2024 pa je ta delež narasel na 73,8 %. Posledično se je zmanjšal delež prebivalcev, ki so zaposleni znotraj občine, kar pomeni večjo odvisnost od dnevnih migracij in s tem povezano prometno obremenitev. Najpogostejši cilji delovnih migrantov so Koper, Ljubljana, Sežana, Postojna in Trst, kar nakazuje močno povezanost občine z regionalnimi in čezmejnimi zaposlitvenimi središči.

Kljub dobrim prometnim povezavam se prebivalci še vedno soočajo z izzivi pri dostopnosti delovnih mest v občini, kar potrjuje tudi indeks delovnih migracij. Delo od doma ostaja redek pojav, saj večina zaposlenih te možnosti nima, kar še dodatno povečuje potrebo po učinkoviti prometni infrastrukturi.

Rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih občanov razkrivajo, da so zaposleni na področju mobilnosti pri poteh na delo močno odvisni od osebnih avtomobilov. Večina prebivalcev na delo potuje z avtomobilom, bodisi kot vozniki (67,9 %) ali kot sopotniki (32,1 %), medtem ko so druge oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni promet, minimalno zastopane.

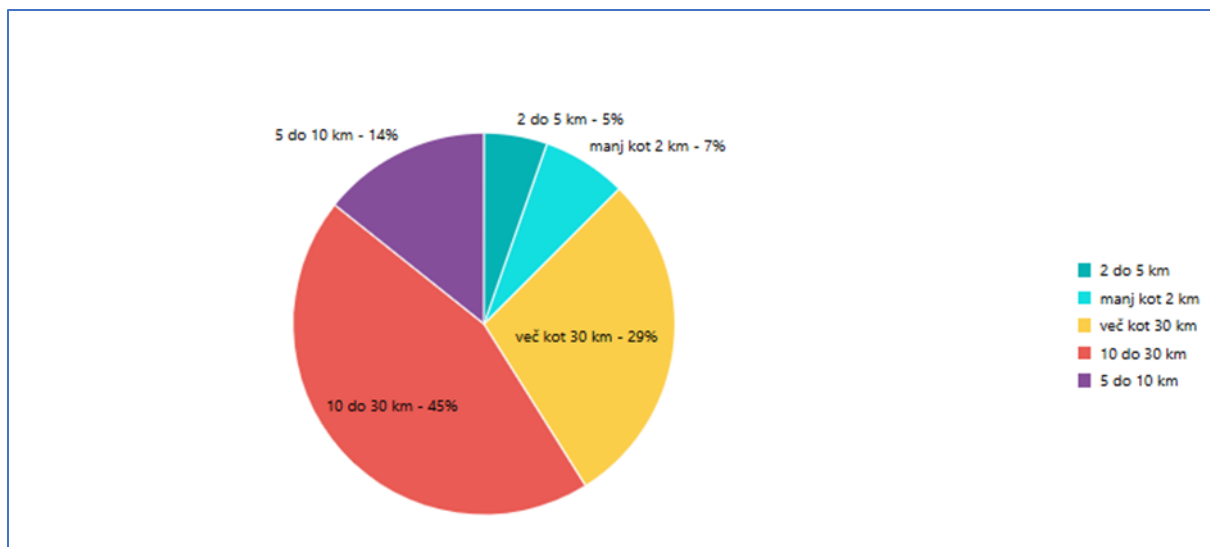
Slika 5: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo



Ugotovitve ankete o potovalnih navadah zaposlenih nakazujejo, da največji delež prebivalcev (44,6 %) dnevno prevozi med 10 in 30 kilometrov, skoraj tretjina pa opravi več kot 30 kilometrov dolgo pot.

Podatki potrjujejo potrebo po izboljšanju prometne infrastrukture, večji dostopnosti javnega prevoza in drugih oblik mobilnosti ter razvoju lokalnih zaposlitvenih priložnosti, da bi zmanjšali odvisnost od dolgih in pogosto zamudnih vsakodnevnih migracij.

Slika 6: Dolžina poti na delo



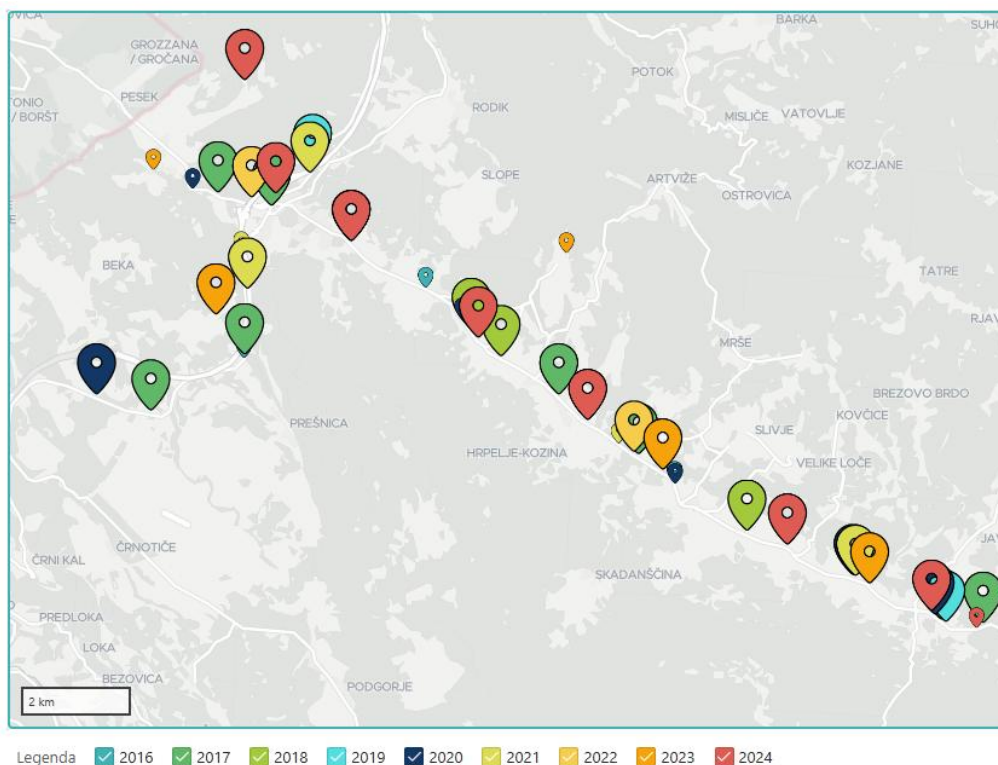
### 7.3 Prometna varnost

Prometna varnost v občini Hrpelje-Kozina je v zadnjem obdobju doživela večje spremembe. Med letoma 2016 in 2020 je bil zaznan trend upadanja števila prometnih nesreč, pri čemer je najnižja vrednost sovpadala z obdobjem epidemioloških omejitev, ki so zmanjšale obseg prometa. Po letu 2020 pa se je število nesreč začelo ponovno povečevati, kar kaže na vrnitev prometnih tokov in morebitne spremembe v vedenju voznikov. Do leta 2023 se je število nesreč povzpelo na najvišjo raven v opazovanem obdobju, kar pomeni potrebo po dodatnih varnostnih ukrepih.

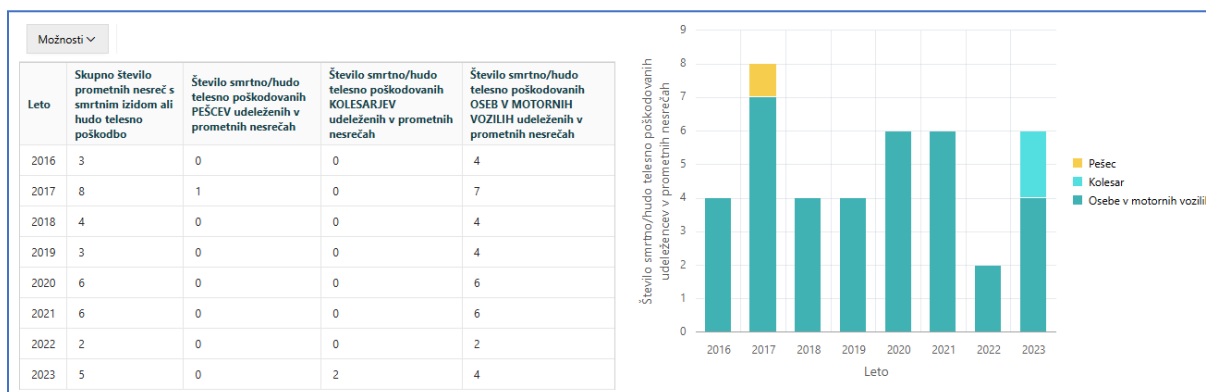
Primerjava z občino Divača kaže, da sta obe občini po letu 2020 beležili porast števila nesreč, pri čemer je bila rast v Hrpeljah-Kozini nekoliko zmernejša. Kljub temu trendi kažejo, da bi bilo treba več pozornosti nameniti izboljšanju infrastrukture, umirjanju prometa in večjemu nadzoru hitrosti. Občani so v anketi za splošno javnost večinoma izrazili mnenje, da večjih sprememb v prometnih razmerah v zadnjih letih ni bilo, kar pomeni, da kljub določenim izboljšavam še vedno ostajajo izzivi, zlasti pri dostopnosti parkirišč, pretočnosti prometa in stanju cestne infrastrukture.



Slika 7: Zemljevid prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo na območju Občine Hrpelje – Kozina po letih (vir: Policija)



Slika 8: Preglednica števila prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo po vrstah udeležencev na območju Občine Hrpelje - Kozina skupaj z grafom (vir: Policija)



Pri analiziranju nesreč s hudimi poškodbami in smrtnim izidom podatki kažejo, da je večina takšnih primerov povezanih z motornimi vozili. V letu 2023 pa se je pojavilo opozorilo na večjo ranljivost kolesarjev, saj sta bila huje poškodovana 2 kolesarja, kar poudarja potrebo po varnejši kolesarski infrastrukturi. Na splošno podatki nakazujejo, da je za izboljšanje

prometne varnosti v občini nujno okrepiti ukrepe na področju nadzora, izobraževanja in infrastrukturnih izboljšav, s posebnim poudarkom na varnosti najbolj ranljivih skupin, kot so pešci in kolesarji.

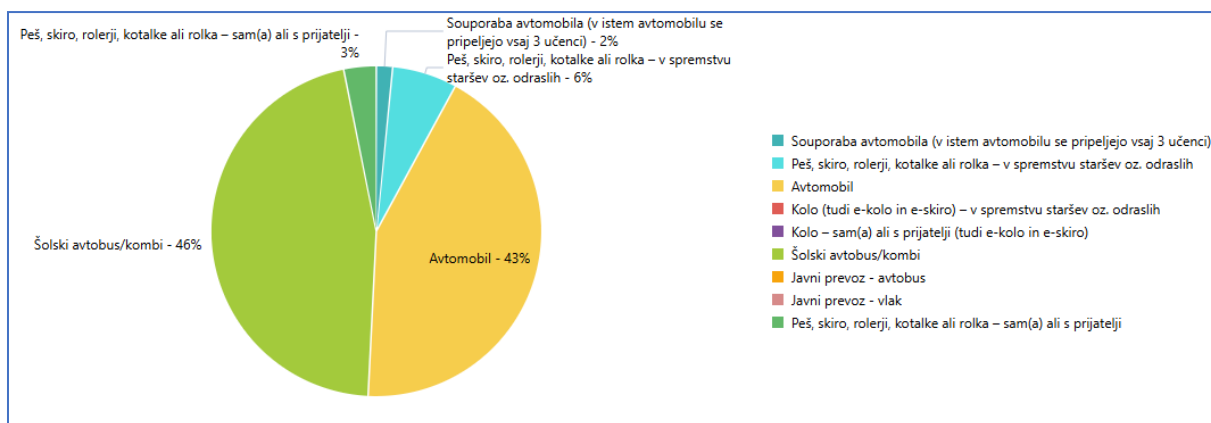


## 7.4 Potovalne navade občanov

Prometne navade prebivalcev občine Hrpelje-Kozina so se v zadnjih letih spremenile predvsem v smeri večje uporabe osebnih avtomobilov, kar se kaže v visoki stopnji motorizacije in pogostem vsakodnevnem prevozu z avtomobilom. Trajnostne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, ostajajo na nizki ravni, kar nakazuje na potrebo po izboljšanju infrastrukture in spodbujanju alternativnih načinov prevoza. Javni potniški promet izgublja priljubljenost, saj večina anketirancev v anketi za splošno javnost poroča o zmanjšani uporabi JPP, kar lahko odraža nezadostno prilagojenost vozniških redov potrebam prebivalcev ali pomanjkljivo dostopnost storitev.

Po podatkih ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev večina otrok v občini Hrpelje-Kozina v šolo prihaja z organiziranim šolskim avtobusom ali kombijem (46 %), kar kaže na dobro vzpostavljeno mrežo prevozov za učence. Sledi prihod z osebnim avtomobilom s 45 %, od tega le 2 % s souporabo avtomobila. Manjši delež učencev uporablja trajnostne oblike mobilnosti, saj se le peščica odloči za hojo ali uporabo skiroja in rolerjev (9 %), pri čemer gre večinoma za poti v spremstvu staršev (6 %). Samostojno v šolo pešači izjemno malo otrok (3,2 %), kar kaže na slabo dostopnost in nizko stopnjo zaupanja staršev v varnost šolskih poti. Zaskrbljujoč je tudi podatek, da noben anketiran učenec ne uporablja kolesa za prihod v šolo, kar lahko odraža pomanjkljivo kolesarsko infrastrukturo ali pomanjkanje ustreznih pogojev za varno vožnjo otrok.

Slika 9: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo



Povprečni dnevni promet na glavnih cestnih odsekih se je v zadnjih letih povečal, pri čemer so avtocestne povezave med najbolj obremenjenimi. Promet na lokalnih cestah ostaja bolj stabilen, vendar se z rastjo prebivalstva in večanjem mobilnosti pojavljajo novi izzivi, povezani s pretočnostjo in varnostjo. Pomemben dejavnik je tudi tranzitni promet, ki

vpliva na gostoto prometa in obremenjenost cestne infrastrukture.

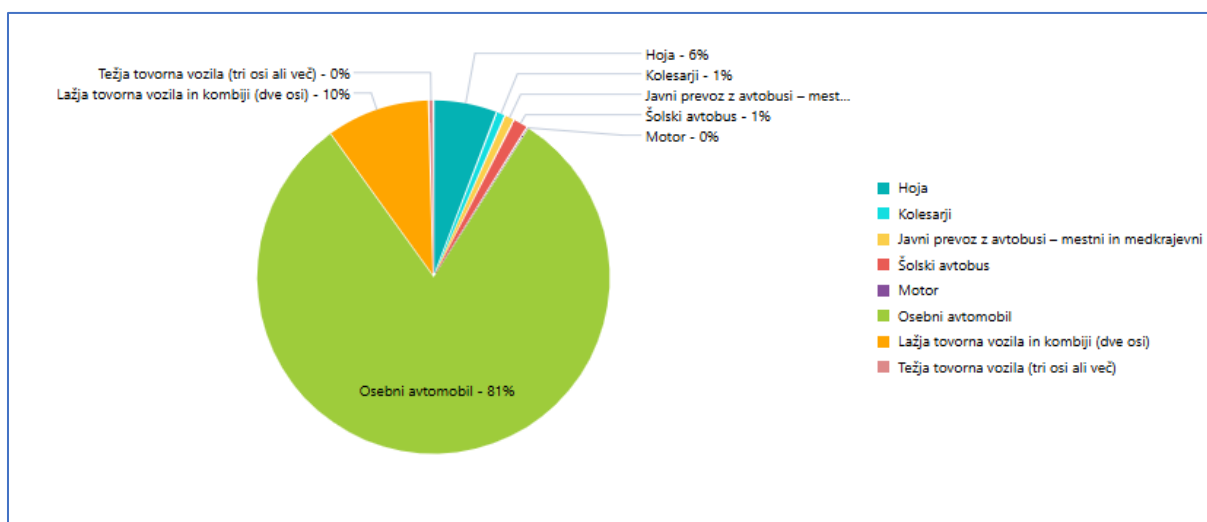
Podatki o prometnih tokovih in rezultati kordonskega štetja prometa kažejo, da je uporaba osebnih avtomobilov izrazito prevladujoča, pri čemer se največja gostota prometa pojavlja v popoldanskih urah. Podatki



jasno kažejo, da je avtomobil še vedno ključni element mobilnosti v občini Hrpelje-Kozina, kar odraža značilnosti naselbinske strukture in razpršenosti prebivalstva. V prihodnje bo ključno izboljšanje alternativnih načinov prevoza, kot so kolesarske poti, varnejše

pešpoti in dostopnejši javni prevoz, da bi zmanjšali odvisnost od osebnih avtomobilov in izboljšali trajnostno mobilnost v občini.

Slika 10: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini



## 7.5 Razmere za hojo in kolesarjenje

Po mnenju anketiranih občanov v anketi za splošno javnost je v občini Hrpelje-Kozina v zadnjih petih letih mogoče opaziti določene spremembe na področju hoje in kolesarjenja, vendar ti trajnostni načini mobilnosti še vedno ostajajo v senci avtomobilskega prometa. Hoja je med prebivalci razmeroma priljubljena, saj jo pomemben delež uporablja tako za vsakodnevne opravke kot za rekreacijo. Medtem ko skoraj polovica prebivalcev redno hodi za ohranjanje telesne kondicije, se dnevna uporaba hoje za opravke nekoliko

zmanjšuje, kar lahko kaže na vpliv oddaljenosti storitev ali neustrezno urejenih poti. Kolesarjenje ostaja manj razširjeno, saj ga le majhen delež prebivalcev uporablja vsakodnevno, kar nakazuje na izzive pri infrastrukturi in privlačnosti te oblike prevoza. Čeprav so nekateri prebivalci v anketi poročali o povečanem kolesarjenju, več kot polovica anketirancev tega načina sploh ne uporablja, kar potrjuje potrebo po nadaljnjih izboljšavah varnih povezav in dostopnih kolesarskih površin.



*Slika 11: Nevaren prehod za pešce na glavni cesti G1-7 Kozina - Starod v Hrpeljah (šolska pot) – Reška cesta*



Občani so v anketi za splošno javnost izrazili mešana mnenja glede izboljšav prometne infrastrukture za pešce in kolesarje. Medtem ko nekateri opažajo pozitivne spremembe pri urejanju šolskih poti, pešpoti in prehodov za

pešce, večina še vedno meni, da se stanje ni bistveno spremenilo. Osvetljenost pešpoti in kolesarskih povezav ostaja izziv, prav tako prilagoditev površin za starejše in gibalno ovirane osebe.

*Slika 12: Postavljena stojala za kolesa pri Osnovni šoli Dragomirja Benčiča-Brkina Hrpelje*



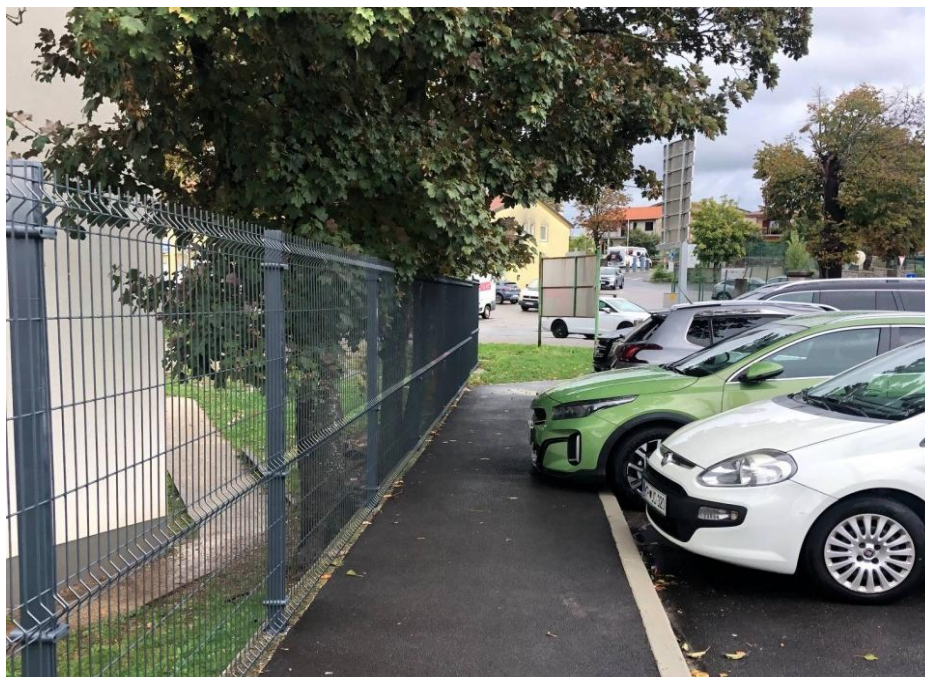
Na področju kolesarske infrastrukture so zaznane določene izboljšave, vendar še vedno ostaja prostor za napredek pri povezovanju

poti, zagotavljanju ustreznih parkirišč za kolesa in izboljšanju dostopnosti. Kljub zaznanim izboljšavam se pri večini prebivalcev ne kaže

občutek večje varnosti ali bistveno večje uporabe trajnostnih načinov mobilnosti. Splošno gledano se kaže pozitiven trend v urejanju infrastrukture za pešce in kolesarje, vendar so spremembe še vedno postopne in v očeh številnih prebivalcev premalo izrazite. Za

povečanje privlačnosti hoje in kolesarjenja bo ključno nadaljnje vlaganje v varne povezave, kakovostno osvetlitev in prilagoditev površin, ki bodo omogočale enostavnejše in varnejše gibanje za vse skupine prebivalcev.

*Slika 13: Primer neurejenega parkiranja ob šolski poti v Hrpeljah*



## 7.6 Uporaba javnega potniškega prometa

V občini Hrpelje-Kozina so v zadnjih petih letih na področju javnega potniškega prometa zaznane določene spremembe, vendar mnenja prebivalcev ostajajo razdeljena. Medtem ko nekateri opažajo izboljšave, mnogi menijo, da stanje ostaja nespremenjeno ali se celo poslabšuje, kar kaže na potrebo po nadaljnjih vlaganjih v infrastrukturo in storitve javnega potniškega prometa. Urejanje avtobusnih postajališč je bilo med anketiranci (anketa za splošno javnost) pogosto izpostavljeno kot področje, kjer bi bile potrebne izboljšave, saj velik del občanov meni, da se njihovo stanje ni spremenilo, nekateri pa celo opažajo poslabšanje. Podobno velja za udobje avtobusov in dostopnost informacij o voznih

redih, kjer se kažejo mešane ocene, kar nakazuje na potrebo po jasnejšem obveščanju in posodobitvah voznega parka.

Pogostost avtobusnih linij je med delavniki relativno zadovoljiva, saj zagotavlja dobre povezave med Kozino, Kopro, Sežano, Obrovom in Ljubljano. Vendar pa ob sobotah in nedeljah prevoz postane bistveno manj dostopen, saj se število voženj močno zmanjša ali pa določene linije sploh ne obratujejo. To predstavlja izziv za prebivalce, ki so odvisni od javnega prevoza tudi ob vikendih, in poudarja potrebo po prilagoditvah voznih redov, ki bi omogočile boljšo dostopnost.



Slika 14: Avtobusno postajališče na Kozini



Slika 15: Železniška postaja Hrpelje-Kozina



Občani so v anketi za splošno javnost tudi izrazili različne pogoje, pod katerimi bi bili pripravljeni zamenjati osebni avtomobil za

javni prevoz. Najpogosteje se je kot ključni dejavniki izpostavljajo bolj pogoste in prilagojene linije, večjo udobnost in krajšanje



časa potovanja. Prav tako bi nekateri razmislili o uporabi javnega prevoza, če bi bil stroškovno bistveno ugodnejši od osebnega avtomobila, medtem ko le manjši delež prebivalcev meni, da bi nanje vplivale morebitne omejitve avtomobilskega prometa ali pomanjkanje parkirišč.

Rezultati kažejo, da je za povečanje uporabe javnega prevoza ključno izboljšanje

infrastrukture, večja fleksibilnost vozniških redov in prilagajanje storitev potrebam prebivalcev. Brez teh sprememb bo avtomobil za večino prebivalcev še naprej ostal primarno prevozno sredstvo, javni prevoz pa bo ostal v ozadju kot manj praktična in manj dostopna možnost.

## 8. DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

### 8.1 Dosežki

V občini Hrpelje-Kozina so se v zadnjih letih zgodile pomembne izboljšave na področju prometne infrastrukture, ki so prispevale k večji varnosti in kakovosti bivanja prebivalcev. Razmere za hojo so v urbanih središčih ustrezne, saj so bili urejeni pločniki, dodatne površine za pešce in prehodi, ki izboljšujejo varnost pešcev. V nekaterih delih občine so bile izvedene prenove ulic, kot je na primer Istrska ulica in naselje Brinje, kjer so bile dodane razsvetljava, prenovljeni pločniki ter povečana urejenost parkov in igrišč.

Kolesarska infrastruktura je doživela pomemben napredek z vzpostavitvijo sistema izposoje električnih koles KRAS BRKINI BIKES, ki omogoča povezljivost med občinami Divača, Hrpelje-Kozina, Sežana in Komen. Ta projekt, ki je nastal v okviru čezmejnega sodelovanja, omogoča enostavnejše in bolj trajnostno mobilnost. Prav tako so bili uvedeni programi, kot sta storitev Sopotniki in Toyota GO, ki starejšim in drugim uporabnikom omogočajo bolj dostopne prevozne možnosti.

*Slika 16: Sistem javne izposoje koles na Kozini*



Na področju motornega prometa so bila izvedena številna krožna križišča, ki so izboljšala pretočnost prometa in zmanjšala zastoje. Ena ključnih pridobitev je gradnja

vzhodne obvoznice, ki bo razbremenila tovorni promet skozi naselja Hrpelje in Kozina ter hkrati zmanjšala hrup in povečala prometno varnost. Poleg tega so bile uvedene hitrostne omejitve,



vključno z umirjanjem prometa s pomočjo ležečih policajev in prenovo cest, kar prispeva k večji varnosti vseh udeležencev v prometu.

Nova prometna ureditev je prav tako omogočila zmanjšanje tovornega prometa skozi center Kozine, kar pozitivno vpliva na

kakovost življenja prebivalcev. Skupaj z drugimi infrastrukturnimi izboljšavami ti ukrepi kažejo na zavezanost občine k trajnostnemu razvoju mobilnosti, izboljšanju prometne varnosti in spodbujanju bolj prijaznega življenjskega okolja za vse prebivalce.

Slika 17: Primer uvedbe območje skupnega prometnega prostora



## 8.2 Ključni izzivi

Občina Hrpelje-Kozina se sooča s številnimi izzivi na področju mobilnosti, ki vplivajo na kakovost življenja in varnost prebivalcev. Eden izmed ključnih problemov je pomanjkanje ustrezne **infrastrukture za pešce**, saj v številnih vaseh vzdolž glavne ceste G1 Kozina – Podgrad ni urejenih pločnikov, kar pešcem otežuje varno gibanje. Šolske poti so pogosto dolge in

nevarne, kar prispeva k nizkemu deležu otrok, ki v šolo hodijo peš. Visoke hitrosti motornih vozil, predvsem v bližini pešpoti, dodatno povečujejo tveganje za nesreče, pomanjkljiva osvetlitev in neustrezno urejeni prehodi za pešce pa zmanjšujejo vidnost in varnost najranljivejših udeležencev v prometu.

Slika 18: Številni manjkajoči ali nevarni prehodi za pešce na glavni cesti G1-7 Kozina – Starod



Podobno težavo predstavlja tudi pomanjkanje **kolesarskih povezav** med naselji vzdolž glavnih cest Divača – Koper (S–J) in Starod – Krvavi Potok (V–Z), zaradi česar je uporaba kolesa za vsakodnevne obveznosti še nižja. Raziskave kažejo, da je delež gospodinjstev, ki imajo kolo, relativno nizek, kar kaže na omejene možnosti za razvoj kolesarjenja kot alternativne oblike prevoza. Hkrati se motorni promet odvija s previsokimi hitrostmi, kar dodatno zmanjšuje varnost kolesarjev in pešcev.

**Javni potniški promet** je premalo izkoriščen, saj avtobusni prevoz zaradi nizke frekvence voženj in pomanjkljive mreže ni konkurenčen osebnim avtomobilom, še posebej v bolj oddaljenih vaseh Brkinov. Pomanjkanje prehodov za pešce ob postajališčih dodatno otežuje dostopnost in varnost uporabnikov javnega prevoza. Prav tako železniški promet ni konkurenčen glede na potrebe prebivalcev, kar pomeni, da se večina delovno aktivnega prebivalstva še vedno vsakodnevno vozi na delo z osebnimi vozili.

Občina se spopada tudi z **izzivom tranzitnega prometa**, ki poteka po glavni cesti G1-7 in

povzroča dodatne obremenitve za lokalne ceste in prebivalce. Zaradi razpršene poselitve v Brkinih in dolgih razdalj, ki jih morajo prebivalci prevoziti za opravljanje vsakodnevnih obveznosti, je avtomobil skoraj nujno prevozno sredstvo. Posledično je delež otrok, ki prihajajo v šolo z osebnimi avtomobili, visok, kar dodatno prispeva k obremenjenosti prometa in vpliva na varnost šolskih poti.

Poleg infrastrukturnih izzivov je prisotna tudi potreba po večji ozaveščenosti prebivalcev o trajnostni mobilnosti in pomenu zmanjševanja uporabe osebnih vozil. Pomanjkanje nadzora nad prekoračitvami hitrosti ter konflikti med različnimi oblikami mobilnosti (motorni promet, kolesarji, pešci) dodatno zapletajo prometne razmere v občini. Razpoložljivi občinski proračun je relativno nizek, kar otežuje financiranje nujno potrebnih izboljšav, obenem pa ni vzpostavljenega sistematičnega spremljanja kazalnikov s področja prometa in napredka pri izvajanju ukrepov iz obstoječih strategij.

## 8.3 Priložnosti



Občina Hrpelje-Kozina ima priložnosti za izboljšanje trajnostne mobilnosti in ustvarjanje varnejšega, bolj dostopnega in povezanega prometnega okolja.

Ključne priložnosti za **razvoj trajnostne mobilnosti** v občini predstavljajo predvsem velika podpora in pripravljenost vodstva Občine za uvajanje ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Pomembno vlogo bodo imeli tudi projekti digitalizacije, kot npr. vzpostavitev nadzorne plošče za spremljanje kazalnikov s področja prometa na območju Občine ter priprava celovitega katastra parkirišč, kolesarskih in pešpoti. Ključno priložnost pa predstavlja tudi financiranje ukrepov iz nacionalnih in evropskih sredstev. Občina že sodeluje z drugimi občinami pri vzpostavljanju regionalne celostne prometne strategije (CPS), kar bo omogočilo skupno načrtovanje in povezovanje ukrepov. Občina bo tudi morala spodbujati promocijo hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa (JPP) z namenom izboljšanja zdravja

prebivalcev ter zmanjšanja onesnaževanja okolja.

Ključne priložnosti za **razvoj hoje** v občini se kažejo predvsem v povečevanju privlačnosti hoje, ki ga bo omogočila načrtovana prenova in sprememba prometnega režima Mestnega trga, Istrske ulice na Kozini oziroma Reške v Hrpeljah po izgradnji obvoznice ter s povezavo za pešce in kolesarje čez železniško postajo Hrpelje-Kozina. Poleg tega je ključno izboljševanje varnosti pešcev, kar bi lahko bilo doseženo z izgradnjo pločnikov in varnih prehodov za pešce v naseljih vzdolž glavne ceste G1 in med bližnjimi naselji ter z umeščanjem prehodov za pešce in izboljšanjem označevanja ter javno razsvetljava. Priložnost za izboljšanje prometne varnosti in kakovosti bivanja prinaša tudi uvajanje con umirjenega prometa v vseh naseljih občine. Nenazadnje pa bo Občina morala organizirati ozaveščevalne kampanje za spodbujanje hoje, tudi za opravljanje vsakodnevnih obveznosti. V projekte ozaveščanja (npr. spodbujanje varne hoje) bo potrebno vključiti tudi Osnovno šolo.

*Slika 19: Načrtovana prenova Mestnega trga (vir spletne strani Občine Hrpelje - Kozina)*





Ključne priložnosti za **spodbujanje kolesarjenja** v občini prav tako kot pri hoji izhajajo iz načrtovane prenove in spremembe prometnega režima Istrske ulice na Kozini ter Reške v Hrpeljah po izgradnji obvoznice, skupaj s sklenjenim kolesarskim omrežjem znotraj območja mesta Hrpelje – Kozina, vključno s povezavo čez železniško postajo Hrpelje – Kozina. Ključna bo vzpostavitev glavnih kolesarskih povezav z načrtovanjem in izgradnjo državne ter medobčinske kolesarske povezave na osi sever–jug in vzhod–zahod prek Hrpelj – Kozine. Izboljšanje varnosti kolesarjev na cestah v zaledju in bolj obremenjenih cestah, ki se jih uporablja za vsakodnevno ter rekreativno kolesarjenje, bi bilo lahko zagotovljeno z ureditvijo kolesarskih pasov in primerno signalizacijo. Poleg tega bi morala Občina spodbujati uporabo koles z dodatnimi stojali pred ključnimi javnimi lokacijami v Hrpeljah in na Kozini, z e-polnilnicami za kolesa v zaledju ter s promocijskimi kampanjami skupaj z gospodarstvom, šolo in turizmom.

Ključne priložnosti za **razvoj JPP** v občini se kažejo v možnosti razširitve in izboljšanja mreže, zlasti z nadaljnjo širitvijo prevozov na klic (tudi kot del državnega sistema) ter optimizacijo linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom, s poudarkom na povezovanju oddaljenih naselij z mestnim središčem brez potrebe po prestopanju. Nujno bo redno vzdrževanje in urejanje avtobusnih postajališč, vključno s postavitvijo manjkajočih ter ureditvijo varnih prehodov za pešce ob postajališčih na glavni cesti G1 Kozina – Podgrad, kar bo pomembno prispevalo k izboljšanju uporabniške izkušnje. Poleg tega bo morala Občina spodbujati uporabo JPP z organizacijo promocijskih akcij skupaj z državo ter z dogovorom za vzpostavitev multimodalne točke ob izvozu iz AC. Z novimi koncesijami in

višjo frekvenco voženj JPP do Kopra ter do Divače in Sežane, se upravičeno lahko pričakuje tudi večje število potnikov.

Ključne priložnosti na **področju zagotavljanja varnosti v prometu** v občini se kažejo v razbremenitvi cestne infrastrukture z izgradnjo (severne) obvoznice, ureditvijo vpadnice do IOC Hrpelje ter z omejevanjem in nadzorom tovornega prometa na lokalnih cestah. Za umirjanje prometa in povečanje varnosti bo treba postaviti dodatne prikazovalnike hitrosti in izboljšati talne oznake na kritičnih odsekih, ob tem zagotavljati večji in bolj dosleden nadzor nad hitrostjo (zlasti na glavni cesti G1-7). Pomembno bo tudi uvajanje trajnostnih prometnih režimov na Divači in v Hrpeljah ter sprememba prometnega režima v bližini Osnovne šole, hkrati pa bo potrebno nadaljevati z vzpostavljanjem enotnih con umirjenega prometa oziroma območij skupnega prometnega prostora v vseh naseljih v zaledju ter izboljševanjem cestne signalizacije in urejanjem nevarnih križišč.

Poseben poudarek bi moral biti na spodbujanju trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila in uvajanjem ukrepov za zmanjšanje uporabe osebnih vozil v Hrpeljah in Kozini, na primer z uvajanjem časovno omejenega parkiranja in parkomatov. Občina bi morala proučiti tako možnost ureditve multimodalne točke ob izvozu iz AC, kjer bi bila urejena »car-pooling« cona skupaj z e-polnilnicami, kot tudi možnost ureditve postajališča za tovornjake. Nujne bodo tudi redne akcije varne vožnje za zmanjševanje prometnih nesreč in akcije ozaveščanja za zmanjšanje deleža opravljenih potovanj v službo, šolo ter trgovino z osebnim vozilom.



## 9. PET STEBROV UKREPANJA

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja in identificiranih izzivov in priložnosti za pet 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:

- 1 Celostno načrtovanje mobilnosti
- 2 Kakovostne razmere za hojo
- 3 Urejeni pogoji za kolesarjenje
- 4 Privlačnejši javni potniški prevoz
- 5 Urejen motorni promet

Tabela 3: Število ukrepov po strateških stebrih mobilnosti

Strateški steber mobilnosti	Število ukrepov
CPN	8
HOJA	6
KOLESARJENJE	5
JPP	6
MOTORNI PROMET	8
SKUPAJ	33



## 9.1 Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber zagotavlja strateški okvir za celovito urejanje prometa in povezovanje ukrepov vseh drugih 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.

V okviru celostnega prometnega načrtovanja bo Občina Hrpelje-Kozina vzpostavila strukturiran in dolgoročen pristop k urejanju prometa, ki bo temeljil na rednem spremljanju stanja, povezovanju z regijskimi prometnimi politikami ter vključevanju načel trajnostne mobilnosti v prostorsko načrtovanje. Ključni gradniki tega stebra bodo sprejem in izvajanje (ukrepov) občinske prometne strategije, imenovanje koordinatorskega za trajnostno mobilnost ter vzpostavitev registra nevarnih točk za vse skupine udeležencev v prometu. Občina bo tudi okrepila sodelovanje z drugimi občinami Krasa in občinami v Slovenski Istri ter

se aktivno prijavljala na evropske in državne razpise, kar bo omogočalo izvedbo infrastrukturnih in mehkih ukrepov za varnejši, dostopnejši in trajnostni prometni sistem.

Poleg infrastrukturnih in organizacijskih ukrepov bo imelo pomembno vlogo tudi ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti v občini, kar vključuje izobraževalne kampanje za občane, spodbujanje spremembe njihovih potovalnih navad in organizacijo različnih dogodkov. Celostni prometni načrt tako ne zajema le izboljšav na cestni infrastrukturi, temveč postavlja temelje za bolj varno, povezano in trajnostno mobilnost v občini.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja celostnega prometnega načrtovanja razdeljeni po svežnjih ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: **»Učinkovito in ambicioznejše izvajanje zahtevnejših projektov.«**

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

### 9.1.1 Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov

#### C1.1 Sprejem, zagon, izvajanje, vrednotenje in prenova Občinske celostne prometne strategije 2032

Občina Hrpelje - Kozina bo v prihodnjih letih sistematično izvajala svojo strategijo celostnega prometnega načrtovanja, ki bo temeljila na dolgoročnih ciljih za izboljšanje prometne varnosti, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter večjo usklajenost s prostorsko politiko. Ključni poudarki OCPS bodo vključevanje različnih oblik mobilnosti, izboljšanje dostopnosti zalednih naselij, varnost šibkejših udeležencev ter učinkovitejša izraba prometnega prostora.

Dokument bo strateški okvir za izvajanje infrastrukturnih, organizacijskih in mehkih

ukrepov. Izvajanje strategije bo podprto z rednim spremljanjem učinkovitosti ukrepov, vsakoletnim poročanjem o napredku ter vmesnimi evalvacijami, ki bodo omogočale pravočasne prilagoditve. Občina bo pripravila in sprejela tudi prenovljeno Občinsko celostno prometno strategijo do leta 2032, ki bo veljala v naslednjem programskem obdobju.

Za učinkovito izvajanje prometne strategije bo imenovan tudi koordinatorski za trajnostno mobilnost za obdobje 2025-2032. Njegova vloga bo povezovalna – usklajevanje dejavnosti med občinskimi oddelki, sodelovanje s



sosejnjimi občinami, vključevanje v regionalne razvojne pobude,

pripravljanje pristojnih poročil, spremljanje ključnih kazalnikov in vključevanje občanov ter

promocijo trajnostne mobilnosti. Ta ukrep bo zagotovil celovit nadzor nad izvajanjem strategije in omogočal pravočasno odzivanje na spremembe v mobilnostnih potrebah.

### **C1.2 Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru**

Občina bo sodelovala z drugimi občinami Krasa in Slovenske Istre ter regijskimi institucijami pri pripravi skupnih strateških dokumentov s področja prometa in trajnostne mobilnosti ter pri skupnem izvajanju ukrepov. Gre za pomemben korak pri načrtovanju daljinskih kolesarskih povezav, razvoju kolesarskih in pohodniških poti namenjenih rekreativni rabi, skupnih akcijah ozaveščanja in izobraževanja

na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad občanov, uvedbi skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic, nadaljnje širitve prevozov na klic, uvajanju poenotениh kriterijev za uvajanje con umirjenega prometa oz. območij skupnega prometnega prostora v vseh naseljih v zaledju ter skupnih standardov za vzdrževanje kolesarskega omrežja in omrežja pešpoti.

### **C1.3 Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in (trajnostne) mobilnosti**

Za učinkovito izvajanje ukrepov in sprotno prilagajanje ukrepov bo Občina vzpostavila nadzorno ploščo, ki bo vključevala tako obvezne kazalnike kot tudi druge kazalnike iz nacionalnih in lokalnih/občinskih virov (npr. podatki SURS, podatki AVP, število

uporabnikov JPP, podatki o prekoračitvah hitrosti, zadovoljstvo prebivalcev ipd.). Podatki bodo omogočali ne samo sprotno spremljanje napredka, ampak bodo tudi osnova za poročanje ter komunikacijo z javnostjo.

### **C1.4 Vzpostavitev registra nevarnih točk – površine za pešce, kolesarje, JPP in motorni promet**

Občina bo vzpostavila in redno posodabljala register nevarnih točk za vse skupine udeležencev v prometu. Posebna pozornost bo namenjena območjem okoli šol, avtobusnih postajališč, križišč ter glavne ceste G1-7.

Pregledi infrastrukture in prometne signalizacije bodo služili kot osnova za ciljne intervencije, kot so preureditve cest, uvedba novih prehodov za pešce, dodatna osvetlitev ali umirjanje prometa.

### **C1.5 Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanja na projektih**

Občina Hrpelje-Kozina se bo aktivno prijavljala na državne in evropske razpise za sofinanciranje infrastrukturnih in mehkih ukrepov. Med prioritete projekte sodijo infrastrukturni projekti na področju hoje in kolesarskih povezav ter cest, vzpostavitev prestopnega postajališča na postajališču AC Ravne-Kozina, sofinanciranje regionalne

celostne prometne strategije, sofinanciranje akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad, digitalizacija upravljanja prometa ter širitev polnilne infrastrukture za električna vozila. Podrobneje v opisih posameznih ukrepov.



## 9.1.2 Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem

### C1.6 Izdelava mobilnostnega načrta za Občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini

Občina bo vsako leto pripravila en mobilnostni načrt za izbrano lokacijo ali dogodek, kjer se pojavlja večja zgostitev prometa (npr. vrtec, osnovna šola, zdravstveni dom, nova

avtobusna postaja, večji prireditveni dogodki, OIC), s čimer bo prispevala k varnejšemu, trajnostnemu in bolj usklajenemu načrtovanju prometa na kritičnih lokacijah in ob dogodkih.

### C1.7 Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja mladih o trajnostni mobilnosti

Za spodbujanje trajnostne mobilnosti med mladimi bo občina organizirala različne izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti, kot so sodelovanje v projektih »Pešbus«, »Bicivlak«, »Prometna kača« v osnovnih šolah, priprava delavnic ter vključevanje vsebin o trajnostni mobilnosti v šolske in obšolske

programe. Poudarek bo na zgodnjem oblikovanju potovalnih navad, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa. S tem se bo dolgoročno krepila prometna kultura in zdrav življenjski slog med najmlajšimi prebivalci občine.

### C1.8 Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti

Občina bo za vse prebivalce in obiskovalce organizirala širok nabor akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti, vključno s sodelovanjem v Evropskem tednu mobilnosti, kampanjami »S kolesom v službo/šolo« ter različnimi pobudami za promocijo javnega prevoza in sopotništva. Izvajali se bodo tudi tečajji za vožnjo e-koles, izobraževanja občinske

uprave in drugih deležnikov o trajnostnem načrtovanju prometa ter dogodki taktičnega urbanizma v Kozini in Hrpeljah za testiranje začasnih prometnih ureditev. Ukrepi bodo usmerjeni v spreminjanje potovalnih navad ter spodbujanje okolju in zdravju prijaznejših oblik mobilnosti.

### C1.9 Odnosi z javnostmi

Občina bo redno in pregledno komunicirala z javnostjo o vseh pomembnih prometnih projektih, spremembah in možnostih vključevanja. Spletna stran občine, družbena omrežja, lokalni dogodki, infotočke v javnih ustanovah ter sodelovanje z lokalnimi

organizacijami bodo omogočali dvosmerno komunikacijo. Pri večjih projektih bo organizirano tudi javno razpravljanje ali zbiranje pobud.



Tabela 4: Pregled ukrepov s področja celostnega prometnega načrtovanja

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
<b>Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov</b>			
C1.1	Sprejem, zagon, izvajanje, vrednotenje in prenova Občinske celostne prometne strategije 2032	majhna	visoka
C1.2	Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru	majhna	srednja
C1.3	Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in (trajnostne) mobilnosti	majhna	visoka
C1.4	Vzpostavitev registra nevarnih točk - površine za pešce, kolesarje, JPP in motorni promet	srednja	srednja
C1.5	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih	srednja	visoka
<b>Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem</b>			
C1.6	Izdelava mobilnostnega načrta za Občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini	majhna	srednja
C1.7	Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja mladih o trajnostni mobilnosti	srednja	srednja
C1.8	Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti	srednja	srednja
C1.9	Odnosi z javnostjo	majhna	srednja



## 9.2 Hoja

Občina Hrpelje-Kozina si bo prizadevala za izboljšanje prometne varnosti in trajnostne mobilnosti z osredotočenjem na pešce kot najranljivejše udeležence v prometu. Na območju občine Hrpelje-Kozina prevladuje razgiban relief s precej razpršeno poselitvijo v zaledju, kar predstavlja velik izziv za spodbujanje in uporabo hoje za vsakodnevne opravke. Dodaten izziv predstavlja tudi ena izmed bolj obremenjenih cestnih povezav od Kozine proti mejnemu prehodu Starod. Spodbujanje infrastrukturnih projektov na področju hoje bo tako osredotočeno v naselja vzdolž državne ceste G1-7 predvsem z vidika zagotavljanja varnosti pešcev (zlasti najranljivejših skupin – otrok in starejših ter oseb z omejeno mobilnostjo) in v naselja, ki so si relativno blizu ter na območje znotraj mesta Hrpelje-Kozina z namenom vzpostavitve povezanega in pešcem prijaznega omrežja pešpoti ter zmanjšanja odvisnosti občanov v mestu Hrpelje – Kozina od avtomobilov.

Občina Hrpelje-Kozina načrtuje vrsto ukrepov za izboljšanje varnosti in privlačnosti hoje kot osnovne oblike mobilnosti. Poseben poudarek bo namenjen gradnji novih in širitvi obstoječih pločnikov znotraj naselij in ob prometno obremenjenih cestah, zlasti ob glavni cesti G1-7 in v območju mesta Hrpelje-Kozina.

Vzporedno se bodo urejali prehodi za pešce, z izboljšano signalizacijo in osvetlitvijo ter prilagojeni za ranljive skupine. Občina bo poskrbela za redno vzdrževanje pešpoti in njihovo opremljanje z urbano opremo, z namenom večjega udobja in dostopnosti. Dodatno se bo razvijala mreža rekreativnih pešpoti izven prometnic, kar bo prispevalo k večji uporabi hoje tako v vsakodnevem prometu kot v prostem času.

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja hoje združeni v svežnje ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: **»Zagotavljanje varnih pogojev za hojo znotraj naselij.«**

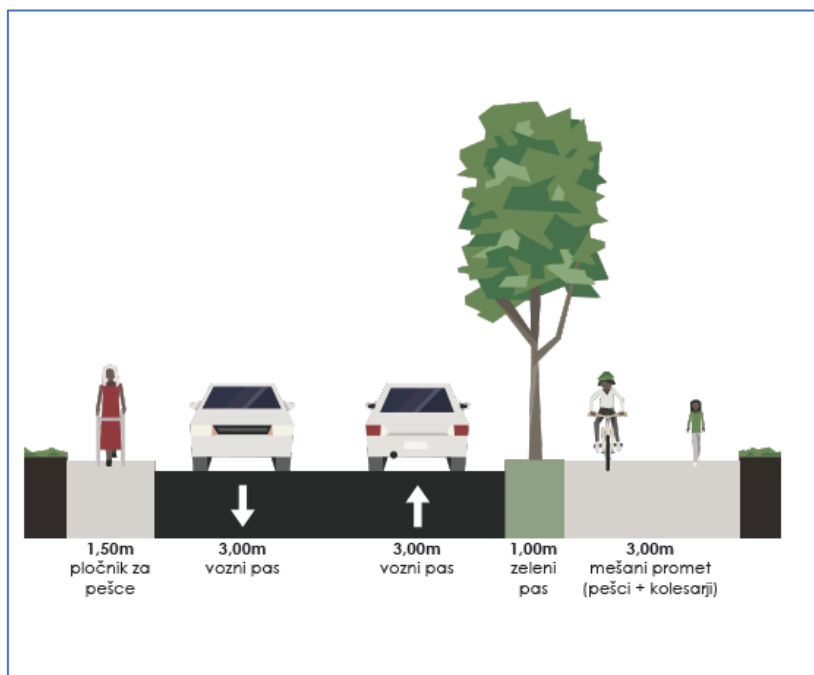
**Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo (sami ali v spremstvu staršev skupaj)**

Izhodišče (2024) 9,5% → Ciljna vrednost (2032) 15,3 %

**Povečanje deleža zaposlenih, ki hodijo peš na delo v občini Hrpelje-Kozina**

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

Slika 20: Večmodalna povezljivost v Občini Hrpelje - Kozina (vir: Aporia d.o.o.)



## 9.2.1 Ureditev varnih in dostopnih poti za vse skupine uporabnikov

### H2.1 Izgradnja novih in povezovanje ter širitev obstoječih pločnikov v in med naselji

Občina Hrpelje-Kozina bo v prihodnjem obdobju nadaljevala s sistematično gradnjo manjkajočih pločnikov in širjenjem obstoječih pešpoti. Prioritetno bodo urejeni odseki znotraj naselij ob glavni cesti G1-7 in odsek Ocizla –

Klanec. Vzporedno se bodo postopno urejale tudi dodatne povezave med in v naseljih glede na register nevarnih točk, prioritete občanov in sprejem občinskega proračuna.

### H2.2 Širitev površin za pešce znotraj območja mesta Hrpelje - Kozina

Za izboljšanje pogojev za hojo v mestnem območju Hrpelje-Kozina bo Občina prioritetenno uredila peš površine na Istrski ulici, Bazoviški in Rodiški cesti ter na Mestnem trgu (projekt »Vrata Brkinov«) z vzpostavitvijo severne obvoznice, peš povezavo od Nove poti do

Osnovne šole Hrpelje in pločnik na Skalni ulici, in pristopilo k urejanju povezave za pešce in kolesarje čez oz. pod železniško postajo Hrpelje-Kozina ter pešpoti od Kozine do avtocestnega postajališča.

### H2.3 Ureditev ali izris (novih) prehodov za pešce. Z izgradnjo prehodov se istočasno uredi infrastrukturo prilagojeno invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo

Na podlagi registra nevarnih točk bo Občina postopno uredila nove prehode za pešce, s poudarkom na območjih ob šolah in avtobusnih postajališčih na glavni cesti G1 Kozina – Podgrad. Ob tem bo izvedena tudi nadgradnja obstoječih prehodov – izboljšana prometna

signalizacija, osvetlitev in fizična ureditev površin za uporabo tudi za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (slednje velja tudi za vse zgoraj naštetih infrastrukturne projekte s področja hoje).



## 9.2.2 Povečanje privlačnosti hoje

### H2.4 Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območij za pešce z urbano opremo

Vse obstoječe in nove peš povezave ter območja za pešce bodo opremljena z urbano opremo, kot so klopi, koši, javna razsvetljava in kjer smiselno tudi senčila in informacijske

table. Z ukrepom se bo povečalo udobje za pešce in izboljšala privlačnost hoje, zlasti za ranljive skupine (starejši, otroci, osebe z zmanjšano mobilnostjo).

### H2.5 Redno vzdrževanje pešpoti in pločnikov

Za zagotavljanje varnih in prehodnih površin bo Občina izvajala redno košnjo obrežij, urejanje bankin, sanacijo talnih označb in odstranjevanje ovir (npr. vegetacije,

zapuščenih predmetov). Prioritetno se bo pri rednem vzdrževanju pešpoti upoštevalo register nevarnih točk. Vzdrževanje bo koordinirano s Komunalno Sežana.

### H2.6 Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic

Občina bo skupaj z Zavodom za turizem nadgradila ponudbo rekreativnih poti izven prometnic, kar vključuje postavitve in vzdrževanje informacijske signalizacije,

razglednih točk ipd. Ukrep podpira zdrav življenjski slog in razvoj zelene turistične ponudbe.

Tabela 5: Pregled ukrepov s področja hoje

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
<b>Ureditev varnih in dostopnih poti za vse skupine uporabnikov</b>			
H2.1	Izgradnja novih in povezovanje ter širitev obstoječih pločnikov v in med naselji	visoka	srednja
H2.2	Širitev površin za pešce znotraj območja mesta Hrpelje - Kozina	visoka	visoka
H2.3	Ureditev ali izris (novih) prehodov za pešce. Z izgradnjo prehodov se istočasno uredi infrastrukturo prilagojeno invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo	srednja	nizka
<b>Povečanje privlačnosti hoje</b>			
H2.4	Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območij za pešce z urbano opremo	srednja	srednja
H2.5	Redno vzdrževanje pešpoti in pločnikov	srednja	nizka
H2.6	Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic	srednja	srednja



## 9.3 Kolesarjenje

Kolesarjenje na območju občine Hrpelje - Kozina še ni uveljavljena oblika mobilnosti za vsakodnevne poti, kar potrjujejo tudi podatki iz obveznih kazalnikov, kjer praktično ni bilo zaznani kolesarjev. Razlog je predvsem v pomanjkanju urejenih kolesarskih poti in razpršeni poseljenosti ter precej razgibanem reliefu. Z vzpostavitvijo urejenih kolesarskih povezav znotraj mesta Hrpelje – Kozina in postopno širitvijo na bližnja naselja ter z urejanjem podporne infrastrukture lahko pričakujemo povečanje uporabe koles za vsakodnevne opravke (šola, delo, trgovina), vendar bo potrebno veliko postoriti tudi na spodbujanju uporabe koles kot trajnostnega prevoznega sredstva med občani.

Prednostna naloga Občine Hrpelje - Kozina bo torej razvoj celovitega kolesarskega omrežja, ki vključuje ureditev krožne kolesarke povezave znotraj urbanega območja. Vzporedno pa bo Občina sodelovala pri razvoju daljinskih kolesarskih poti (Eurovelo 9 v delu, ki prečka območje občine), pristopila k načrtovanju in postopni izgradnji kolesarske povezave Obrov – Hrpelje – Kozina – Krvavi Potok ter vzpostavitvi varnih kolesarskih pasov na prometno obremenjenih odsekih.

Na ključnih lokacijah v Hrpeljah in na Kozini bo nameščena dodatna kolesarska oprema kot so npr. kolesarska stojala, predvidena pa je tudi vzpostavitev polnilnih postaj za e-kolesa v zaledju. Za zagotavljanje varnih pogojev bo Občina uvedla redno vzdrževanje kolesarskih poti, vključno z odstranjevanjem ovir, in poskrbela za označevanje ter opremo rekreativnih kolesarskih poti.

Ključni ukrepi bodo torej osredotočeni na vzpostavljanje varnih kolesarskih poti, izboljšanje dostopnosti kolesarskih povezav in njihovo integracijo s turizmom skladno s strateškim vodilom: **»Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje z urejanjem varnih in neprekinjenih povezav.«**

**Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo**  
Izhodišče (2024) 0 % → Ciljna vrednost (2032)  
5 %

**Povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo**  
Izhodišče (2024) 0% → Ciljna vrednost (2032)  
5 %

### 9.3.1 Vzpostavitev mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje

#### K3.1 Načrt vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja znotraj občine

Občina bo pristopila k izvedbi načrta celovitega kolesarskega omrežja znotraj mesta Hrpelje–Kozina, načrtu daljinske kolesarske povezave v smeri sever – jug (D1 ali Eurovelo 1) in vzhod – zahod (D7 in Krvavi potok- Kozina – Hrpelje proti Obrovu) ter ostalih kolesarskih povezav znotraj območja občine. V zaledju namenjenih prioriteten rekreativnemu in turističnemu kolesarjenju (slednje v sodelovanju s sosednjimi občinami).

V načrtu se bo identificiralo ključne povezave (sklenjene kolesarske povezave znotraj mesta, med naselji, vključevanje v regionalne in daljinske kolesarske poti, morebitno preureditev obstoječe trase železniške proge od Kopra do Kozine za potrebe rekreativnega in turističnega kolesarjenja, kolesarske povezave v zaledju vključno z obstoječimi rekreativnimi kolesarskimi potmi do npr. Snežnika, Kokoš ipd.), tipologijo kolesarskih poti, kolesarsko opremo ipd.



### K3.2 Vzpostavitev sklenjenega kolesarskega omrežja znotraj območja mesta Hrpelje – Kozina

V urbanem območju bo Občina po spremembi prometnega režima zaradi izgradnje severne obvoznice in vpadnice do IOC, uredila krožno povezavo za kolesarje (in pešce) znotraj območja mesta Hrpelje - Kozina, prioritetno z novo kolesarsko stezo na prenovljeni Reški cesti in Istrski ulici (s preureditvijo parkirišč) in postopno s povezavo čez/pod železniško postajo med Istrsko ulico in IOC ter Novo Potjo ter nato do Osnovne šole Hrpelje.

Vzpostavitev krožne kolesarske povezave znotraj urbanega območja občine Hrpelje - Kozina bo izboljšala ne samo varnost ampak tudi povezanost prebivalcev na eni in drugi strani železniške trase med ključnimi lokacijami v mestu (šola, zdravstveni dom, upravna stavba, železniška postaja in avtobusna postaja, rekreativne in stanovanjske površine, IOC). Posledično bo omogočala udobno kolesarjenje in hojo, spodbujala vsakodnevno

uporabo kolesa in hoje za krajše poti ter posledično dodatno razbremenila cestni promet oz. zmanjševala uporabo avtomobila za kratke razdalje.

Na določenih odsekih znotraj območja mesta Hrpelje - Kozina, kjer širina vozišča to dopušča, se predvideva izris kolesarskih pasov na vozišče. (Pod)Ukrep bo izveden kot talna označitev in prometna signalizacija, brez gradnje ločene kolesarske steze. Izris kolesarskih pasov je predviden zlasti na ulicah z umirjenim prometom in nižjimi hitrostnimi omejitvami, kjer je mogoče zagotoviti ustrezno širino in varnost. Med prednostne lokacije sodijo npr. Ob Dolu, Slavniška, Kolodvorska ter prehodno tudi npr. Istrska in Rodiška ulica ter Bazoviška cesta. Rešitve bodo omogočala varen pretok kolesarskega prometa in boljšo integracijo hoje in kolesarjenja v vsakodnevne poti.

### K3.3 Podpora vzpostavitvi daljinskih in rekreativnih kolesarskih poti

V sodelovanju z državo in sosednjimi občinami bo Občina podpirala razvoj medobčinskih in daljinskih kolesarskih poti. Prioritetno EuroVelo 9, ki poteka čez območje občine Hrpelje – Kozina v smeri sever – jug - zlasti v delu med Rodikom do Kozine in od Kozine do krožišča za Klanec pri Kozini.

Obenem pa bo Občina pristopila k načrtovanju in postopni izvedbi tudi daljinske kolesarske poti vzdolž smeri vzhod – zahod (od Obrov do Hrpelje – Kozina, Krvavega Potoka in naprej proti Trsu). Ukrep vključuje izboljšanje pogojev za varno vožnjo med naselji vzdolž glavni tranzitnih cest in kot podpora in izhodišče za rekreativno kolesarjenje v zaledju.

## 9.3.2 Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti

### K3.4 Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah

Na pomembnih lokacijah v Hrpeljah in Kozini bodo zarisana dodatna parkirna mesta za kolesarje in nameščena dodatna kolesarska stojala, npr. pri Zdravstvenem domu, knjižnici, na Mestnem trgu ter partnersko pri trgovinah

in večjih delodajalcih. Občina bo nadgradila tudi obstoječa neustrezna stojala. V zalednih naseljih (npr. Artviže, Tatre) bo Občina začela z vzpostavitvijo polnilnih točk za e-kolesa in usmerjevalnih in kjer smiselno tudi



informativnih tabel (v sodelovanju s sosednjimi občinami).

### K3.5 Redno vzdrževanje kolesarskih poti

Vzpostavil se bo standard vzdrževanja, ki bo vključeval redno čiščenje površin (čiščenje listja, peska, zemlje, snega in drugih ovir vsaj 1x mesečno, odstranjevanje ovir po nevihtah ali vremenskih dogodkih), zimsko vzdrževanje, košnjo in vzdrževanje vegetacije skupaj z odstranjevanjem invazivnih rastlin, redne preglede (npr. 2x letno) in sanacije poškodb,

vzdrževanje prometne signalizacije (talne označbe in vertikalno signalizacijo), javna razsvetljava v urbanem delu, vzdrževanje zaščitnih ograj ipd. Prioritetno se bo pri rednem vzdrževanju kolesarskih poti upoštevalo register nevarnih točk. Vzdrževanje bo koordinirano s Komunalno Sežana.

Tabela 6: Pregled ukrepov s področja kolesarjenja

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
<b>Vzpostavitev mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje</b>			
K3.1	Načrt vzpostavitve celovitega kolesarskega omrežja znotraj občine	majhna	srednja
K3.2	Vzpostavitev sklenjenega kolesarskega omrežja znotraj območja mesta Hrpelje – Kozina	srednja	srednja
K3.3	Podpora vzpostavitvi daljinskih in rekreativnih kolesarskih poti	visoka	visoka
<b>Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti</b>			
K3.4	Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah	srednja	nizka
K3.5	Redno vzdrževanje kolesarskih poti	srednja	nizka



## 9.4 Javni potniški promet (JPP)

Občina Hrpelje-Kozina ima dobre avtobusne povezave med tednom s Koprom in Divačo. Relativno dobro je povezana tudi s Sežano in Ilirsko Bistrico. Avtobusi redno vozijo na relaciji Obrov-Materija - Hrpelje-Kozina in zagotavljajo občanom dostop do občinskega središča in nato naprej do Kopra oz. obratno (9x dnevno), precej slabša pa je povezava iz Obrov – Materija – Hrpelje – Kozina do Divače in Sežane. Med vikendi se pogostost voženj še dodatno zmanjša. Kljub številnim dnevnim migracijam ima občina manj avtobusnih povezav do Ljubljane in Izole. Precej naselij v zaledju (npr. Krvavi Potok, Ocizla in Klanec pri Kozini, Tatre in Artviže) nima dostopa do javnega prevoza (če izvzamemo šolske prevoze in prevoze na klic). Šolski avtobusi delujejo dobro, ravno tako prevozi na klic. Žal pa javni potniški promet relativno malo občanov uporablja za potrebe vsakodnevnih migracij zlasti na relaciji dom – osnovna šola.

Občina Hrpelje-Kozina 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: **»Z dvigom ozaveščenosti, izboljšanjem dostopnosti informacij, optimizacijo linij in sodelovanjem z bližnjimi občinami ustvariti privlačen, dostopen in fleksibilen javni potniški promet, ki bo zadostil potrebam prebivalcev.«**

Občina si bo prednostno prizadevala za sodelovanje z Družbo za upravljanje JPP pri optimizaciji vozniških redov avtobusnih linij, z

osredotočenostjo na boljšo povezavo z zalednimi naselji in navezavo na morebitno novo prestopno točko pri avtocestnem izvozu Kozina. Razvoj infrastrukture bo vključeval postavitev novih postajališč (npr. Krvavi potok, Obrov, Materija) ter vzdrževanje in dodatno opremljanje obstoječih. Poseben poudarek bo na dostopnosti postajališč za ranljive skupine ter na razvoju skupnega voznega reda in enotnega sistema vozovnic za širše območje Krasa in Brkinov. Nadaljevala se bo tudi širitev sistemov prevoza na klic za boljšo pokritost območij z nižjo poseljenostjo. Posebna pozornost bo namenjena izboljšanju dostopa za ranljive skupine ter spodbujanju uporabe JPP med mladimi in starejšimi.

Predlagani ukrepi na področju javnega potniškega prometa bodo prispevali k boljši povezanosti občine s soslednjimi kraji in omogočili bolj dostopne in učinkovite prevozne storitve za občane. S tem se bo izboljšala dostopnost delovnih mest, šol in drugih storitev, zmanjšala odvisnost od osebnih vozil ter spodbudila trajnostna mobilnost v občini.

### Doseg in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (JPP) (štetje prometa)

Izhodišče (2024) 0,9 % → Ciljna vrednost (2032) 1,5 %

### Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (JPP) (anketa zaposleni)

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



## 9.4.1 Optimizacija voznih redov in medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP

### J4.1 Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom

V sodelovanju z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) bo Občina izvajala redno spremljanje števila potnikov in potreb za morebitno prilagajanje voznih redov glede na povpraševanje in preprečevanje morebitnih zamud. Občina si bo prizadevala povečanje pogostosti prevozov v popoldansko - večernih urah in med vikendi, ko je povezljivost slabša

ter še dodatne vožnje proti Divači in Sežani. Prouči se možnost vključitve šolskih linij v sistem JPP (glej ukrep J4.4) ter boljše povezanosti s potencialnim novim postajališčem na avtocestnem počivališču Kozina do Postojne ali Ljubljane oz. proti Kopru, Izoli in Piranu (glej ukrep J4.5).

## 9.4.2 Izboljšanje dostopnosti in kakovosti storitev

### J4.2 Redno vzdrževanje in urejanje avtobusnih postajališč

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. Prioritetno se vzpostavi postajališča Krvavi potok, Obrov proti Podgradu in Materija proti Kozini. Z nadgradnjami naj se vključi tudi opremo oziroma ustrezno prilagoditev postajališč za gibalno in senzorično ovirane osebe (dostopne klančine, informacijske table z Braillovo pisavo).

### J4.3 Nadaljnja širitev prevozov na klic

Občina bo širila in nadgradila storitev prevoza na klic za celotno območje Krasa in Brkinov. 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, ko se predvideva tudi vključitev šolskih linij v sistem JPP – glej ukrep J4.4).

### J4.4 Vključitev šolskih linij v sistem javnega prevoza potnikov

Za izboljšanje prometne povezanosti med naselji v občini Hrpelje-Kozina, zlasti v času jutranje in popoldanske konice, si bo Občina v sodelovanju z DUJPP prizadevala za vključitev obstoječih šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa. Prioritetno iz naselij

Vrhpolje – Krvavi Potok, Beka – Ocizla – Klanec pri Kozini, Tatre – Artviže in druga naselja v Brkinih, ki so odmaknjena od glavne državne ceste. S tem bi zagotovili, da bi lahko te linije poleg učencev uporabljali tudi drugi prebivalci (dijaki, delovno aktivno prebivalstvo, starejši



občani in druge ranljive skupine brez lastnega prevoza in stanovalci zalednih naselij), predvsem za dostop do storitev, delovnih mest ali prestopov na druge linije. Ukrep omogoča

boljšo izrabo obstoječih kapacitet in povečuje dostopnost javnega prevoza v razpršenih naseljih, kjer ni rednih avtobusnih linij oz. niso skladna z državnimi standardi dostopnosti.

#### J4.5 Vzpostavitev prestopnega postajališča na postajališču AC Kozina

Občina bo v sodelovanju z DARS, DUJPP in koncesionarji spodbudila vzpostavitev prestopne točke na avtocestnem počivališču Kozina, ki bo omogočala vstop potnikov iz mesta Hrpelje – Kozina na hitro linijo, ki potekajo po avtocesti na relaciji Koper – Postojna – Ljubljana (in obratno) ter postopno tudi prestopanje iz hitrih medkrajevnih linij na medkrajevne linije Kozina – Obrov oz. za vozila prevozov na klic. Potrebno bo zagotoviti tudi ustrezno infrastrukturo do roba avtocestnega počivališča Kozina (osvetljena pešpot in

kolesarska povezava s stojali za kolesa, obračališče avtobusa za ustrezno prilagojeno medkrajevno linijo iz smeri Obrov do Kozine). Znotraj počivališča bo potrebno zagotoviti varno, urejeno in ustrezno opremljeno avtobusno postajališče. Opcijsko se lahko vzpostavi prestopno točko in večje avtobusno postajališče tudi na lokaciji bivšega bencinskega servisa nasproti novega inkubatorja ob Mestnem trgu (predhodno bi bil potreben odkup zemljišča).

#### J4.6 Uvedba skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic

V občini Hrpelje-Kozina trenutno izvajata koncesijo javnega prevoza potnikov dva koncesionarja, ki imata objavljene vsak svoje vozne rede. Skupaj z državo in koncesionarji bo

Občina spodbujala razvoj skupnega voznega reda in enotnega sistema nakupa vozovnic za celoten Kras in Brkine, kar bo povečalo privlačnost in preglednost uporabe JPP.

Tabela 7: Pregled ukrepov s področja javnega potniškega prometa

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
<b>Optimizacija voznih redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP</b>			
J4.1	Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom	srednja	nizka
<b>Izboljšanje dostopnosti in kakovosti storitev</b>			
J4.2	Redno vzdrževanje in urejanje avtobusnih postajališč	srednja	nizka
J4.3	Nadaljnja širitev prevozov na klic	majhna	srednja
J4.4	Vključitev šolskih linij v sistem javnega prevoza potnikov	majhna	srednja
J4.5	Vzpostavitev prestopnega postajališča na postajališču AC Kozina	srednja	visoka
J4.6	Uvedba skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic	srednja	srednja



## 9.5 Motorni promet

Ključni izziv občine Hrpelje - Kozina na področju motornega prometa je zagotavljanje varnosti in pretočnosti v razmerah, kjer pomembno vlogo igra tranzitni promet, velik delež tovornega prometa in razpršena poselitev z močnimi vsakodnevnimi migracijami. Zaradi umeščenosti občine ob avtocesti, železniški povezavi in v bližini državne meje, je prometna obremenitev nadpovprečna, hkrati pa so številna naselja prometno slabo ali nedostopna z javnimi prevozi. Za mesto Hrpelje-Kozina bo izgradnja severne obvoznice pomembno vplivala na kakovost življenja v mestu, saj bo razbremenila središče mesta oz. glavno prometno os skozi mesto, povečala prometno varnost v mestu in izboljšala pogoje za trajnostno mobilnost (z načrtovano preureditvijo Reške in Bazoviške ceste), manj pa bo seveda tudi negativnih vplivov na zdravje ljudi v mestu, Občina pa bo pridobila neposreden vpliv tudi na upravljanje prometa v mestu.

Občina Hrpelje-Kozina bo za izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje vplivov motornega prometa prednostno podpirala dokončanje izgradnje severne obvoznice ter postopno pričela s preurejanjem glavnih osi v mestu Hrpelje-Kozina. Obenem pa načrtuje izvedbo rednih investicijski vzdrževalnih del cestnega omrežja na kritičnih odsekih kot so Materija (vključuje tudi infrastrukturo za pešce in kolesarje), Tatre in povezava do IOC Hrpelje. Poudarek bo tudi na izboljšanju prometne signalizacije, nadaljnjem uvajanju umirjenih prometnih con v naseljih ter doslednejšem nadzoru hitrosti, zlasti v okolici šole in v sodelovanju z DRSI na glavni cesti G1-7. V okviru trajnostne prometne politike si bo Občina prizadevala urediti tudi P+R parkirišče

ob avtocesti ter širiti javno dostopno mrežo električnih polnilnic. Z uvajanjem ukrepov spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti v mestu, bo Občina postopno pričela ustrezno prilagajati tudi parkirne režime za zmanjševanje uporabe osebnih vozil v urbanem središču.

Občina Hrpelje-Kozina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodilom: **»Izboljšana varnost na cestah za varno udeležbo vseh udeležencev v prometu, ob hkratnem umirjanju prometa znotraj naselij ter zmanjševanju privlačnosti uporabe avtomobila za kratke poti.«**

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

Izhodišče (2024) 81,2 % → Ciljna vrednost (2032) 75,9 %

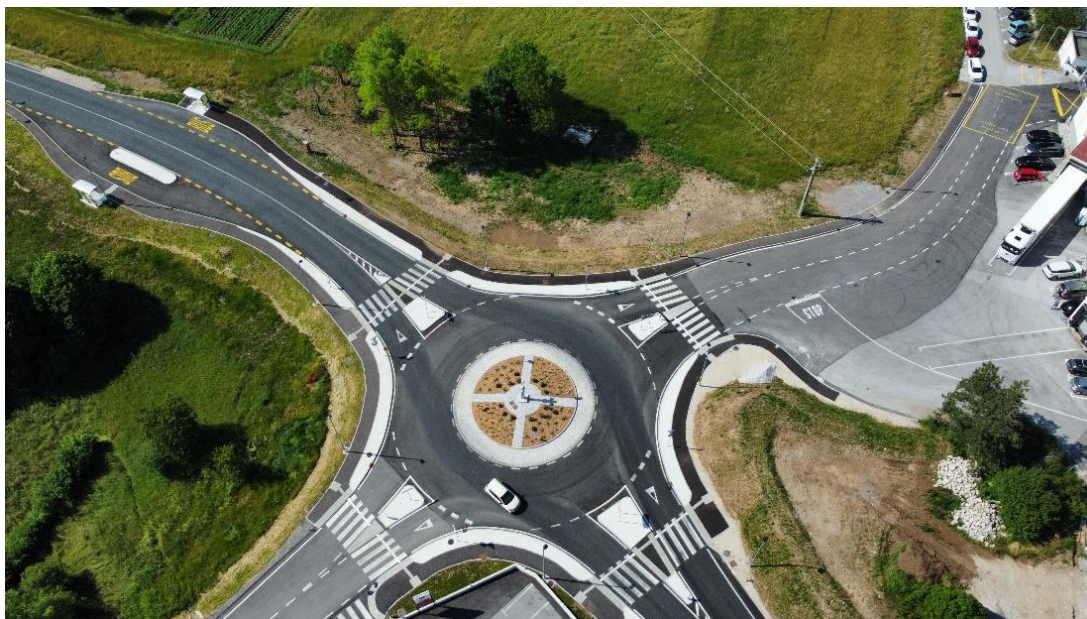
### Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo (osebni avto) (anketa šola)

Izhodišče (2024) 44,5 % → Ciljna vrednost (2032) 29,1 %

### Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (osebni avto, motor) (anketa zaposleni)

Izhodišče (2024) 100 % → Ciljna vrednost (2032) 85 %

Slika 21: Krožišče Kozina



## 9.5.1 Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve

### M5.1 Razbremenitev cestne infrastrukture z izgradnjo (severne) obvoznice Hrpelje – Kozina

Za razbremenitev mestnega jedra in preusmerjanje tranzitnega prometa bo Občina s podporo države sodelovala pri izgradnji

obvoznice. Investicija je predvidena z vključitvijo lastnega deleža Občine v letu 2025.

### M5.2 Redno investicijsko vzdrževanje lokalnih cest in križišč, preplastitve in rekonstrukcije ter novogradnje cestnega omrežja, vzdrževanje in nova javna razsvetljava

V okviru priprave registra nevarnih točk bodo evidentirana vsa križišča in krožišča ter priključki in odseki cest, ki ne zagotavljajo ustrezne preglednosti za uporabnike (voznike motornih vozil, pešce in kolesarje). Na občinskih cestah bodo odpravljene konfliktne točke z odstranitvijo ovir (tudi z odločbami za odstranitve ovir na zasebnih zemljiščih), izboljšana bo vertikalna in horizontalna signalizacija za boljšo preglednost in varnejše prehode za pešce in kolesarje, po potrebi bodo postavljena cestno prometna ogledala ipd.

Skupaj z DRSI bo izveden tudi pregled ter po potrebi ustrezne prilagoditve za večjo varnost na državni cesti od Hrpelj do naselja Obrov. Izveden bo tudi pregled ustreznosti cestne razsvetljave. Pomanjkljivosti se nato odpravijo območju celotne občine v skladu s predpisi, ki urejajo področje svetlobnega onesnaževanja. Prioritetne aktivnosti vključujejo ureditev ceste in križišča v Materiji, razširitev ceste od Tatre do meje z občino Divača, izgradnjo vpadnice do IOC Hrpelje.



## 9.5.2 Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti

### M5.3 Nadzor hitrosti in izboljšanje prometne signalizacije

Posebna pozornost bo namenjena kritičnim točkam (npr. okolica OŠ Hrpelje, glavna cesta G1-7), kjer bodo nameščeni prikazovalniki hitrosti, izboljšane talne označbe in uveden sistem bolj doslednega nadzora – tudi s

pomočjo tehnoloških rešitev. Potrebna bo skupna koordinacija medobčinskega redarstva za bolj učinkovito izvajanje nadzora nad hitrostjo.

### M5.4 Uvajanje trajnostnih prometnih režimov v mestu Hrpelje - Kozina

Po izgradnji obvoznice in z izgradnjo peš in kolesarske infrastrukture v mestnem središču bo občina uvedla umirjene prometne režime

(K+R cone, deljene površine, zmanjšane hitrosti), še posebej ob Osnovni šoli Hrpelje in na Istrski ulici. Povezan ukrep z H2.2 in K3.2.

### M5.5 Vzpostavitev območij umirjenega prometa v zalednih naseljih

Središča vaških naselij (katerih središča ne ležijo na glavni državni cesti od Hrpelj do naselja Obrov), usklajeno tudi z drugimi občinami Krasa in Brkinov in okolico osnovne šole Hrpelje, se opredeli kot območje skupnega prometnega prostora z enotno višino celotnega cestišča brez klasičnih pločnikov, minimalno prometno signalizacijo, omejeno hitrostjo (npr. do največ 30 km/h) in urbano opremo (klopi, stojala za kolesa drevesa, korita), ki bo

izboljšala varnost pešcev ter spodbudila kakovostnejše javno življenje. Na ravnih odsekih občinskih cest, kjer so omejitve hitrosti pogosto prekoračene, se lahko predvidi tudi postavitev dvignjenih prehodov za pešce ali drugih hitrostnih ovir (opsijsko se lahko predvidi tudi otoke ali zamik smernega vozišča). Izvajanje ukrepov spremlja intenzivno komuniciranje z javnostjo.

## 9.5.3 Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč

### M5.6 Vzpostavitev multimodalnega P+R vozlišča ob izvozu iz avtoceste

Občina si bo v sodelovanju z DARS prizadevala za vzpostavitev multimodalnega P+R parkirišča ob istega osebnega avtomobila za skupno pot na delo v Koper, Izolo, Divačo, Sežano, Postojno in Ljubljano), kar bo prispevalo k zmanjšanju števila vozil na cestah.

Pri načrtovanju in izvedbi bo potrebno upoštevati izvozu iz avtoceste, ki bo kot vozlišče služilo spodbujanju sopotništva (angl. »carpooling« - uporaba »Nacionalne smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih«).

### M5.7 Ureditev parkirišča za pohodnike na Kokoš

Občina Hrpelje - Kozina bo v okviru urejanja mirujočega prometa uredila namensko

parkirišče za pohodnike v Vrhpolju, ki predstavlja izhodišče za priljubljeno



rekreativno točko Kokoš. Dodatno pa tudi parkirišče za pot proti Žabniku.

Urejena parkirišča bodo omogočila obiskovalcem varno in dostopno izhodišče za pohodništvo, ob tem pa zmanjšala parkiranje na neprimernih mestih.

#### **M5.8 Spodbujanje trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila in uvajanje ukrepov za zmanjšanje uporabe osebnih vozil v Hrpeljah in Kozini**

Postavitev električnih polnilnih postaj predstavlja ključen korak k spodbujanju trajnostne mobilnosti in zmanjševanju emisij v prometu na lokalni ravni. Občina že razpolaga z 2 javnima polnilnima mestoma za električna vozila (če izvzamemo polnilna mesta na avtocestnem počivališču Kozina). Z nadaljnjo vzpostavitvijo dostopne in razpršene polnilne infrastrukture bo Občina Hrpelje – Kozina omogočila širšo uporabo električnih vozil. Polnilna infrastruktura se naj širi v sodelovanju s ponudniki (Upravljavci) polnilnih storitev (CPO – ChargePoint Operator) in v sodelovanju s sosednjimi občinami postopno na osnovi analize potreb in določitve primernih lokacij.

Občina načeloma sodi med občine z visokim deležem števila stanovanj v eno- ali dvo-stanovanjskih stavbah, ki imajo v osnovi zagotovljena tudi lastniška parkirna mesta in temu ustrezno večje možnosti za polnjenje

električnih vozil doma, kljub vsemu predlagamo, da se predvidi na polnilna mesta ob ključnih lokacijah v mestu ter ob Istrski ulici.

Vzporedno bo Občina postopno uvajala parkirni režim v mestu Hrpelje – Kozina, kjer prihaja do dolgotrajnega zasedanja parkirnih mest. Režim bo uveden na izbranih lokacijah (npr. Mestni trg, območje občinske uprave – sicer že uvedeno, Zdravstveni dom, knjižnica) in bo lahko vključeval časovno omejeno brezplačno parkiranje, označena kratkotrajna postajališča (K+R) ter potencialno uvedbo nadzora z informacijsko podporo. Ukrep bo omogočil večjo rotacijo vozil, boljšo dostopnost do storitev in prispeval k zmanjšanju nepotrebnih voženj v iskanju parkirnega mesta.



Tabela 8: Pregled ukrepov s področja motornega prometa

zap. št.	ukrep	zahtevnost	prioriteta
<b>Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve</b>			
M5.1	Razbremenitev cestne infrastrukture z izgradnjo (severne) obvoznice Hrpelje - Kozina	srednja	srednja
M5.2	Redno investicijsko vzdrževanje lokalnih cest in križišč, preplastitve in rekonstrukcije ter novogradnje cestnega omrežja, vzdrževanje in nova javna razsvetljava	visoka	visoka
<b>Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti</b>			
M5.3	Nadzor hitrosti in izboljšanje prometne signalizacije	majhna	nizka
M5.4	Uvajanje trajnostnih prometnih režimov v mestu Hrpelje - Kozina	srednja	srednja
M5.5	Vzpostavitev območij umirjenega prometa v zalednih naseljih	majhna	nizka
<b>Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč</b>			
M5.6	Vzpostavitev multimodalnega P+R vozlišča ob izvozu iz avtoceste	srednja	nizka
M5.7	Ureditev parkirišča za pohodnike na Kokoš	majhna	nizka
M5.8	Spodbujanje trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila in uvajanjem ukrepov za zmanjšanje uporabe osebnih vozil v Hrpeljah in Kozini	majhna	nizka



Tabela 9: Matrika zahtevnosti izvedbe in prioritete posameznih ukrepov

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

Tabela 10: Število ukrepov razdeljenih v matriki zahtevnosti izvedbe in prioritete

ZAHTEVNOST	visoka	3	1	0
	srednja	2	8	7
	majhna	2	6	4
		visoka	srednja	nizka
		PRIORITETA		



Tabela 11: Akcijski načrt z ukrepi, viri financiranja, odgovornostmi ter oceno zahtevnosti izvedbe ter prioriteto

## Celostno prometno načrtovanje

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	zahtevnost	odgovornost	prioriteta	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov</b>															
C1.1	Sprejem, zagon, izvajanje, vrednotenje in prenova Občinske celostne prometne strategije 2032.	redna sredstva v proračunu 20.000 € za prenovo OCPS	občinski proračun	majhna	Občina, zunanji izvajalec	visoka	30.000,00 €								
C1.2	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, sosednje občine	majhna	Občina, sosednje občine, zunanji izvajalec	srednja	10.000,00 €								
C1.3	Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in (trajnostne) mobilnosti.	1.000 € / letno (izvedba obveznih kazalnikov), 1.000 € / 3 leta (anketa)	občinski proračun	majhna	Občina, zunanji izvajalec	visoka	14.000,00 €								
C1.4	Vzpostavitev registra nevarnih točk - površine za pešce, kolesarje, JPP in motorni promet.	1.000 € letno	občinski proračun	srednja	Občina	srednja	8.000,00 €								
C1.5	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	srednja	Občina, sosednje občine, zunanji izvajalec	visoka	€ -								
<b>Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem</b>															



C1.6	Izdelava mobilnostnega načrta za Občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini.	10.000 € / za mobilnosti načrt	občinski proračun, sredstva RS in EU	majhna	Občina, Šola in vrtec, Turizem, Organizatorji dogodkov, Gospodarstvo drugi javni zavodi in ključni deležniki	srednja	40.000,00 €								
C1.7	Izvajanje akcij ozaveščanja in izobraževanja mladih o trajnostni mobilnosti	10.000 €/letno (ozaveščanje+delavnice)	občinski proračun, sredstva RS in EU	srednja	Občina, SPVCP, Turizem, šole, vrtci, gospodarstvo, sosednje občine	srednja	80.000,00 €								
C1.8	Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti	5.000 €/letno (ozaveščanje+delavnice)	občinski proračun, sredstva RS in EU	srednja	Občina, SPVCP, Turizem, gospodarstvo, sosednje občine	srednja	40.000,00 €								
C1.9	Odnosi z javnostmi	redna sredstva v proračunu, zunanji izvajalci po potrebi	občinski proračun	majhna	Občina	srednja	€ -								

### Hoja

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	vir financiranja	zahtevnost	odgovornost	prioriteta	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Ureditev varnih in dostopnih poti za vse skupine uporabnikov</b>															
H2.1	Izgradnja novih in povezovanje ter širitev obstoječih pločnikov v in med naselji.	Materija (50.000 €), do 100.000 € / študija + izvedba / projekt	občinski proračun, sredstva RS, DRSI	visoka	Občina, DRSI	srednja	350.000,00 €								



H2.2	Širitev površin za pešce znotraj območja mesta Hrpelje - Kozina.	Mestni trg (2025: 485.000 €, 2026: 30.000 €), prenove Reške (2027: 62.000 €, 2028: 62.000 €), ocenjena vrednost prehoda ŽP delež Občine - pešpot (2029: 150.000 €), izris pešpoti Nova pot in Skalna ulica (2030, 2031: 25.000 €/leto)	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI, SŽ)	visoka	Občina	visoka	839.000,00 €									
H2.3	Ureditev ali izris (novih) prehodov za pešce. Z izgradnjo prehodov se istočasno uredi infrastrukturo prilagojeno invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo.	do 10.000 €/leto	občinski proračun, sredstva RS	srednja	Občina, DRSI	nizka	80.000,00 €									
<b>Povečanje privlačnosti hoje</b>																
H2.4	Opremljanje vseh obstoječih in novih peš povezav ter območji za pešce z urbano opremo.	do 2.000 €/leto	občinski proračun	srednja	Občina	srednja	16.000,00 €									
H2.5	Redno vzdrževanje pešpoti in pločnikov.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	srednja	Občina, Komunala Sežana	nizka	€									
H2.6	Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic.	do 5.000 €/leto	občinski proračun	srednja	Občina, Turizem	srednja	40.000,00 €									

### Kolesarjenje

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	virji financiranja	zahtevnost	odgovornost	prioriteta	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
<b>Vzpostavitev mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje</b>																
K3.1	Načrt vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja znotraj občine.	20.000 €	občinski proračuni, sredstva RS in EU	majhna	Občina, zunanji izvajalec	srednja	20.000,00 €									



K3.2	Vzpostavitev sklenjenega kolesarskega omrežja znotraj območja mesta Hrpelje – Kozina.	Mestni trg (2025: 25.000 €), prenove Reške (2027: 62.000 €, 2028: 62.000 €), ocenjena vrednost prehoda ŽP - kolesarji - delež Občine (2029: 150.000 €), izris kolesarske poti Nova pot in Skalna ulica (2030, 2031: 25.000 €/leto)	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI, SŽ)	srednja	Občina	srednja	349.000,00 €									
K3.3	Podpora vzpostavitvi daljinskih in rekreativnih kolesarskih poti	do 50.000 € / leto	občinski proračuni, sredstva RS in EU	visoka	Občina, sosednje občine	visoka	250.000,00 €									
<b>Nadgradnja privlačnosti kolesarskih poti</b>																
K3.4	Opremljanje površin za kolesarje na ključnih točkah.	2.000 € / letno	občinski proračun	srednja	Občina	nizka	16.000,00 €									
K3.5	Redno vzdrževanje kolesarskih poti.	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	srednja	Občina	nizka	€									

**Javni potniški promet**

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	viri financiranja	zahtevnost	odgovornost	prioriteta	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
<b>Optimizacija vozni redov medkrajevnih linij in kakovosti storitev JPP</b>																
J4.1	Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom	/	DUJPP	srednja	Občina, DUJPP	nizka	€									
<b>Izboljšanje dostopnosti in kakovosti storitev</b>																
J4.2	Redno vzdrževanje in urejanje avtobusnih postajališč	do 14.000€ / leto	občinski proračun	srednja	Občina	nizka	54.000,00 €									
J4.3	Nadaljnja širitev prevozov na klic	od 10.000€ / leto do 20.000€ / leto	občinski proračun, DUJPP, potniki	majhna	Občina, DUJPP, sosednje občine	srednja	110.000,00 €									



J4.4	Vključitev šolskih linij v sistem javnega prevoza potnikov	redna proračunska sredstva Občine za zagotavljanje šolskih prevozov	občinski proračun	majhna	Občina, DUJPP	srednja	€ -										
J4.5	Vzpostavitev prestopnega postajališča na postajališču AC Kozina	300.000 €	občinski proračun, DARS	srednja	Občina, DARS	visoka	300.000,00 €										
J4.6	Uvedba skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic	/	DUJPP	srednja	DUJPP, koncesionarji, sosednje občine	srednja	€ -										


**Motorni promet**

zap. št.	ukrep	okvirna ocenjena vrednost ukrepa	virji financiranja	zahtevnost	odgovornost	prioriteta	SKUPAJ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve</b>															
M5.1	Razbremenitev cestne infrastrukture z izgradnjo (severne) obvoznice Hrpelje - Kozina	95.000 €	sredstva RS, občinski proračun	srednja	DRSI	srednja	95.000,00 €								
M5.2	Redno investicijsko vzdrževanje lokalnih cest in križišč, preplastitve in rekonstrukcije ter novogradnje cestnega omrežja, vzdrževanje in nova javna razsvetljava.	po projektih + redno investicijsko vzdrževanje do 90.000 €/letno + ni vključeno redno tekoče vzdrževanje (ca 450.000 €/letno)	občinski proračun, sredstva RS	visoka	Občina	visoka	3.678.000,00 €								
<b>Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti</b>															
M5.3	Nadzor hitrosti in izboljšanje prometne signalizacije	do 10.000 €/letno	občinski proračun, DRSI	majhna	Občina, DRSI	nizka	35.000,00 €								
M5.4	Uvajanje trajnostnih prometnih režimov v mestu Hrpelje - Kozina	polovica Mestnega trga (2025: 510.000 + 2026: 30.000), prenove Reške 1/2 (2027: 125.000, 2028: 125.000)	občinski proračun	srednja	Občina	srednja	790.000,00 €								
M5.5	Vzpostavitev območij umirjenega prometa v zalednih naseljih	do 5.000 €/letno	občinski proračun	majhna	Občina, sosednje občine	nizka	15.000,00 €								
<b>Povečanje zmogljivosti in kakovosti parkirišč</b>															
M5.6	Vzpostavitev multimodalnega P+R vozlišča ob izvozu iz avtoceste	ocenjena vrednost 500.000 €	občinski proračun, DARS, DRSI, sredstva RS	srednja	Občina, DARS	nizka	250.000,00 €								
M5.7	Ureditev parkirišča za pohodnike na Kokoš, Žabnik	ocenjena vrednost 50.000 €	občinski proračun	majhna	Občina	nizka	50.000,00 €								



M5.8	Spodbujanje trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila in uvajanjem ukrepov za zmanjšanje uporabe osebnih vozil v Hrpeljah in Kozini	do 50.000 €/letno	občinski proračun, ponudniki polnilne infrastrukture	majhna	Občina, izbrani ponudnik	nizka	25.000,00 €						
------	--	-------------------	--	--------	--------------------------	-------	-------------	--	--	--	--	--	--

Tabela 12: Pregled ocenjenih vrednosti za izvedbo ukrepov po posameznih stebrih in letih

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	SKUPAJ
CPN	12,000 €	32,000 €	12,000 €	25,000 €	12,000 €	22,000 €	12,000 €	45,000 €	172,000 €
HOJA	37,000 €	77,000 €	274,000 €	224,000 €	262,000 €	112,000 €	92,000 €	92,000 €	1,170,000 €
KOLESARJENJE	27,000 €	37,000 €	114,000 €	214,000 €	202,000 €	2,000 €	2,000 €	2,000 €	600,000 €
JPP	20,000 €	24,000 €	165,000 €	165,000 €	20,000 €	20,000 €	25,000 €	25,000 €	464,000 €
MOTORNI PROMET	472,000 €	561,000 €	275,000 €	225,000 €	345,000 €	445,000 €	290,000 €	290,000 €	2,903,000 €
SKUPAJ	568,000 €	731,000 €	840,000 €	853,000 €	841,000 €	601,000 €	421,000 €	454,000 €	5,309,000 €

