



Interreg
Italia-Slovenija

INTER BIKE III



Cofinanziato
dall'Unione europea
Sofinancia
Evropska unija



ŠTUDIJA O JAVNIH LINIJSKIH PREVOZIH POTNIKOV V NOTRANJEM IN MEDNARODNEM CESTNEM IN ŽELEZNIŠKEM PROMETU V OBALNO-KRAŠKI REGIJI

Ljubljana, junij 2025



ŠTUDIJA O JAVNIH LINIJSKIH PREVOZIH POTNIKOV V NOTRANJEM IN MEDNARODNEM CESTNEM IN ŽELEZNIŠKEM PROMETU V OBALNO-KRAŠKI REGIJI

Naročnik:

Regionalni razvojni center Koper
Ul. 15. maja 19.
6000 Koper

Izvajalec:

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

Datum:

junij 2025

Delovna skupina PNZ d.o.o.:

vodja naloge:

mag. David Trošt

sodelujoči:

Mihael Blaž
mag. Gregor Pretnar
Jernej Vozelj
Matija Nose
Andraž Naglič
Miha Zupančič

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	1
1.1	Splošno.....	1
1.2	Obseg naloge	1
2	ANALIZA OBSTOJEČIH MESTNIH IN PRIMESTNIH LINIJ JAVNEGA AVTOBUSNEGA PROMETA, ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA PREVOZA TER PREVOZA POTNIKOV V MEDNARODNEM CESTNEM IN ŽELEZNIŠKEM POTNIŠKEM PROMETU NA OBMOČJU OBALNO-KRAŠKE REGIJE.....	3
2.1	Obalno-kraška statistična regija	3
2.1.1	Splošno	3
2.1.2	Potovalne navade in delovne migracije	5
2.2	Avtobusni linijski promet.....	12
2.2.1	Avtobusna postajališča	12
2.2.2	Pogostnost voženj avtobusnega prevoza medkrajevnih linij	13
2.2.3	Povezanost občinskih središč v Obalno-Kraški regiji	20
2.2.4	Dopolnilne ponudbe medkrajevnih prevozov.....	26
2.2.5	Mednarodni avtobusni prevoz.....	27
2.3	Železniški potniški promet	30
2.3.1	Železniška postajališča	30
2.3.2	Povezanost občinskih središč z železniškim prevozom	33
2.3.3	Mednarodni železniški prevoz	37
2.4	Mestni avtobusni prevozi.....	37
2.4.1	Mestni avtobusni prevoz v Mestni občini Koper.....	38
2.4.2	Mestni avtobusni prevoz v občini Piran	45
2.4.3	Mestni avtobusni prevoz v občini Izola	47
2.5	Ključne ugotovitve analize obstoječega stanja	47
3	OBLIKOVANJE PREDLOGA IZBOLJŠANJA JAVNEGA LINIJSKEGA PREVOZA POTNIKOV V NOTRANJEM IN MEDNARODNEM CESTNEM PROMETU V OBALNO-KRAŠKI REGIJI.....	49
3.1	Splošno.....	49
3.2	Generalni izzivi za izboljšanje JPP na ravni občin in celotne regije	49
3.2.1	Pregled izzivov in priložnosti na ravni občin	49
3.2.2	Pregled izzivov in priložnosti za regionalno in meddržavno povezovanje obalno-kraške statistične regije.....	55
3.3	Ugotovitve in predlogi predstavnikov občin ter Območne razvojne agencije Krasa in Brkinov za izboljšanje ponudbe javnega medkrajevnega in regijskega potniškega prometa	56
3.3.1	Mestna občina Koper.....	57
3.3.2	Občina Piran	58
3.3.3	Občina Ankaran	59
3.3.4	Občina Divača	60
3.3.5	Območna razvojna agencija Krasa in Brkinov - ORA	61

3.3.6	Povzetek ključnih predlogov za izboljšanje javnega potniškega prometa.....	62
4	PRIPRAVA PREDLOGA FINANCIRANJA SPREMEMBE LINIJ ALI UVEDBE DODATNIH LINIJ V NOTRANJEM IN MEDNARODNEM CESTNEM PROMETU V OBALNO-KRAŠKI REGIJI.	65
4.1	Predlagani ukrepi in nove linije	65
4.2	Stroškovne ocene.....	66
4.3	Možnosti financiranja.....	66
4.4	Povzetek.....	67

KAZALO SLIK

Slika 1: Prikaz območja obalno-kraške statistične regije in meje naselij	4
Slika 2: Povprečno število potovanj na delovni dan po regijah (vir: PNZ, november 2022)	5
Slika 3: Trajanje vseh in posameznih potovanj na delovni dan po regijah (vir: PNZ, november 2022)	5
Slika 4: Delež potovanj znotraj regije (vir: PNZ, november 2022)	6
Slika 5: Delež potovanj po namenih (vir: PNZ, november 2022)	6
Slika 6: Delež potovanj združen po namenih pred vrnitvijo domov (vir: PNZ, november 2022)	7
Slika 7: Delež potovanj po prometnem načinu (vir: PNZ, november 2022)	7
Slika 8: Delež potovanj po prometnem načinu združen na osnovne 4 vrste (vir: PNZ, november 2022)	8
Slika 9: Delovne migracije v osrednjeslovensko statistično regijo, 2023 (vir: SURS)	9
Slika 10: Tujci, delovni migranti, leto 2023 (vir: SURS)	9
Slika 11: Indeks delovnih migracij za posamezne statistične regije (vir: SURS)	10
Slika 12: Indeks delovnih migracij za posamezne občine (vir: SURS)	11
Slika 13: Prikaz avtobusnih postaj oz. postajališč v obalno-kraški regiji	12
Slika 14: Število odhodov avtobusa po postajah na delovni dan	15
Slika 15: Delež postajališč po razredih pogostnosti odhodov na delovni dan	16
Slika 16: Število odhodov avtobusa po postajah v soboto	17
Slika 17: Delež postajališč po razredih pogostnosti odhodov v soboto	17
Slika 18: Število odhodov avtobusa po postajah v nedeljo	18
Slika 19: Delež postajališč po razredih pogostnosti odhodov v nedeljo	19
Slika 20: Delež postajališč po razredih pogostnosti odhodov na praznik (dela prost dan)	19
Slika 21: Število odhodov avtobusa po postajah na praznik (dela prost dan)	20
Slika 22: Število odhodov med občinskimi središči na delovni dan	22
Slika 23: Število odhodov med občinskimi središči v soboto	23
Slika 24: Potovalni čas med občinskimi središči z medkrajevnim avtobusnim prevozom (minute)	24
Slika 25: Vozni red linije Koper - Trst (vir: www.arriva.si)	28
Slika 26: Prikaz lokacij postajališč (zelena pika) prevoznika Flixbus v bližnjem območju Obalno-Kraške regije	30
Slika 27: Prikaz železniških prog v Obalno-kraški regiji (vir: SŽ-Infrastruktura d.o.o.)	31
Slika 28: Prikaz železniških postaj oz. postajališč v Obalno-Kraški regiji,	32
Slika 29: Število odhodov med občinskimi središči na delovni dan	35
Slika 30: Število odhodov med občinskimi središči ob sobotah	36
Slika 31: Ulice, po katerih vozijo Kurjerce (vir: Arriva)	44
Slika 32: Prikaz poteka linij mestnega prometa v občini Piran	45

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Število naselij in prebivalcev v občinah	4
Preglednica 2: Delež potovanj po prometnem načinu (vir: PNZ, november 2022)	8
Preglednica 3: Število naselij in prebivalcev v občinah (vir: SURS)	10
Preglednica 4: Delež zaposlenih v drugih občinah oz. izven regije	11
Preglednica 5: Število naselij in prebivalcev v občinah (vir: SURS)	13
Preglednica 6: Vrste povezav med občinskimi središči	21
Preglednica 7: Najkrajši in najdaljši potovalni čas med občinskimi središči z medkrajevni avtobusnim prevozom	25
Preglednica 8: Relativne razlike med najkrajšim in najdaljšim potovalnim časom med občinskimi središči	25
Preglednica 9: Število naselij in prebivalcev v občinah (vir: SURS)	32
Preglednica 10: Vrsta povezave občinskih središč z vlakom	34
Preglednica 11: Dolžina potovalnega časa z vlakom med postajami občinskih središč v minutah	37
Preglednica 12: Analiza odhodov linije 1 mestnega prometa občine Koper	38
Preglednica 13: Analiza odhodov linije 2 mestnega prometa občine Koper	39
Preglednica 14: Analiza odhodov linije 3 mestnega prometa občine Koper	39
Preglednica 15: Analiza odhodov linije 4 mestnega prometa občine Koper	40
Preglednica 16: Analiza odhodov linije 5 mestnega prometa občine Koper	40
Preglednica 17: Analiza odhodov linije 6 mestnega prometa občine Koper	41
Preglednica 18: Analiza odhodov linije 7 mestnega prometa občine Koper	41
Preglednica 19: Analiza odhodov linije 8 mestnega prometa občine Koper	42
Preglednica 20: Analiza odhodov linije 9 mestnega prometa občine Koper	42
Preglednica 21: Analiza odhodov linije 10 mestnega prometa občine Koper	43
Preglednica 22: Analiza odhodov linije 11 mestnega prometa občine Koper	43
Preglednica 23: Analiza odhodov linije 12 mestnega prometa občine Koper	44
Preglednica 24: Analiza odhodov Linije 1 mestnega prometa občine Piran	46
Preglednica 25: Analiza odhodov Linije 2 mestnega prometa občine Piran	46

1 UVOD

1.1 Splošno

Kapitalizacijski projekt INTER BIKE III Programa INTERREG VI-A Italija-Slovenija 2021-2027 prenaša rezultate prejšnjih dveh projektov o razvoju kolesarjenja in promociji kolesarskih turističnih destinacij na nova območja v čezmejnem prostoru, ki sta Občina Ilirska Bistrica ter Dolina rek Ter in Nadiža v Furlaniji-Juljski krajini. V okviru projekta poteka tudi prenos dobrih praks med partnerji.

V Obalno-Kraški regiji je predvidena priprava predloga organiziranosti linij primestnega avtobusnega javnega potniškega prometa po vzoru sosednje Dežele Furlanije-Juljske krajine. Projektni partner Regionalni razvojni center Koper je predvidel izdelavo študije o javnih linijskih prevozih potnikov v notranjem in mednarodnem cestnem in železniškem prometu v Obalno-Kraški regiji. Izdelavo študije sofinancira Evropska unija.

1.2 Obseg naloge

Naloga je izdelana fazno, in sicer v treh sklopih.

1. faza: Analiza obstoječih mestnih in primestnih linij javnega avtobusnega prometa, železniškega potniškega prevoza ter prevoza potnikov v mednarodnem cestnem in železniškem potniškem prometu na območju Obalno-Kraške regije.

V prvi fazi je izvedena analiza obstoječih mestnih in primestnih linij javnega avtobusnega prometa, železniškega potniškega prevoza ter prevozov v mednarodnem cestnem in železniškem potniškem prometu na območju Obalno-Kraške regije. Regija obsega osem občin in sicer Ankaran, Divačo, Hrpelje-Kozino, Izolo, Komen, Mestno občino Koper, Piran in Sežano. Pri analizi linij mednarodnega potniškega prevoza se upošteva postajne točke linij, ki povezujejo Obalno-Kraško regijo z Deželo Furlanijo-Juljsko krajino v Republiki Italiji in z Istrsko županijo v Republiki Hrvaški.

Pri izdelavi analize se je izhajalo iz novih vozniških redov medkrajevnega avtobusnega potniškega prometa, ki so stopili v veljavo 1. 7. 2024, skladno s sprejetimi odločitvami o oddaji javnega naročila »Izbira koncesionarjev za izvajanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov na območju Republike Slovenije«, št. javnega naročila 2430-22-021, ki ga je Ministrstvo za okolje, prostor in energijo objavilo 4. 1. 2023.

Izvajalec je analizo predstavil Regionalnemu razvojnemu centru Koper (naročniku) in predstavnikom osmih občin. Občine so na podlagi analize podale predloge o spremembi, ukinitvi ali dodatku novih itinerarjev ali linij avtobusnega prometa. Predloge se upošteva v drugi fazi izvedbe pri pripravi predloga

izboljšanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem cestnem in železniškem prometu v regiji.

2. faza: Oblikovanje predloga izboljšanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem cestnem prometu v Obalno-Kraški regiji.

Na podlagi opravljene analize v 1. fazi, pregledu gradiva iz priprave Občinskih celostnih strategij in podanih pobud občin so podani predlogi izboljšav javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem cestnem in železniškem prometu v obalno-kraški statistični regij, ki zajemajo:

- sprememba obstoječih itinerarjev ali linij mestnega in primestnega avtobusnega prometa, dodatek novih itinerarjev ali linij mestnega in primestnega avtobusnega prometa ali njihova ukinitve,
- spremembe, ukinitve ali dodatek novih itinerarjev in linij v notranjem cestnem prometu s sosednjima Goriško in Primorsko-notranjsko regijo ter s sosednjima Furlanijo-Juljsko krajino in Istrsko županijo v mednarodnem cestnem prometu,
- izboljšave v integriranem potniškem prometu: navezave avtobusnih linij na notranji in čezmejni regijski železniški promet,
- uvedba sezonskih avtobusnih linij za prevoz koles.

3. faza: Priprava predloga financiranja spremembe linij ali uvedbe dodatnih linij v notranjem in mednarodnem cestnem prometu v Obalno-Kraški regiji.

V zadnji fazi so predlagane spremembe linij in nove linije finančno ovrednotene ter podani predlogi njihovega financiranja z nacionalnimi in občinskimi sredstvi. Poleg dodatnih linij so ovrednotene investicije še za nekatere druge ukrepe.

Predlog je podlaga za pogovore z državo o optimizacij linij javnega avtobusnega potniškega prometa in povezanih ukrepah.

2 ANALIZA OBSTOJEČIH MESTNIH IN PRIMESTNIH LINIJ JAVNEGA AVTOBUSNEGA PROMETA, ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA PREVOZA TER PREVOZA POTNIKOV V MEDNARODNEM CESTNEM IN ŽELEZNIŠKEM POTNIŠKEM PROMETU NA OBMOČJU OBALNO-KRAŠKE REGIJE

2.1 Obalno-kraška statistična regija

2.1.1 Splošno

Obravnavano območje je obalno-kraška statistična regija (v nadaljevanju regija) s 119.205 prebivalci (vir: SURS, leto 2024). Po površini regija pokriva cca. 5,2 % površine Slovenije, na kateri živi 5,6 % celotnega prebivalstva. Na ravni NUTS-2 regija spada v kohezijsko regijo Zahodna Slovenija, skupaj z osrednjeslovensko, gorenjsko in goriško statistično regijo.

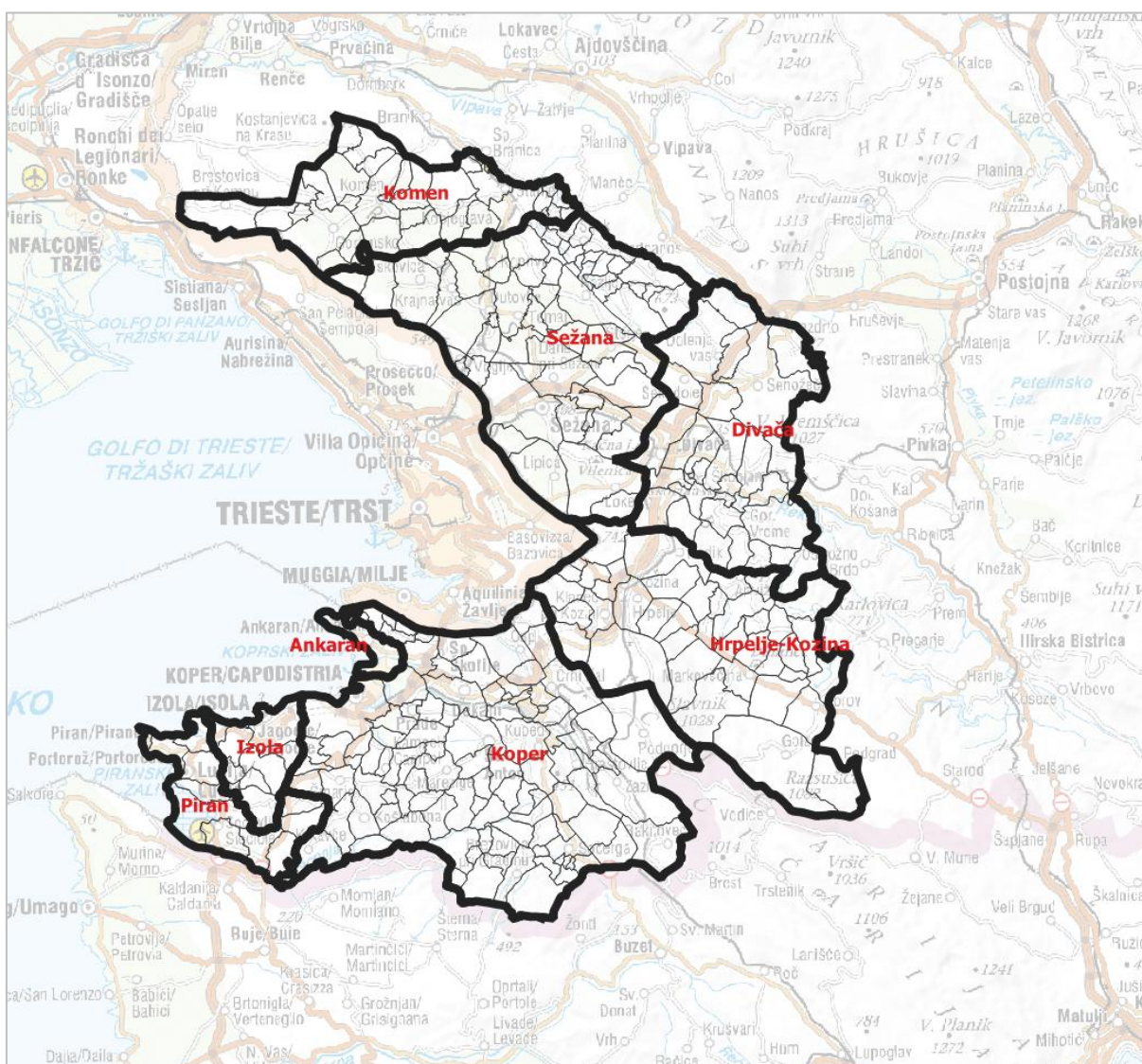
Regija vključuje **8 občin** v katerih je skupaj 294 naselij.

- Ankaran,
- Divačo,
- Hrpelje-Kozino,
- Izola,
- Komen,
- Mestno občino Koper,
- Piran in
- Sežano.

Občine Ankaran, Izola, Koper in Piran predstavljajo istrski del, občine Divača, Hrpelje-Kozina, Komen in Sežana pa brkinsko-kraški del. Regija je po gostoti prebivalstva nekoliko nad slovenskim povprečjem, znotraj regije pa je razpršenost prebivalstva neenakomerna, saj so visoke koncentracije značilne za obalne občine, medtem ko je zaledje redkeje poseljeno.

Preglednica 1: Število naselij in prebivalcev v občinah

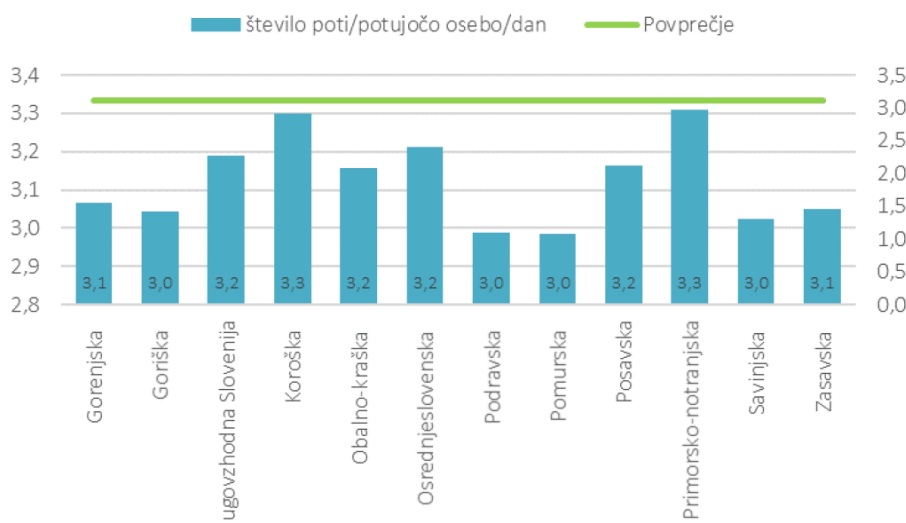
Občina	Število naselij	Prebivalci (vir SURS, 1.6.2024)	Gostota naseljenosti (prebivalcev/km2)
Ankaran	1	3.325	412
Divača	31	4.501	31
Hrpelje-Kozina	39	5.181	27
Izola	9	16.479	578
Komen	35	3.509	34
Mestna občina Koper	105	54.252	178
Piran	11	18.119	416
Sežana	64	13.839	64



Slika 1: Prikaz območja obalno-kraške statistične regije in meje naselij

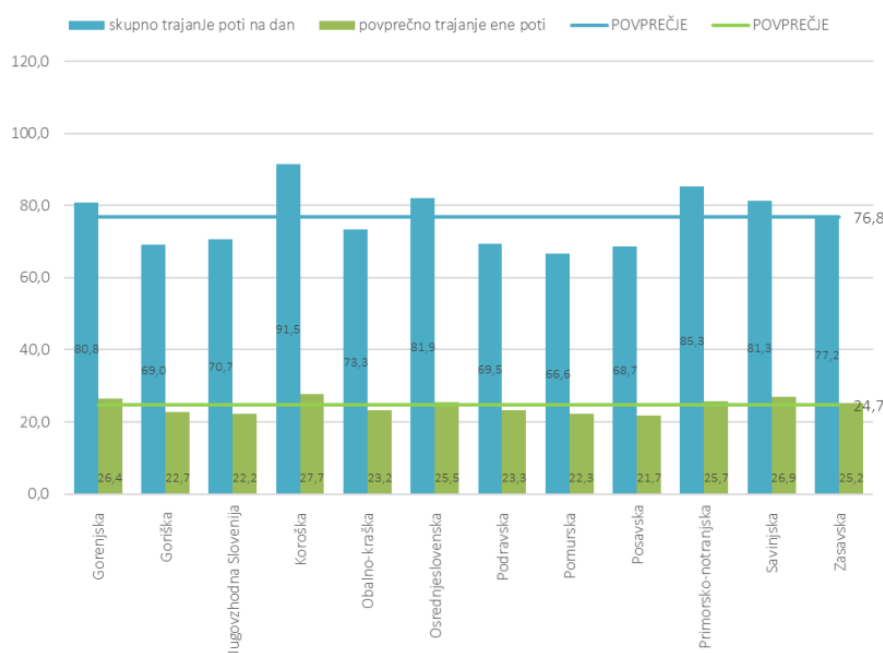
2.1.2 Potovalne navade in delovne migracije

V regiji prebivalci, ki opravijo vsaj eno potovanje na dan, naredijo 3,2 potovanja, kar je desetinko nad slovenskim povprečjem, ki je 3,1.



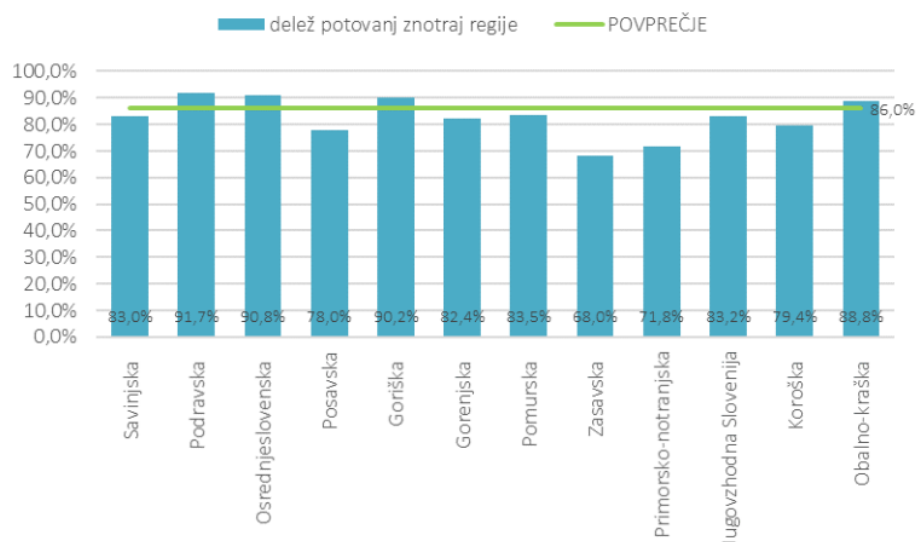
Slika 2: Povprečno število potovanj na delovni dan po regijah (vir: PNZ, november 2022)

Slovenci povprečno potujejo 77 minut na dan. Prebivalci obalno-kraške regije pa dnevno potujejo manj časa, 73,4 minute oz. 5 %. Trajanje posameznega potovanja (23,2 min) je v regiji tudi krajše od slovenskega povprečja (24,7 min). Med številom potovanj in trajanjem potovanja je opazna razmeroma močna korelacija.

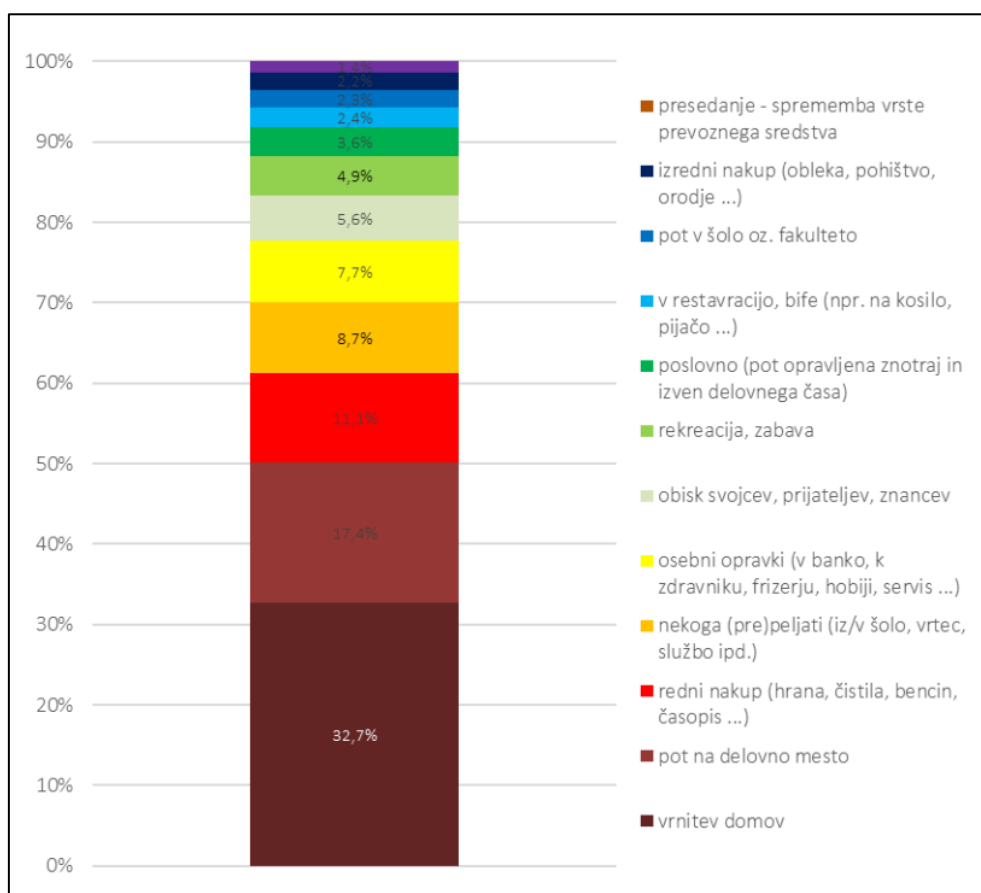


Slika 3: Trajanje vseh in posameznih potovanj na delovni dan po regijah (vir: PNZ, november 2022)

Delež potovanj, ki se začne in konča znotraj regije je 88,8 %. Delež je pričakovan za regije z mestno občino.



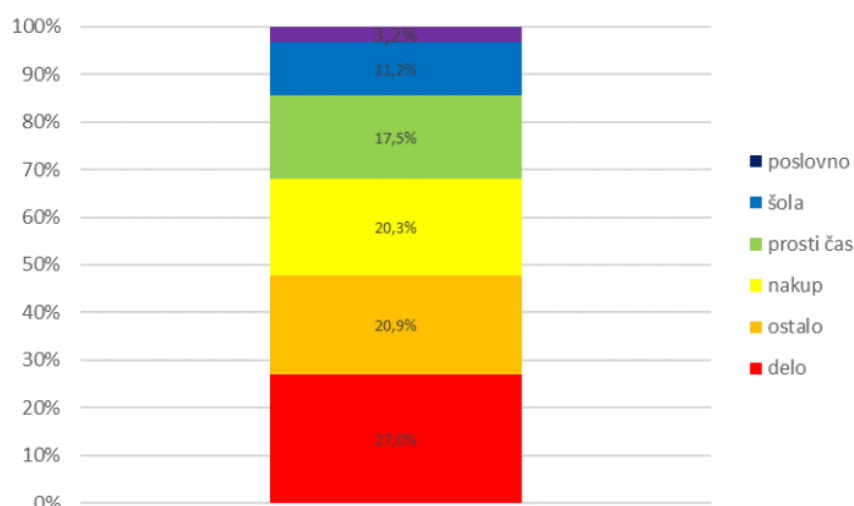
Slika 4: Delež potovanj znotraj regije (vir: PNZ, november 2022)



Slika 5: Delež potovanj po namenih (vir: PNZ, november 2022)

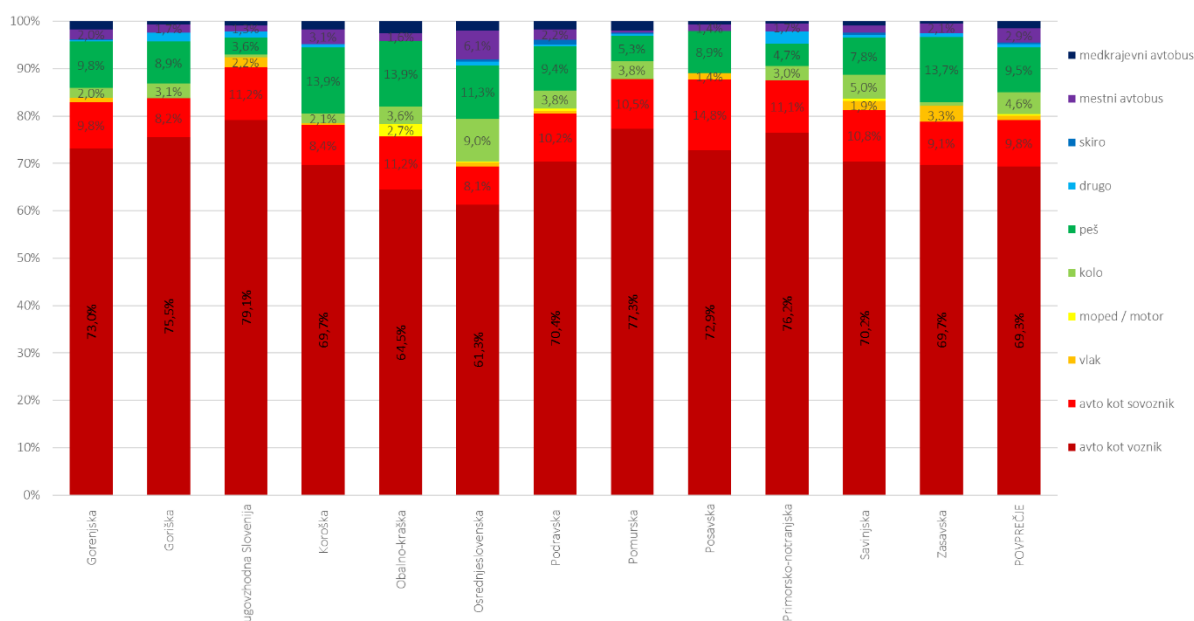
Največji delež potovanj se opravi z namenom vrnitve domov (33 %). Drugi najpogostejši namen potovanja je na delovno mesto (17 %), sledi redni nakup (11 %) itd.

V kolikor posamezne namene združimo v 6 glavnih kategorij pred analizo povratka domov, je največ potovanj na delo (27 %), sledijo prostočasne dejavnosti, nakupi in ostali nameni (med 18 in 21 % deležem).



Slika 6: Delež potovanj združen po namenih pred vrnitvijo domov (vir: PNZ, november 2022)

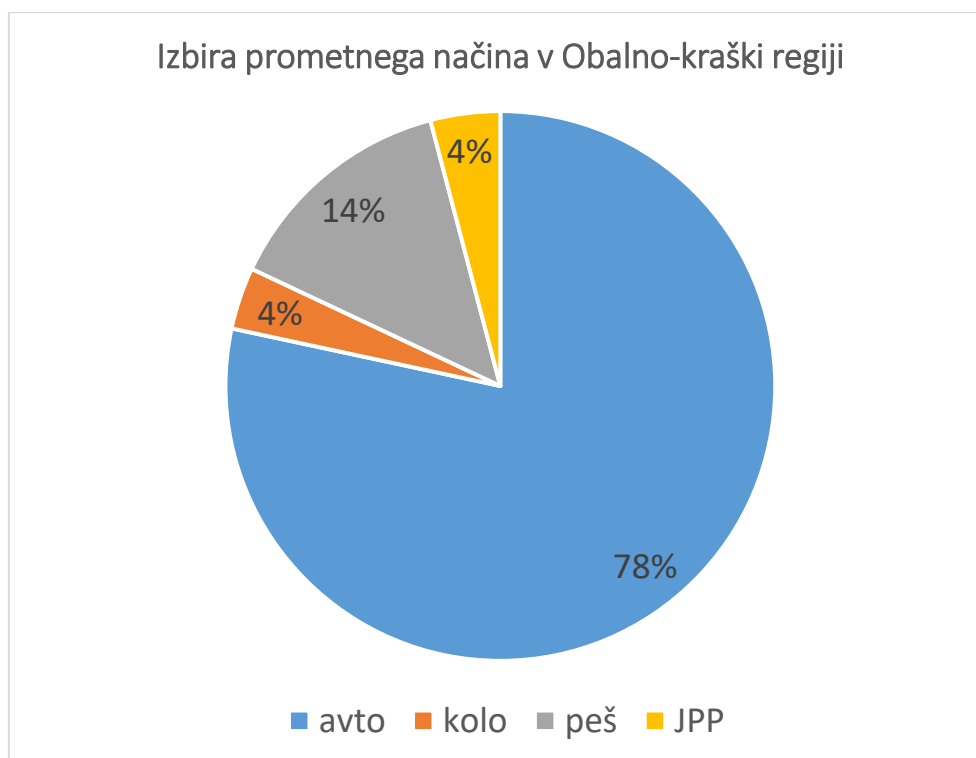
Daleč najbolj uporabljeno prevozno sredstvo je avto. Za obalno-kraško regijo glede na ostale slovenske regije je značilno, da se najmanj vozijo z vlakom, sicer pa se z medkrajevnim avtobusom največ vozijo ravno v obalno-kraški regiji (2,5 %) vendar so razlike z ostalimi regijami majhne.



Slika 7: Delež potovanj po prometnem načinu (vir: PNZ, november 2022)

Preglednica 2: Delež potovanj po prometnem načinu (vir: PNZ, november 2022)

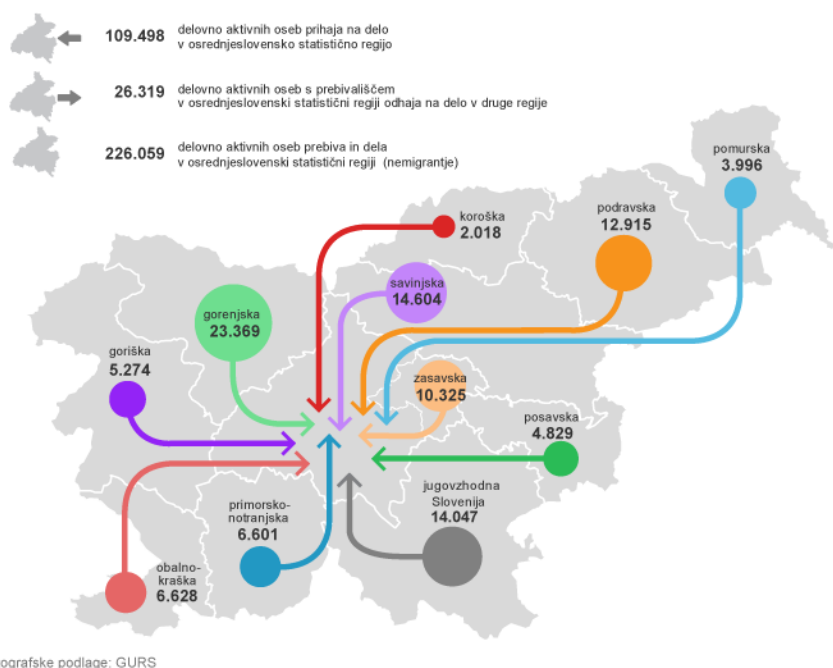
NAČIN POTOVANJA	delež
avto kot voznik	64,5%
avto kot sovoznik	11,2%
vlak	0,0%
moped / motor	2,7%
kolo	3,6%
peš	13,9%
drugo	0,0%
skiro	0,0%
mestni avtobus	1,6%
medkrajevni avtobus	2,5%



Slika 8: Delež potovanj po prometnem načinu združen na osnovne 4 vrste (vir: PNZ, november 2022)

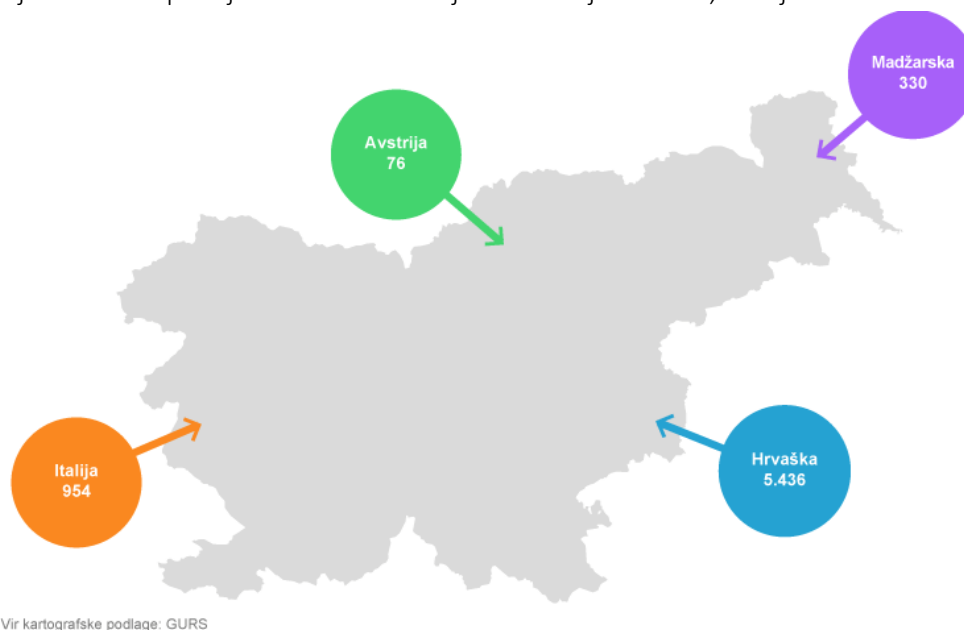
Delovno aktivno prebivalstvo je zaposleno tudi izven matične občine bivanja. Vzroki so različni, kot npr. pomanjkanje določenih delovnih mest v matični občini ali ustrežnejša delovna mesta izven nje.

Na ravni celotne Slovenije so delovne migracije zelo izrazite, kar velja tudi za obalno-kraško regijo. Delovne migracije med posameznimi statističnimi regijami so manj številne kot delovne migracije med občinami, saj statistične regije pokrivajo večje teritorialno območje. Ob koncu leta 2023 je bilo medregijskih delovnih migrantov okoli 206.500 ali 22,4 % delovno aktivnega prebivalstva (3.800 medregijskih delovnih migrantov več kot v letu 2022).



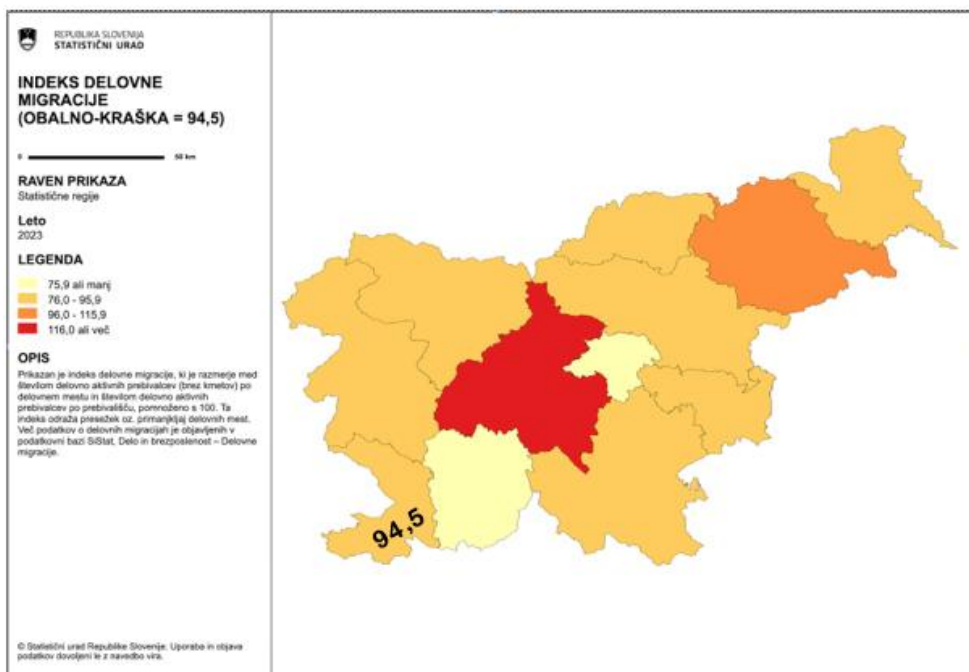
Slika 9: Delovne migracije v osrednjeslovensko statistično regijo, 2023 (vir: SURS)

Tujci dnevni migranti so državljani sosednjih držav (Italije, Avstrije, Madžarske ali Hrvaške), ki delajo v Sloveniji, vendar tu nimajo prijavljenega niti stalnega niti začasnega prebivališča. Ob koncu leta 2023 je v Sloveniji delalo skoraj 6.800 tujcev čezmejnih delovnih migrantov, kar je bilo za 7 % več kot leto pred tem. Podatki kažejo, da se v zadnjih desetih letih skupno število tujcev dnevnih migrantov stalno povečuje. Slovenija kot ciljna država za opravljanje dela še ni tako zanimiva med Avstrijci in Madžari, čeprav se je njihovo število v 2022 letu povečalo, medtem ko se je število Italijanov zmanjšalo. Največ tujcev dnevno prihaja na delo v Slovenijo iz sosednje Hrvaške, nekaj več kot 5.400.



Slika 10: Tujci, delovni migranti, leto 2023 (vir: SURS)

Indeks delovnih migracij je razmerje med številom delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) po delovnem mestu in številu delovno aktivnih prebivalcev po prebivališču (pomnoženo s 100). Indeks odraža presežek ali primanjkljaj delovnih mest. Razen osrednjeslovenske statistične regije so imele vse regije indeks delovnih migracij v letu 2023 manjši od 100. Vrednost indeksa za obalno-kraško statistično regijo je 94,5.

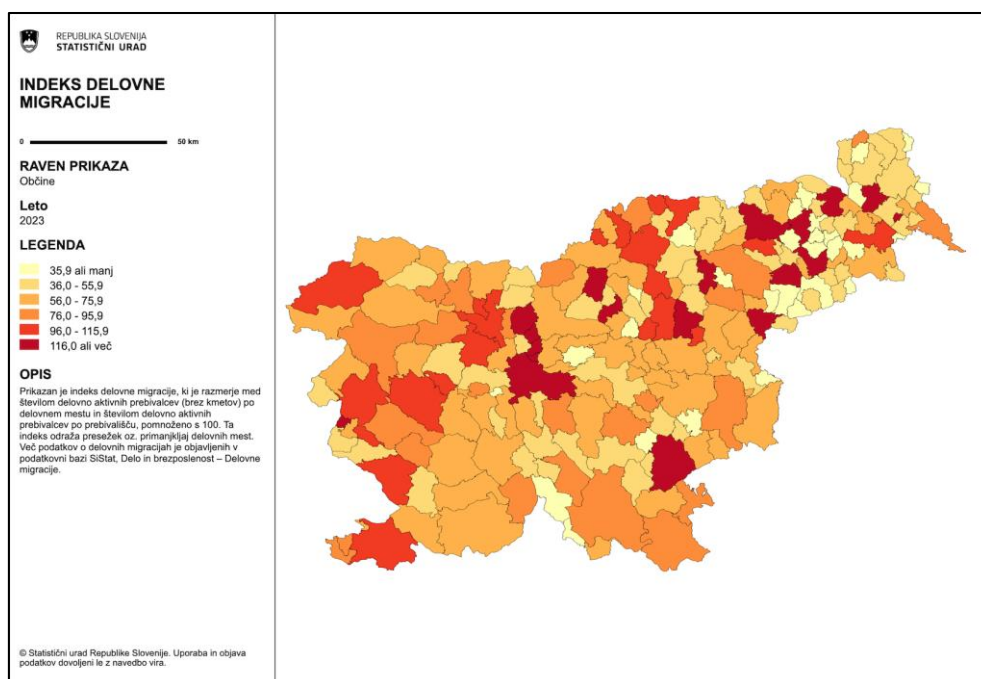


Slika 11: Indeks delovnih migracij za posamezne statistične regije (vir: SURS)

V preglednici spodaj je prikazan indeks delovnih migracij na ravni občin v regiji. Najnižji je v občini Komen, nad vrednostjo 100 pa v Mestni občini Koper in občini Sežana.

Preglednica 3: Število naselij in prebivalcev v občinah (vir: SURS)

Občina	Delovno prebivalstvo po občini	aktivno po prebivališča	Delovno prebivalstvo po delovnega mesta	aktivno po občini	indeks delovnih migracij
Ankaran	1.409		1.019		72,3
Divača	2.019		961		47,6
Hrpelje-Kozina	2.256		1.651		73,2
Izola	6.878		6.293		91,5
Komen	1.406		715		50,9
Mestna občina Koper	23.532		24.901		105,8
Piran	7.318		6.152		84,1
Sežana	5.686		6.040		106,2



Slika 12: Indeks delovnih migracij za posamezne občine (vir: SURS)

Delež delovno aktivnih, ki so zaposleni izven regije, je 22 %. Občina z največjim deležem delovno aktivnih, ki so zaposleni izven regije, je Komen, sledita Hrpelje-Kozina in Ankaran. Največ delovno aktivnih, ki so zaposleni v regiji, je v občinah Izola, Koper in Piran.

Občini, v katerih živi in dela več kot polovica delovno aktivnih, sta Koper in Sežana.

Preglednica 4: Delež zaposlenih v drugih občinah oz. izven regije

občina bivališča	delovno aktivni	občina delovnega mesta								izven Regije
		Ankaran	Divača	Hrpelje - Kozina	Izola	Komen	Koper	Piran	Sežana	
Ankaran	1409	18%	0%	1%	8%	0%	41%	4%	2%	26%
Divača	2019	1%	17%	5%	4%	1%	16%	1%	21%	35%
Hrpelje - Kozina	2256	1%	2%	26%	7%	0%	25%	2%	9%	29%
Izola	6878	1%	0%	1%	36%	0%	32%	10%	1%	19%
Komen	1406	0%	1%	0%	1%	24%	4%	0%	23%	46%
Koper	23532	2%	0%	1%	9%	0%	63%	5%	1%	19%
Piran	7318	1%	0%	0%	8%	0%	22%	47%	1%	21%
Sežana	5686	0%	3%	2%	1%	2%	9%	1%	55%	27%
skupaj izven Regije:										22%

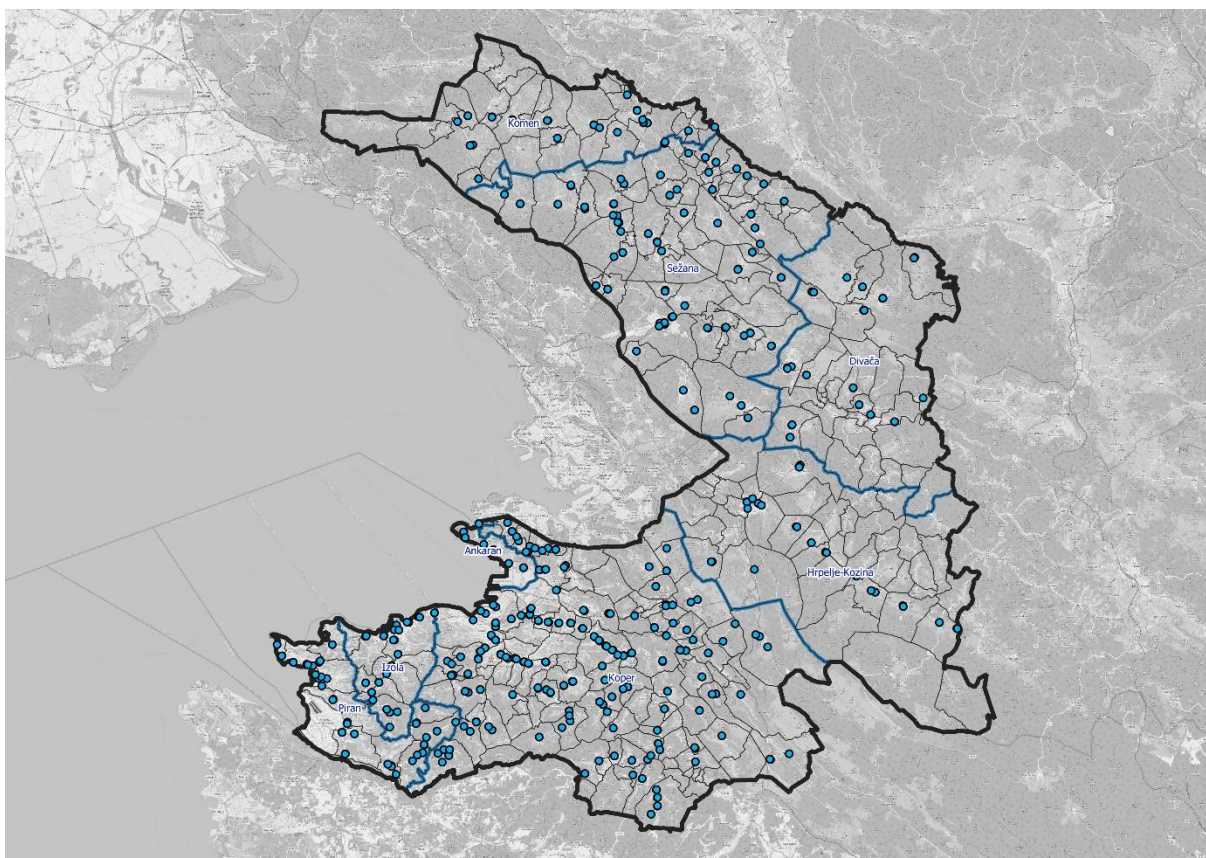
2.2 Avtobusni linijski promet

2.2.1 Avtobusna postajališča

Na območju regije je evidentiranih 302 avtobusnih in 21 železniških postaj ali postajališč. Sorazmerno z velikostjo občine in poselitvijo se največ avtobusnih postajališč nahaja v Mestni občin Koper in najmanj v občini Ankaran.

Za odločitev o uporabi javnega prevoza sta med pomembnejšimi dejavniki bližina postajališča in pogostnost voženj na postajališču.

Najprej so prikazani rezultati analize, ki ne vključujejo komponente časovne oddaljenosti prebivalcev od postajališča (bližina postajališča), temveč opremljenost naselja s postajališčem, kot osnovna komponenta sistema javnega prevoza.



Slika 13: Prikaz avtobusnih postaj oz. postajališč v obalno-kraški regiji

Na ravni občin je bil največji delež naselij brez vsaj enega avtobusnega postajališča ugotovljen v občini Hrpelje-Kozina, in sicer 72 %, kar predstavlja 37 % prebivalstva občine. Več kot tretjinski delež naselij brez postajališča je bil ugotovljen tudi v občinah Koper, Izola in Sežana, vendar v teh občinah delež prebivalcev, ki živijo v naseljih brez postajališča, ne presega 10 %. V občinah Piran in Ankaran ima vsako

naselje vsaj eno avtobusno postajališče, pri čemer je občina Ankaran v registru prostorskih enot vodena kot eno samo naselje.

Preglednica 5: Število naselij in prebivalcev v občinah (vir: SURS)

Občina	Število avtobusnih postaj	Število naselij brez postaje za JPP	Delež naselij v občini brez avtobusne postaje	Delež prebivalcev, ki živi v naselju brez avtobusne postaje
Ankaran	7	0	0 %	0 %
Divača	16	17	55 %	19 %
Hrpelje-Kozina	17	28	72 %	37 %
Izola	20	3	33 %	3 %
Komen	19	20	57 %	30 %
Mestna občina Koper	137	38	37 %	10 %
Piran	29	0	0 %	0 %
Sežana	57	22	34 %	6 %

Analiza ne vključuje komponente časovne oddaljenosti prebivalcev od postajališča, ampak preverja opremljenost naselja z osnovno infrastrukturo, ki omogoča vzpostavitev linije JPP.

2.2.2 Pogostnost voženj avtobusnega prevoza medkrajevnih linij

Standard dostopnosti se določi s prostorsko in časovno oddaljenostjo do postajališča javnega prometa in **pogostnostjo voženj** na teh postajališčih. Za oba elementa so sicer določeni normativi.

V analizi so upoštevane vse medkrajevne avtobusne linije, ki jih izvajajo prevozniki v Obalno-Kraški regiji. V nadaljevanju so prikazani rezultati analize **druge** prvine dostopnosti do javnega prometa, in **sicer pogostost voženj**. Medkrajevni javni promet deluje po principu, da so manjša naselja povezana z večjim oz. občinskim ali funkcionalnim središčem. Od tu pa potnik prestopi na direktno linijo, ki povezuje dve občinski ali funkcionalni središči. V kolikor je evidentirana neustrezna povezava med naseljem in večjim središčem, pomeni da je standard dostopnosti z javnim potniškim prometom v splošnem za to naselje na nizki oz. neustrezni ravni.

Na podlagi veljavnega registra medkrajevnih avtobusnih vozniš redov ¹ je za vsako postajališče izračunano število dnevnih parov voženj ob navedenih značilnih dnevih. Posebej je obravnavana pogostnost ob delavnikih, ob sobotah in nedeljah ter prazniku. Nabor podatkov za analizo pogostosti voženj izvira na spodaj navedene datume, in sicer:

¹ www.nap.si

- delovni dan: sredo – 13.11.2024,
- konec tedna: sobota – 16.11.2024,
- konec tedna: nedelja – 17.11.2024 in
- dela prost dan: praznik – 31.10.2024.

Če želimo dober javni promet, bi morala biti pogostnost voženj v medkrajevnem prometu²:

- ob delavnikih v konicah **na 30 minut** ali manj, zunaj konic **do ene ure**, kar po definiciji predstavlja **razred 3** in
- ob sobotah, nedeljah in praznikih pogostost voženj največ na **dve uri**, kar predstavlja **razred 2**.

Razred 1 predstavlja število odhodov tistih linij, ki so vzpostavljene za točno določene namene (npr. za prevoze srednješolcev) oziroma zagotavljajo minimalno dostopnost nekega naselja z JPP. Značilno je, da pri tako nizki pogostnosti odhodov voženj v poznopoldanskih urah ni na voljo.

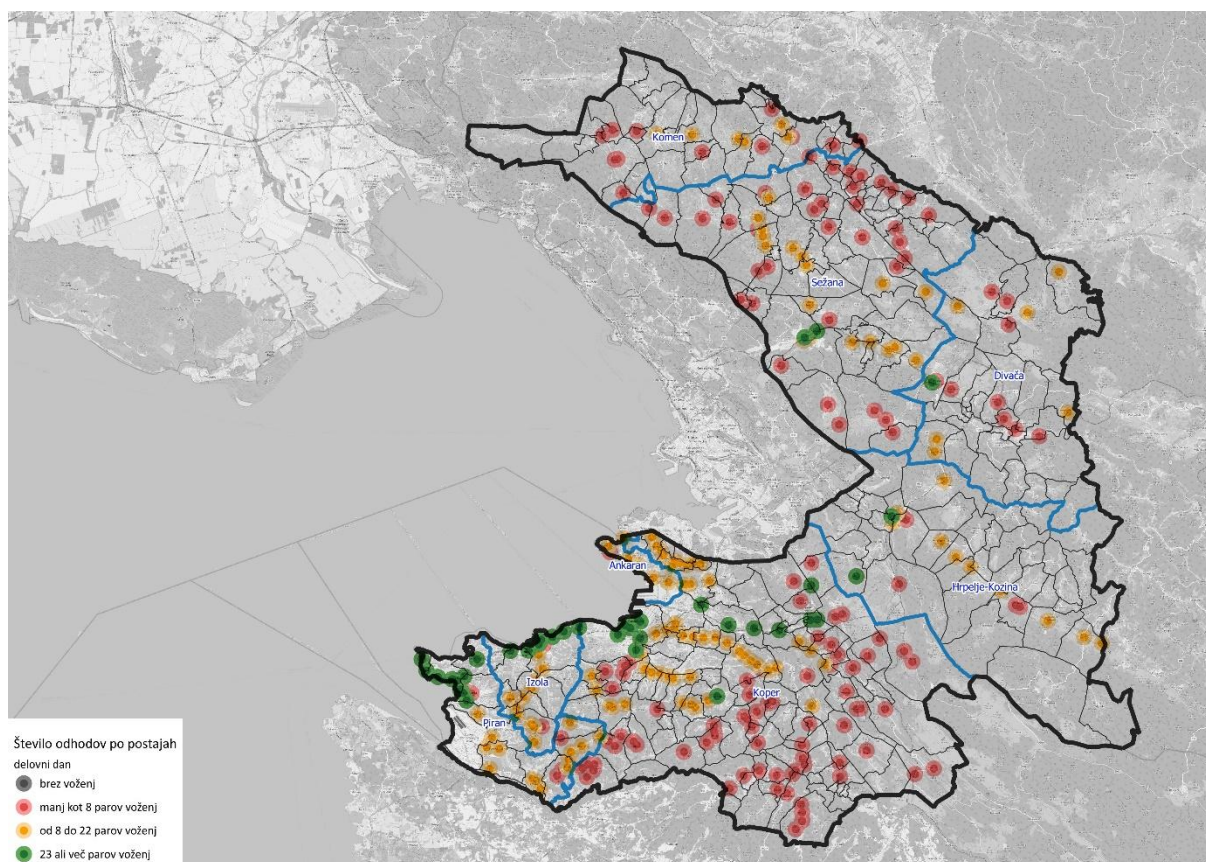
V nadaljevanju so rezultati analize pogostosti voženj po značilnih dnevih. Na grafiki so z barvno lestvico prikazani razredi pogostnosti odhodov. Zelena barva prikazuje postajališča s primerno pogostnostjo odhodov (razred 3), oranžna zadovoljivo (razred 2), rdeča nezadovoljivo pogostnostjo (razred 1) in črna barva postajališča brez voženj na dotični dan.

Podrobnejši prikazi so v prilogi.

2.2.2.1 Analiza števila odhodov na delovni dan

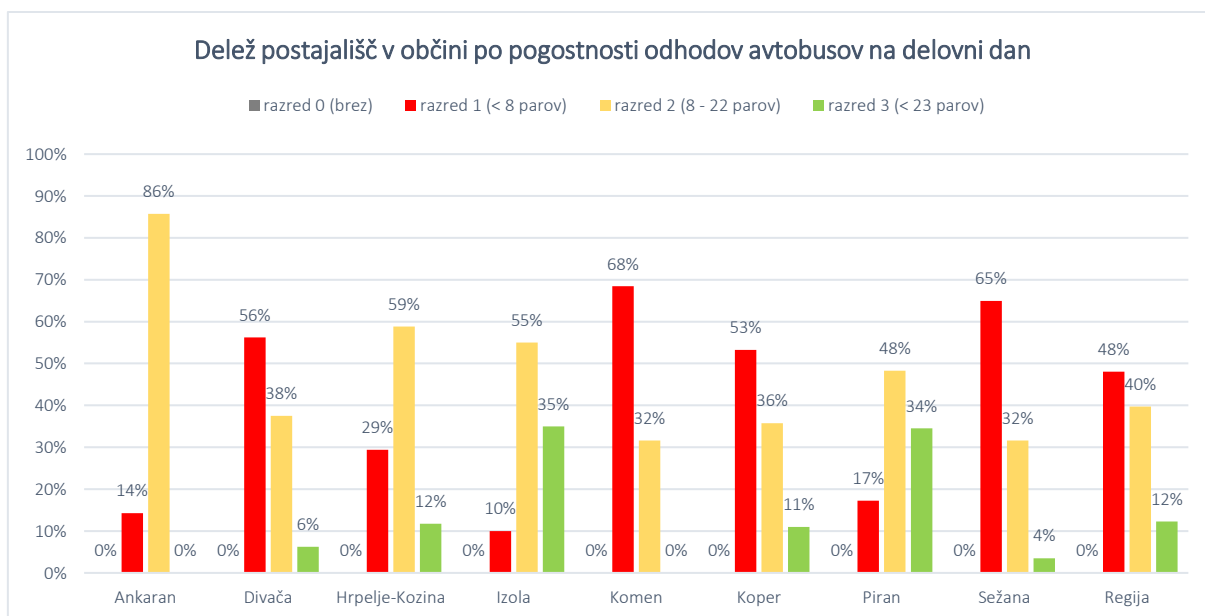
Na spodnji sliki so prikazana postajališča po barvni lestvici glede na razred pogostnosti odhodov. Zelena barva je razvidna na območju mesta Koper, na obalnem koridorju med Koprom in Piranom, na obalnem pasu med Piranom ter Lucijo. Zadovoljiva raven odhodov (zelena barva) na nekaterih postajališčih je razvidna tudi v koridorju poteka medkrajevnih linij Koper – Kozina – Divača – Sežana.

² https://zgs.zrc-sazu.si/Portals/8/Geografski_vestnik/gv78-2-gabrovecbole.pdf



Slika 14: Število odhodov avtobusa po postajah na delovni dan

Raven odhodov razreda 2 (oranžna barva postajališč) je na voljo na postajališčih v primestnih naseljih občine Koper, zaledju občine Izola in Pirana, v Ankaranu in v koridorju medkrajevnih linij med Kozino in Starodom ter Divača – Sežana – Komen. V ostalih naseljih je pogostnost odhodov avtobusa manj kot 8 parov na dan. V nadaljevanju je prikazan še analitični prikaz rezultatov.



Slika 15: Delež postajališč po razredih pogostnosti odhodov na delovni dan

Na grafu so deleži postajališč po razredih pogostnosti odhodov po občinah in za celotno Obalno-Kraško regijo na delovni dan. Najvišji delež postajališč v razredu 1 je ugotovljen v občini Izola in v občini Piran, saj skozi večje število postajališč potekajo medkrajevne linije, ki povezujejo obalna mesta. V občini Koper je delež postajališč v razredu 3 (zadovoljiva pogostnost odhodov) 11 %. Ker ima občina večje število postajališč v zaledju, prevladuje razred 1. Razen za postajališča v občini Hrpelje-Kozina, prevladuje v kraških občinah razred 1.

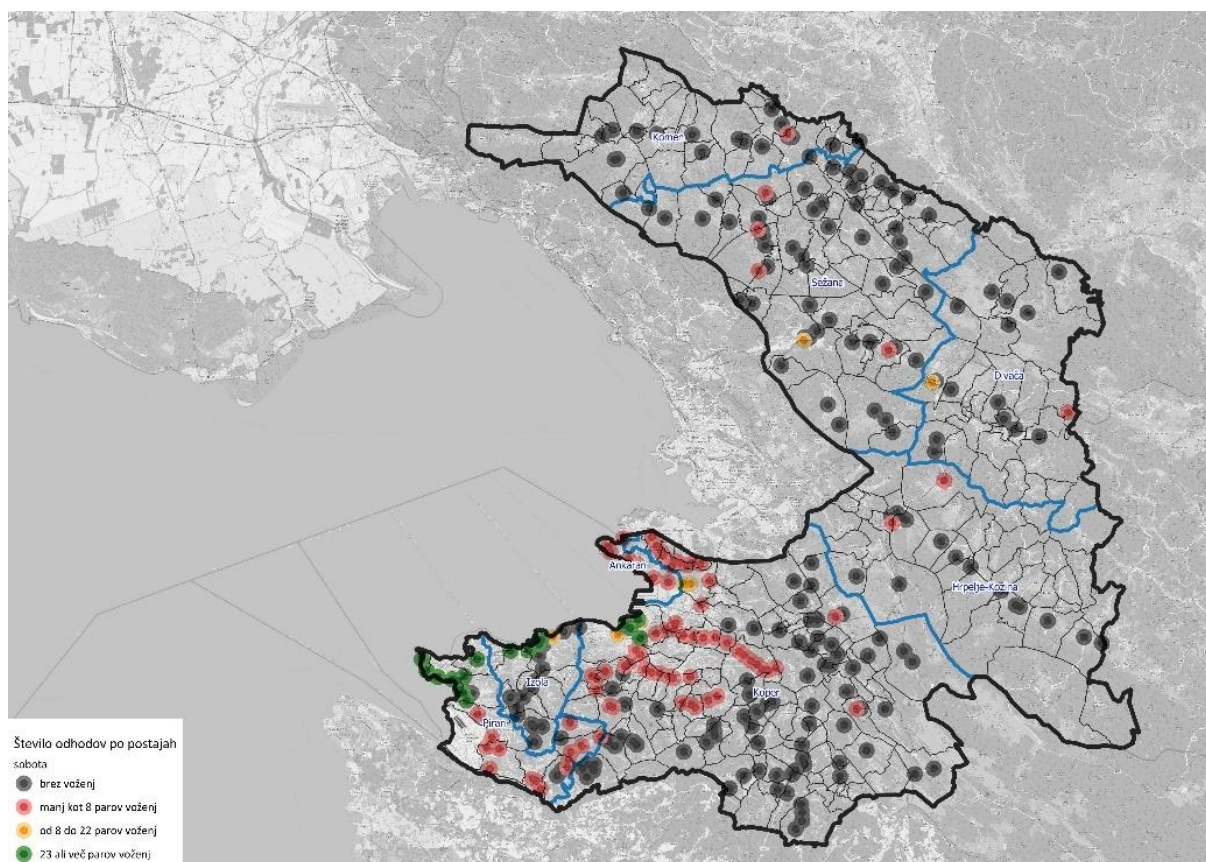
Na ravni Obalno-Kraške regije je na 12 % postajališč primerna pogostnost odhodov, 40 % zadovoljiva in 48 % nezadovoljiva.

2.2.2.2 Analiza števila odhodov v soboto

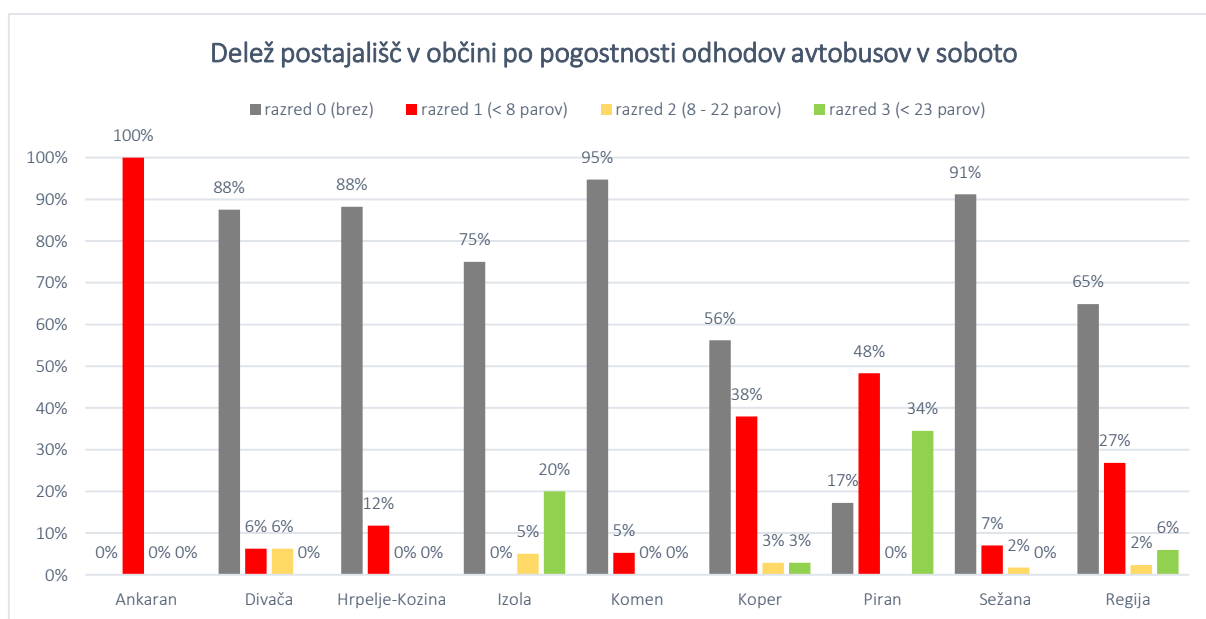
Raven števila odhodov v soboto je bistveno nižja kot na delovni dan. Število postajališč brez odhodov je visoko predvsem v vseh zalednih naseljih po celotni regiji. Le v primestnih naseljih občin Koper in Piran ter v Ankaranu je vzpostavljena ponudba, vendar na nezadovoljivi ravni – razred 1 (do 8 parov odhodov).

V soboto se pogostost odhodov zmanjša tudi v nekaterih mestnih četrtih Mestne občine Koper v primerjavi z delovnim dnevom. Primerna pogostost je zagotovljena v mestni četrti Koper, na nekaterih postajališčih v Izoli zaradi linije Koper–Piran ter v koridorju linij Piran–Portorož–Lucija.

V kraških občinah je zadovoljiva pogostost odhodov avtobusov v soboto (oranžna barva) zagotovljena le na postajališčih v Divači in Sežani.



Slika 16: Število odhodov avtobusa po postajah v soboto



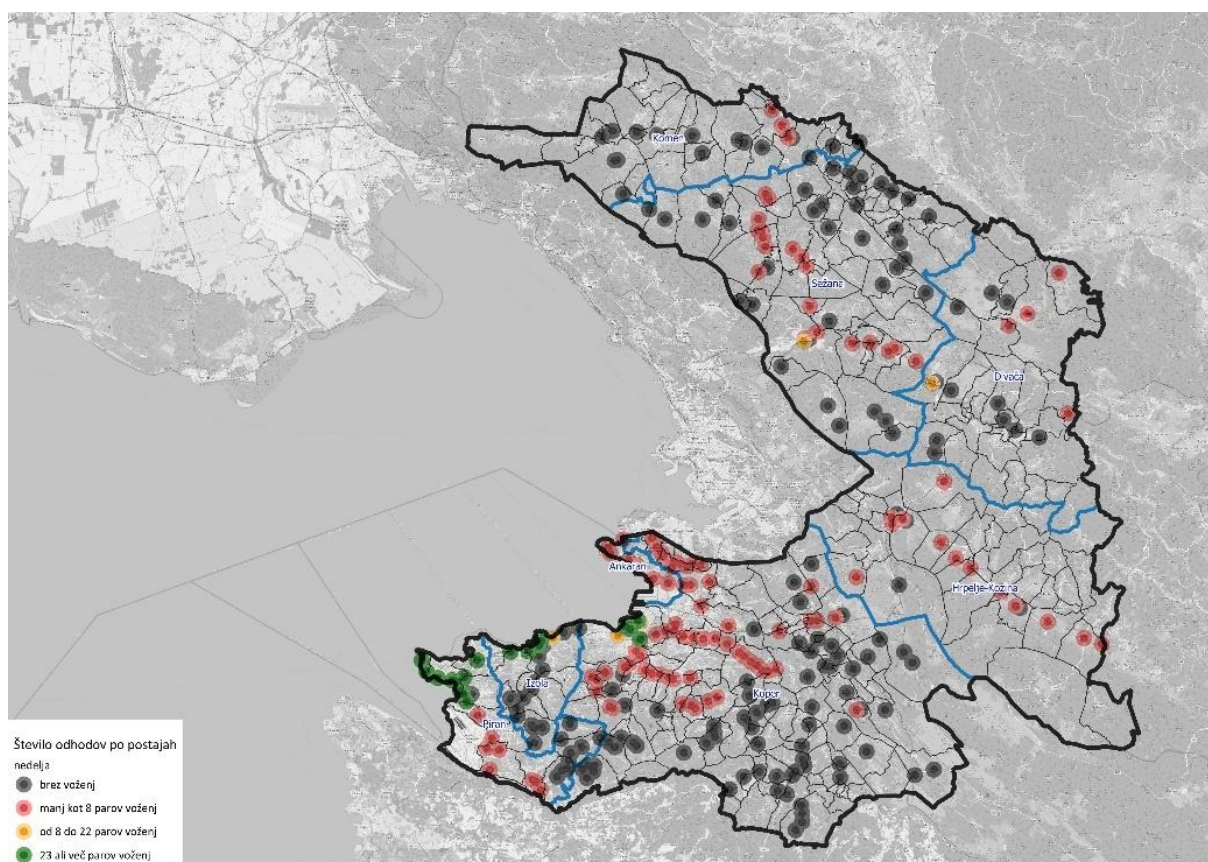
Slika 17: Delež postajališč po razredih pogostnosti odhodov v soboto

V soboto je primerljiv delež postajališč s primerno pogostostjo kot na delovni dan ohranjen le v občini Piran. V vseh občinah pa se bistveno zmanjša delež postajališč z zadovoljivo pogostostjo. Razen občin

Ankaran in Piran, se v vseh ostalih občinah na več kot 50 % postajališč ne izvede niti ena vožnja. Brez ponudbe javnega avtobusnega prometa so predvsem zaledna naselja.

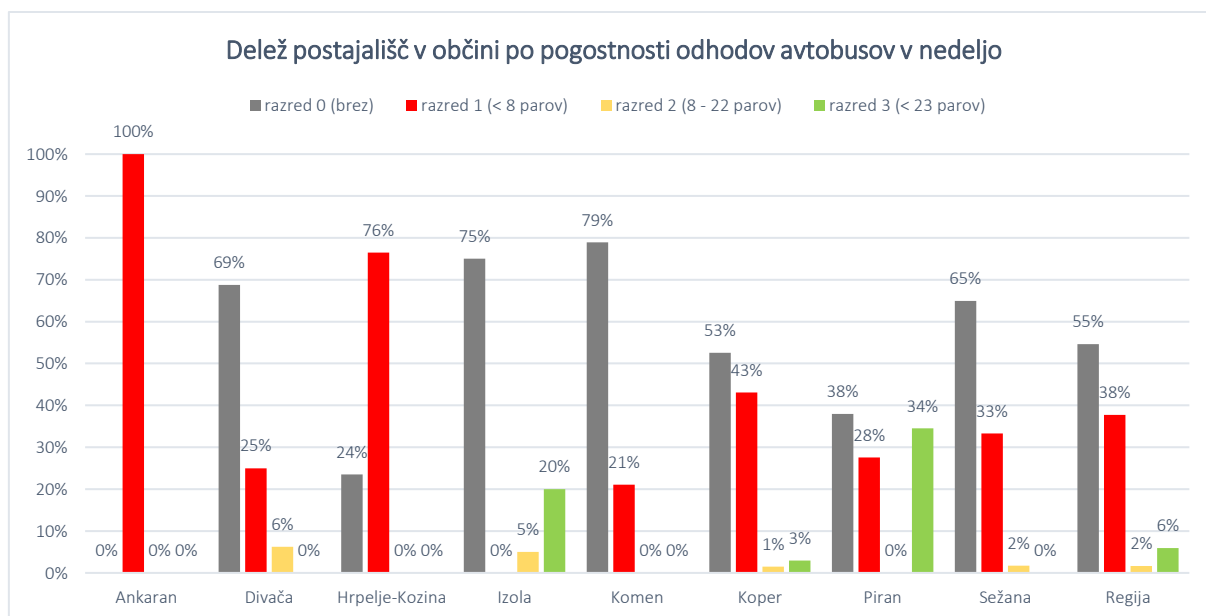
2.2.2.3 Analiza števila odhodov v nedeljo

Nedeljska ponudba javnega avtobusnega potniškega prometa je primerljiva sobotni. V nedeljo so vzpostavljene nekatere povezave iz zalednih naselij kraških občin (Starod-Kozina, Senožeče-Divača-Sežana, Štanjel-Dutovlje-Sežana), ki ob sobotah niso na voljo.



Slika 18: Število odhodov avtobusa po postajah v nedeljo

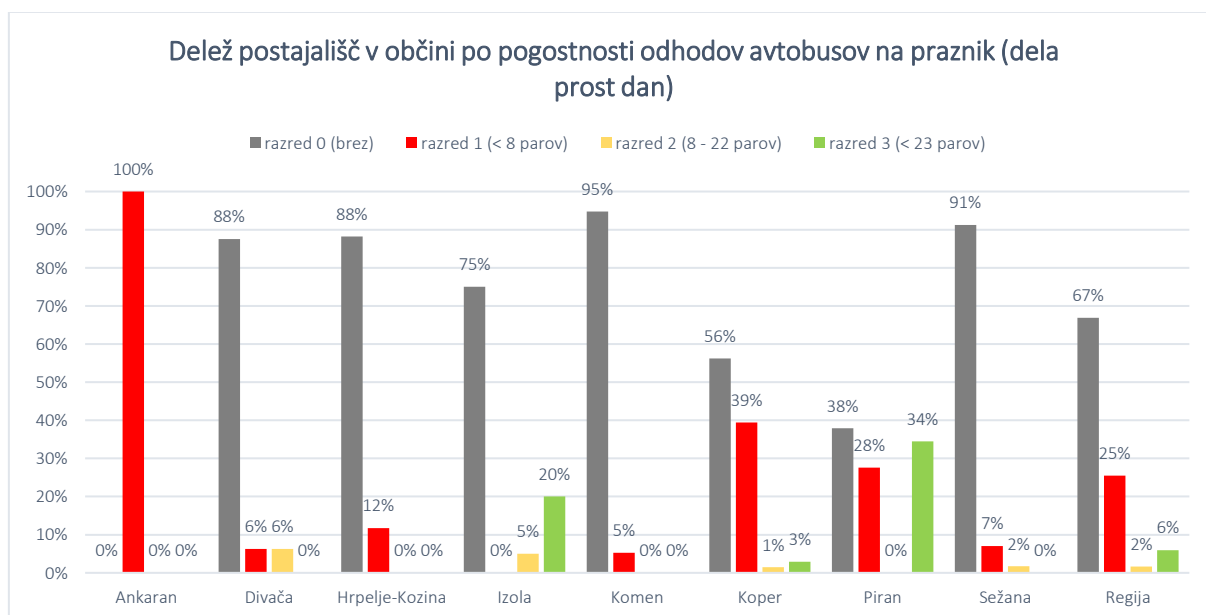
Deleži postajališč po razredih števila odhodov so v nedeljo primerljivi sobotnim.



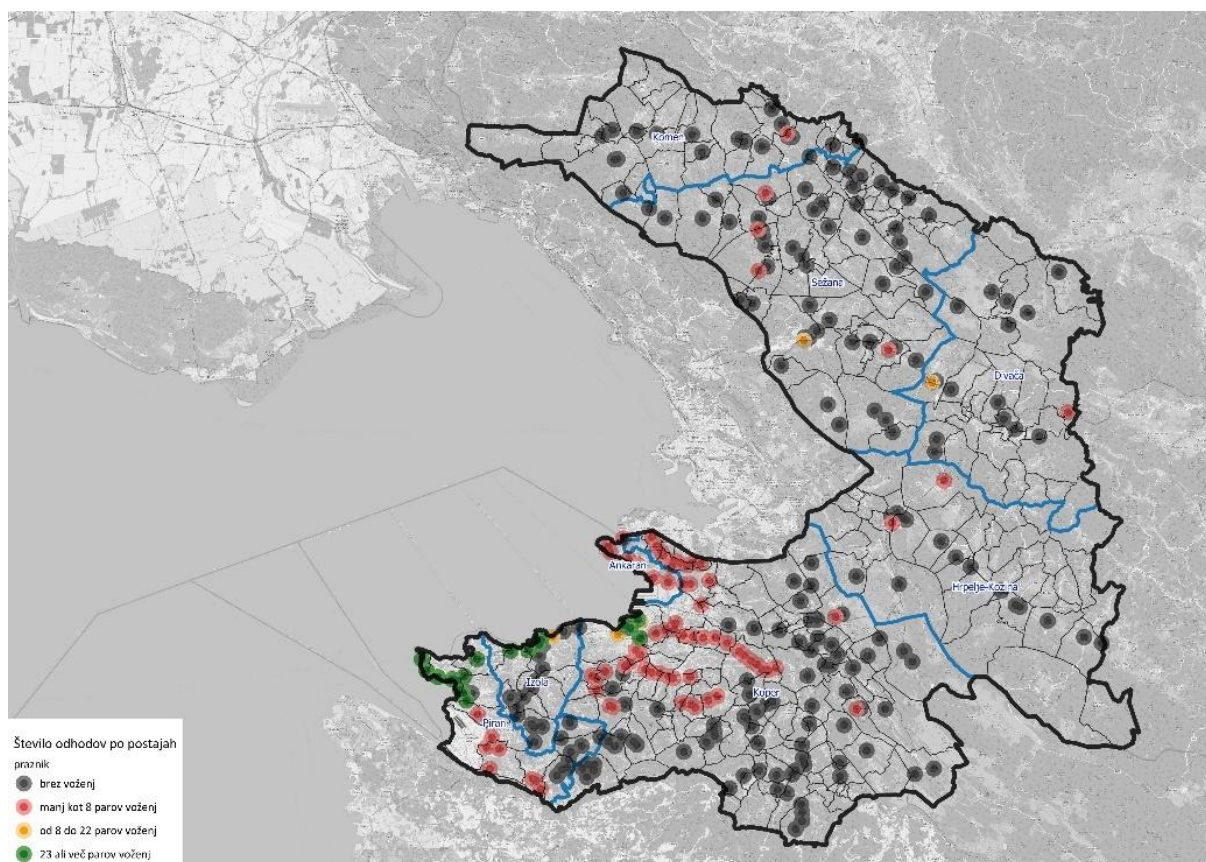
Slika 19: Delež postajališč po razredih pogostnosti odhodov v nedeljo

2.2.2.4 Analiza števila odhodov na praznik (dela prost dan)

Pogostnost odhodov avtobusov na praznični dan je najmanjša. Število postajališč brez voženj je največje, v vseh kraških občinah presega delež 85 %. Na ravni regije je delež postajališč brez odhoda 67 %.



Slika 20: Delež postajališč po razredih pogostnosti odhodov na praznik (dela prost dan)



Slika 21: Število odhodov avtobusa po postajah na praznik (dela prost dan)

2.2.3 Povezanost občinskih središč v Obalno-Kraški regiji

Pri vrednotenju povezanosti občinskih središč z medkrajevnim avtobusnim prometom so analizirane tri lastnosti, in sicer:

- **vrsta povezave:** brez prestopanja (z vmesnim postankom) ali s prestopanjem,
- **frekvenca odhodov:** na delovni dan in konec tedna ob sobotah ter
- **čas potovanja:** vključno s predvidenim časom hoje do postajališča.

Rezultati analize so v nadaljevanju.

2.2.3.1 Vrsta povezave z avtobusnim prevozom

Vrste povezav so razdeljene na direktne, pri katerih potniku ni treba prestopiti na drug avtobus, in povezave s prestopanjem. Med direktne povezave so vključene tudi tiste, pri katerih je vključen daljši postanek (npr. več kot 10 minut) zaradi povezljivosti z drugimi linijami, vendar potnik do cilja ne menjuje vozila.

V kolikor je vzpostavljena direktna povezava (direktna linija) je v preglednici zavedeno »direktno«, v primeru postanka, je v oklepaju dodana beseda »postanek«. Posredna povezava je označena z besedo »prestop«. V primeru več vrst povezav tekom dneva so le-te navedene in ločene z vezajem. Prevladujoče vrsta povezave je navedena kot prva.

Preglednica 6: Vrste povezav med občinskimi središči

	Ankaran	Divača	Hrpelje-Kozina	Izola	Komen	Koper	Piran	Sežana
Ankaran	x	prestop - postanek	prestop - postanek	direktno (postanek)	prestop	direktno	direktno (postanek)	prestop - postanek
Divača	prestop - postanek	x	direktno	direktno (postanek)	prestop	direktno	direktno (postanek)	direktno
Hrpelje-Kozina	prestop - postanek	direktno	x	direktno (postanek)	prestop	direktno	direktno (postanek)	direktno
Izola	direktno (postanek)	direktno (postanek)	direktno (postanek)	x	prestop	direktno	direktno	direktno (postanek) - prestop
Komen	prestop	prestop	prestop	prestop	x	prestop	prestop	prestop - direktno
Koper	direktno	direktno	direktno	direktno	prestop	x	direktno	direktno - prestop
Piran	direktno (postanek)	direktno (postanek)	direktno (postanek)	direktno	prestop	direktno	x	direktno (postanek) - prestop
Sežana	prestop - postanek	direktno	direktno	postanek (prestop)	prestop - direktno	direktno - prestop	direktno (postanek) - prestop	x

Koper je kot regionalno središče povezan direktno in brez postanka z vsemi občinskimi središči, razen s Komnom, ki se povezuje preko Sežane. Med vsemi obalnimi občinami so na voljo direktne povezave, tudi do Ankarana s krajšim postankom v Kopru. Prav tako so tudi kraške občine (razen Komna) med seboj povezane z direktno linijo.

Najslabše sta z direktnimi linijami v regiji povezana Ankaran in Komen. Med vsemi ostalimi občinami so na voljo direktne povezave, nekatere s postankom v Kopru.

2.2.3.2 Frekvenca odhodov

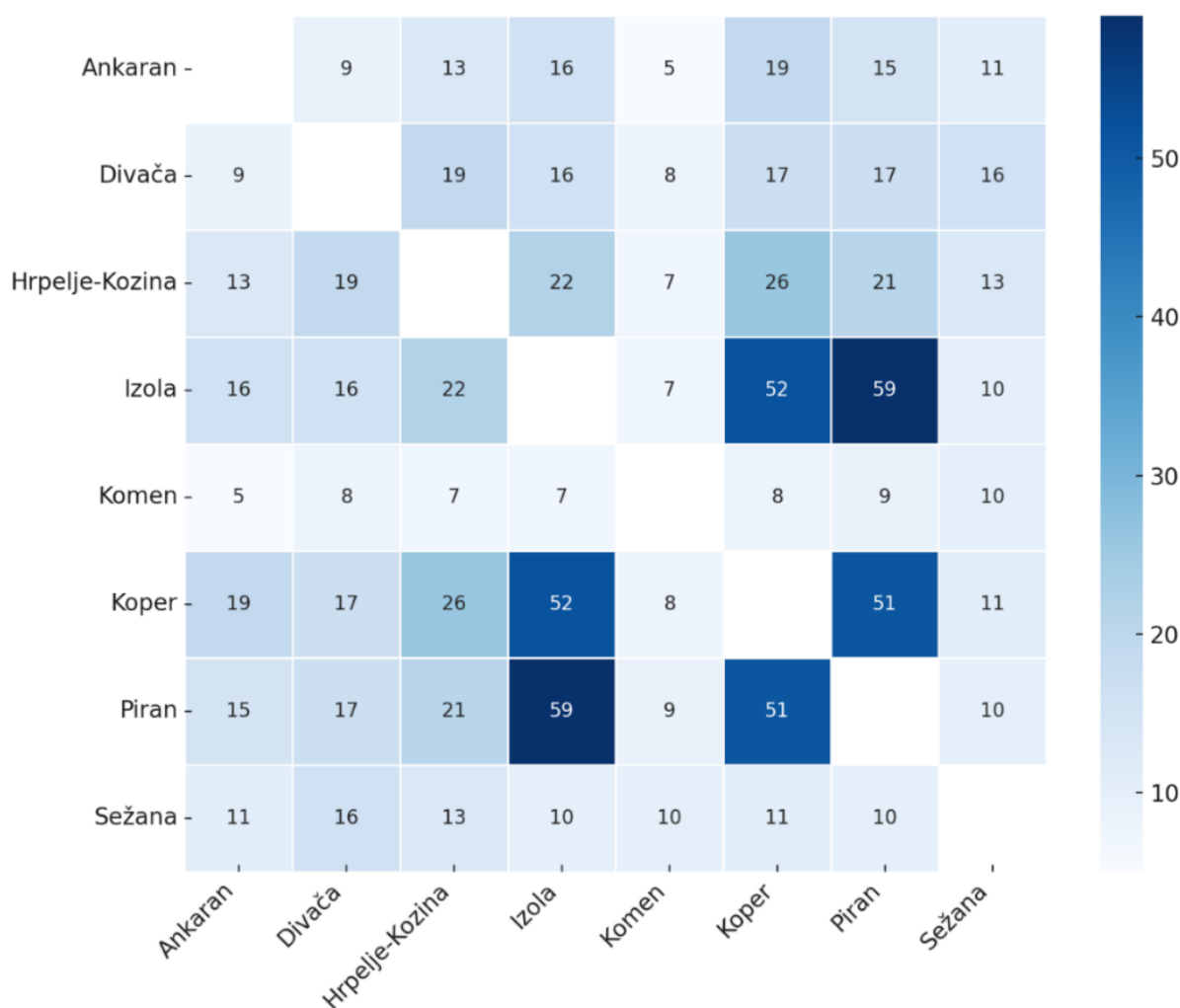
Ena od lastnosti za privlačnost rabe javnega prevoza je pogostnost odhodov. V poglavju 2.2.2 so ovrednoteni razredi pogostnosti odhodov na postajališčih. Upoštevane so vse linije, ki imajo postanek na posameznem postajališču.

V nadaljevanju v matriki so navedeni odhodi, ki so za posamezno relacijo na voljo kot direktna povezava ali s prestopanjem v doglednem času. Analiza je narejena za ponudbo na delovni dan in za soboto. Število odhodov se je po 1.7.2024, ko so bili uveljavljeni novi vozni redi, večkrat spremenilo in so v teku izdelave te študije v kontinuiranem prilagajanju potrebam uporabnikov.

V obalno-kraški statistični regiji je največ odhodov na dan na relaciji Piran in Izola (59 parov odhodov), sledi relacija Koper in Izola (52 parov odhodov) ter Koper in Piran (51 parov odhodov). Več kot polovico

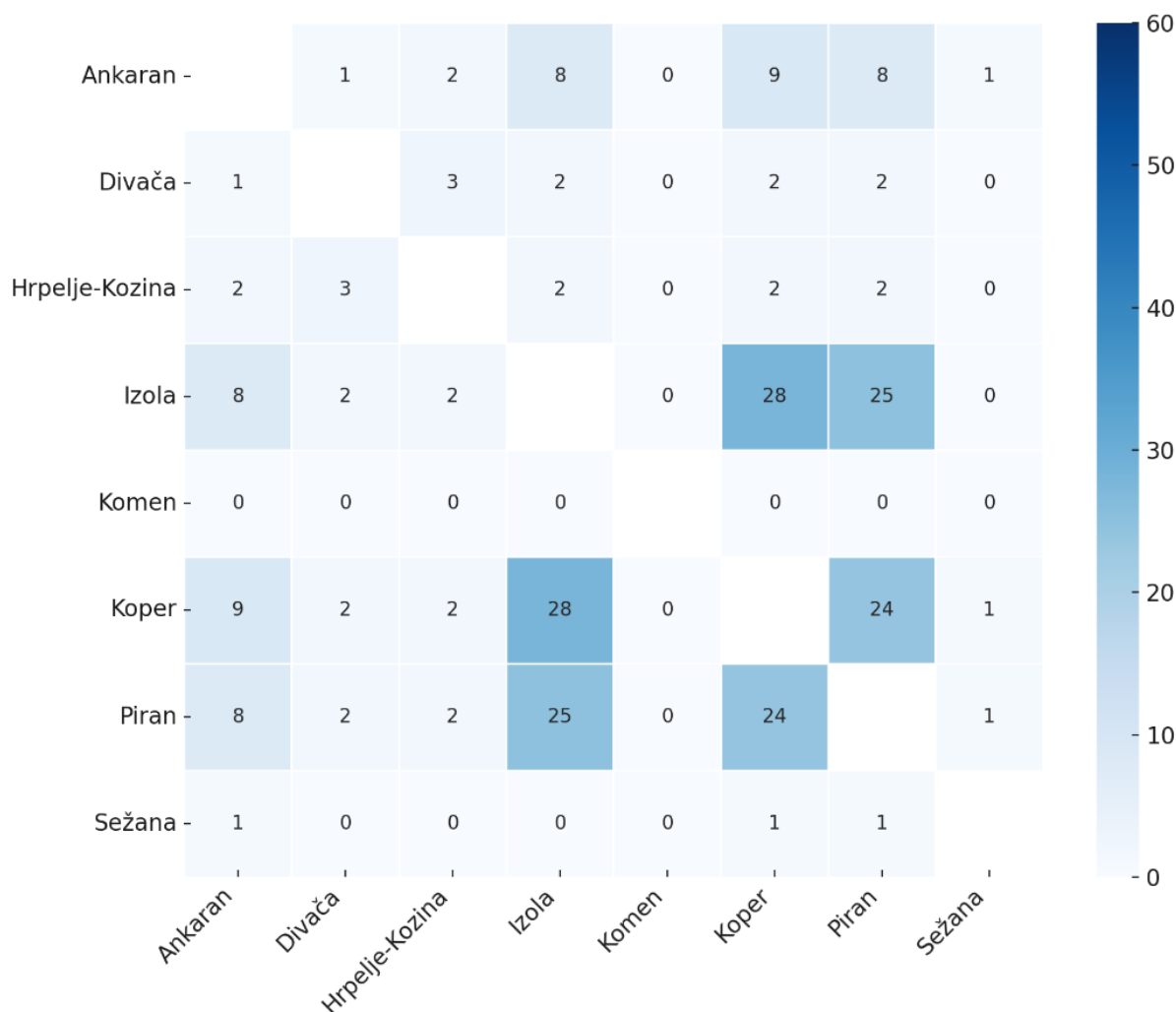
manj odhodov je med Ankaranom in ostalimi obalnimi občinami (19 odhodov med Ankaranom in Koperom). Več odhodov je na voljo na relaciji med Koperom in Kozino (26). Med kraškimi občinami je približno 13-17 odhodov na dan z izjemo Komna, ki je najboljše povezan s Sežano (10 parov odhodov na dan).

Največji središči Koper in Sežana na delovni dan povezuje 10 parov odhodov avtobusne povezave.



Slika 22: Število odhodov med občinskimi središči na delovni dan

Bistveno slabša ponudba je ob koncu tedna, konkretno v soboto. Med obalnimi mesti Koper, Izola in Piran je približno 50 % odhodov manj kot na delovni dan, kar pomeni en odhod vsako uro. Med Ankaranom in ostalimi obalnimi mesti je manj kot 10 odhodov, na ostalih relacijah pa največ 3. Več občinskih središč ob koncu tedna ni povezanih z medkrajevnim prometom.

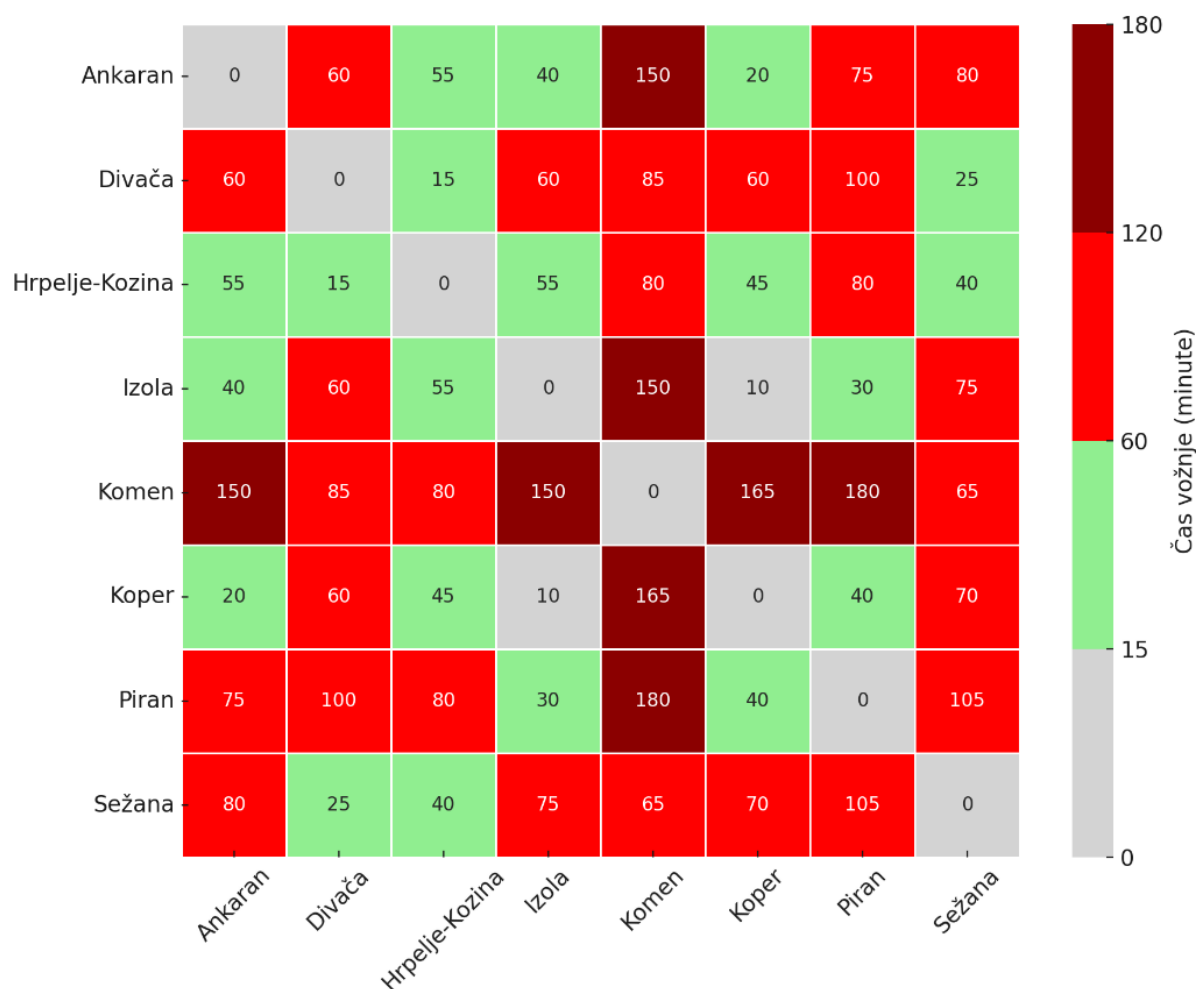


Slika 23: Število odhodov med občinskimi središči v soboto

2.2.3.3 Potovalni čas

Potovalni čas je odvisen od oddaljenosti začetne in končne lokacije potovanja, časa postanka ter prestopanja. Podatki so prevzeti preko Nacionalne točke dostopa do prometnih podatkov (www.nap.si). Potovalni čas je izračunan na osnovi upoštevanja peš dostopa od izhodiščne točke do postajališča, časa vožnje vozila skladno z voznim redom (upoštevan je čas potreben za prestop med postajališči in morebiten postanek vozila) ter čas hoje od končnega postajališča do reprezentativne lokacije občinskega središča.

V nadaljevanju je prikazan graf z najkrajšim časom potovanja med dvema občinskima središčema.



Slika 24: Potovalni čas med občinskimi središči z medkrajevnim avtobusnim prevozom (minute)

Najhitreje se potuje med Koprom in Izolo. Do 30 minut potrebujemo med Ankaranom in Koprom, med Divačo, Kozino (Hrpelje) in Sežano ter med Piranom in Izolo. Do Komna je najhitreje iz Sežane, a ne manj kot v 65 minutah.

Preglednica 7 prikazuje najkrajši in najdaljši potovalni čas po voznem redu v enem dnevu. Večje kot so razlike, manj privlačna je raba javnega prevoza, saj uporabnik težje načrtuje pot. Stabilen potovalni čas omogoča lažje načrtovanje za uporabnika, kar omogoča večjo privlačnost rabe avtobusnega prevoza.

Preglednica 7: Najkrajši in najdaljši potovalni čas med občinskimi središči z medkrajevni avtobusnim prevozom

	Ankaran	Divača	Hrpelje-Kozina	Izola	Komen	Koper	Piran	Sežana
Ankaran		1:00 - 1:45	0:55 - 1:50	0:40 - 1:00	2:30 - 4:00	0:20	1:15 - 1:30	1:20 - 2:00
Divača	1:00 - 1:45		0:15	1:00 - 1:30	1:25 - 2:30	1:00 - 1:15	1:40 - 1:55	0:25
Hrpelje-Kozina	0:55 - 1:50	0:15		0:55 - 1:05	1:40 - 2:30	0:45 - 0:55	1:20 - 1:45	0:40
Izola	0:40 - 1:00	1:00 - 1:30	0:55 - 1:05		2:30 - 4:50	0:10	0:30	1:15 - 1:35
Komen	2:30 - 4:00	1:25 - 2:30	1:40 - 2:30	2:30 - 4:50		2:45 - 3:20	3:00 - 4:00	1:05 - 1:50
Koper	0:20	1:00 - 1:15	0:45 - 0:55	0:10	2:45 - 3:20		0:40	1:10 - 1:50
Piran	1:15 - 1:30	1:40 - 1:55	1:20 - 1:45	0:30	3:00 - 4:00	0:40		1:45 - 2:15
Sežana	1:20 - 2:00	0:25	0:40	1:15 - 1:35	1:05 - 1:50	1:10 - 1:50	1:45 - 2:15	

Stabilen čas potovanja skozi celoten dan je vzpostavljen na relacijah Koper – Ankaran, Koper-Izola-Piran in Sežana-Divača-Kozina. Določena odstopanja so razvidna na ostalih relacijah. Ocenjujemo, da so 25 % razlike še v mejah sprejemljivega, saj gre za vozni red, s katerim je uporabnik že v naprej seznanjen (celice obarvane z zelenim). Večje razlike med potovalnimi časi v istem dnevu na isti relaciji pa pomenijo zagotovitev minimalnega standarda mobilnosti za tiste, ki možnosti potovanja z drugimi načini nimajo.

Preglednica 8: Relativne razlike med najkrajšim in najdaljšim potovalnim časom med občinskimi središči

	Ankaran	Divača	Hrpelje-Kozina	Izola	Komen	Koper	Piran	Sežana
Ankaran		75%	64%	50%	60%	0%	20%	50%
Divača	75%		0%	50%	76%	25%	15%	0%
Hrpelje-Kozina	64%	0%		18%	88%	22%	31%	0%
Izola	50%	50%	18%		93%	0%	0%	27%
Komen	60%	76%	88%	93%		21%	33%	69%
Koper	0%	25%	22%	0%	21%		0%	57%
Piran	20%	15%	31%	0%	33%	0%		29%
Sežana	50%	0%	0%	27%	69%	57%	29%	

Največje razlike med najkrajšim in najdaljšim potovalnim časom v istem dnevu so na relacijah, kjer ni vzpostavljene direktne povezave oz. je predviden postanek ali pa je na voljo manjše število odhodov.

Izpostavljamo še primer občine Ankaran, ki je v sistem omrežja medkrajevnih povezav³ povezana preko dveh postajališč. Upoštevano je postajališče v središču Ankarana in postajališče Kolomban, do katerega je prevedenih 18 minut hoje, ki so sestavni del celotnega potovalnega časa z avtobusom.

2.2.4 Dopolnilne ponudbe medkrajevnih prevozov

2.2.4.1 Integracija šolskih in medkrajevnih prevozov v Mestni občini Koper

V okviru prizadevanj za povečanje učinkovitosti in gospodarnosti sistema javnega potniškega prometa je Mestna občina Koper v sodelovanju z izvajalcem prevozov, družbo Arriva, ter Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) vzpostavila integracijo šolskih prevozov z obstoječim medkrajevnim linijskim prevozom. Ugotovljeno je bilo, da se časovne točke šolskih prevozov pogosto prekrivajo z rednimi vožnjami medkrajevnih linij, kar je omogočilo oblikovanje skupne, integrirane rešitve.

Mestna občina Koper je pridobila dovoljenje za izvajanje integrirane linije skladno z veljavnimi standardi dostopnosti in prevzela dodatne finančne obveznosti, vezane na razširitev obstoječih linij in pokritje dodatnih kilometrov na območju naselij v zaledju, predvsem v okolici Gračišča. Nova integrirana linijska rešitev poteka na relacijah Gračišče–Hrvoji–Gračišče ter Gračišče–Movraž–Sočerga–Gračišče. Z izvajanjem prevozov je pričela 3. marca 2025.

Urad za družbene dejavnosti MOK se dogovarja o integraciji še na nekaterih drugih relacijah.

2.2.4.2 Prevoz na zahtevo v občinah Krasa in Brkinov

Storitev Lokalno povezani s ToyotaGo! predstavlja sodobno obliko prevoza na zahtevo, ki deluje v občinah Divača, Hrpelje-Kozina, Komen in Sežana. Namenjena je izboljšanju lokalne mobilnosti v bolj razpršenih in podeželskih območjih ter ponuja cenovno dostopno, prilagodljivo in uporabnikom prijazno rešitev javnega prevoza. Prevoze je mogoče naročiti preko mobilne aplikacije ToyotaGO!, kjer uporabnik sam izbere čas in lokacijo prevzema ter ciljno točko. Storitev je na voljo vsak delovni dan, od ponedeljka do petka, med 6. in 19. uro.

Cenovna politika storitve je zasnovana progresivno glede na dolžino poti, pri čemer se cene za uporabnika začnejo pri 1,50 € za razdalje do 2 km in postopno naraščajo do največ 4,00 € za relacije daljše od 25 km. Posebna pozornost je namenjena starejšim občanom: za osebe, starejše od 65 let, je

³ <https://simo.si/> (Ministrstvo za Infrastrukturo)

storitev popolnoma brezplačna, saj jo v celoti subvencionira lokalna skupnost. Štiri kraške občine letno za to namenijo 140.000 eur.

Storitev je zasnovana kot prilagodljiva mobilnostna rešitev, ki odgovarja na potrebe prebivalcev po prevozu v trgovino, k zdravniku, na obšolske dejavnosti, družabne dogodke ali druge vsakodnevne opravke. Omogoča tudi naročanje vožnje za tretje osebe, pri čemer uporabnik prejme potrditveni QR-kodo, ki jo potnik pokaže vozniku ob vstopu v vozilo.

“Lokalno povezani s ToyotaGo!” tako dopolnjuje klasične oblike javnega prevoza in naslavlja izzive mobilnosti v redkeje poseljenih območjih, kjer klasične linijske storitve pogosto niso izvedljive ali ekonomsko upravičene. S tem predstavlja primer dobre prakse na področju trajnostne mobilnosti in lokalnega prometnega načrtovanja.

2.2.5 Mednarodni avtobusni prevoz

Izdelan je pregled mednarodnih avtobusnih linijskih prevozov v smeri Italije in Hrvaške.

2.2.5.1 Linije prevoznika Arriva

Prevoznik **Arriva**, ki izvaja medkrajevne linijske prevoze na območju Obalno-Kraške regije opravlja prevoze na relaciji **Koper – Bertoki – Ankaran – Škofije – Škofije meja – Trst (glavna postaja)**. Dnevno je 7 parov odhodov (delovni dan) in 5 parov odhodov ob sobotah. V nedeljo in ob praznikih se prevoz ne izvaja.

Prikazan je vozni red prevoznika Arriva (vir: www.arriva.si)

Koper – Trst/Trieste

odhodi

POSTAJE,	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
POSTAJALIŠČA	A22DB	A22D*B6	A22SO6	A22D*B6	A22SO6	A22D*B6	A22D*B6	A22DB	A22D*B6	A22SO6	A22D*B6
Koper	06:00	07:00	07:30	08:30	10:30	11:00	12:30	14:00	15:45	17:30	18:00
Bertoki ZAD	06:08	07:08	07:38	08:38	10:38	11:08	12:38	14:08	15:53	17:38	18:08
Ankaran K	06:11	07:11	07:41	08:41	10:41	11:11	12:41	14:11	15:56	17:41	18:11
Škofije	06:14	07:14	07:44	08:44	10:44	11:14	12:44	14:14	15:59	17:44	18:14
Škofije meja	06:17	07:17	07:47	08:47	10:47	11:17	12:47	14:17	16:02	17:47	18:17
Škofije MP	06:18	07:18	07:48	08:48	10:48	11:18	12:48	14:18	16:03	17:48	18:18
Rabuiese MP	06:19	07:19	07:49	08:49	10:49	11:19	12:49	14:19	16:04	17:49	18:19
Autostazione di Trieste	06:39	07:39	08:09	09:09	11:09	11:39	13:09	14:39	16:24	18:09	18:39

Trst/Trieste – Koper

odhodi

POSTAJE,	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
POSTAJALIŠČA	A22SO6	A22D*B6	A22SO6	A22D*B6	A22D*B6	A22SO6	A22D*B6	A22D*B6	A22SO6	A22D*B6	A22SO6	A22D*B6
Autostazione di Trieste	06:45	07:40	09:00	09:20	11:45	13:00	13:15	15:00	15:30	16:30	18:30	19:00
Rabuiese MP	07:05	08:00	09:20	09:40	12:05	13:20	13:35	15:20	15:50	16:50	18:50	19:20
Škofije MP	07:06	08:01	09:21	09:41	12:06	13:21	13:36	15:21	15:51	16:51	18:51	19:21
Škofije meja	07:07	08:02	09:22	09:42	12:07	13:22	13:37	15:22	15:52	16:52	18:52	19:22
Škofije	07:10	08:05	09:25	09:45	12:10	13:25	13:40	15:25	15:55	16:55	18:55	19:25
Ankaran K	07:13	08:08	09:28	09:48	12:13	13:28	13:43	15:28	15:58	16:58	18:58	19:28
Bertoki ZAD	07:16	08:11	09:31	09:51	12:16	13:31	13:46	15:31	16:01	17:01	19:01	19:31
Koper	07:24	08:19	09:39	09:59	12:24	13:39	13:54	15:39	16:09	17:09	19:09	19:39

Legenda:

A22DB – Vozi ob delavnikih v pokrajini FVG (R.Italija)

A22D*B6 – Vozi ob delavnikih v pokrajini FVG (R.Italija) razen sobote

A22SO6 – Vozi ob sobotah razen ob praznikih v R.Italiji

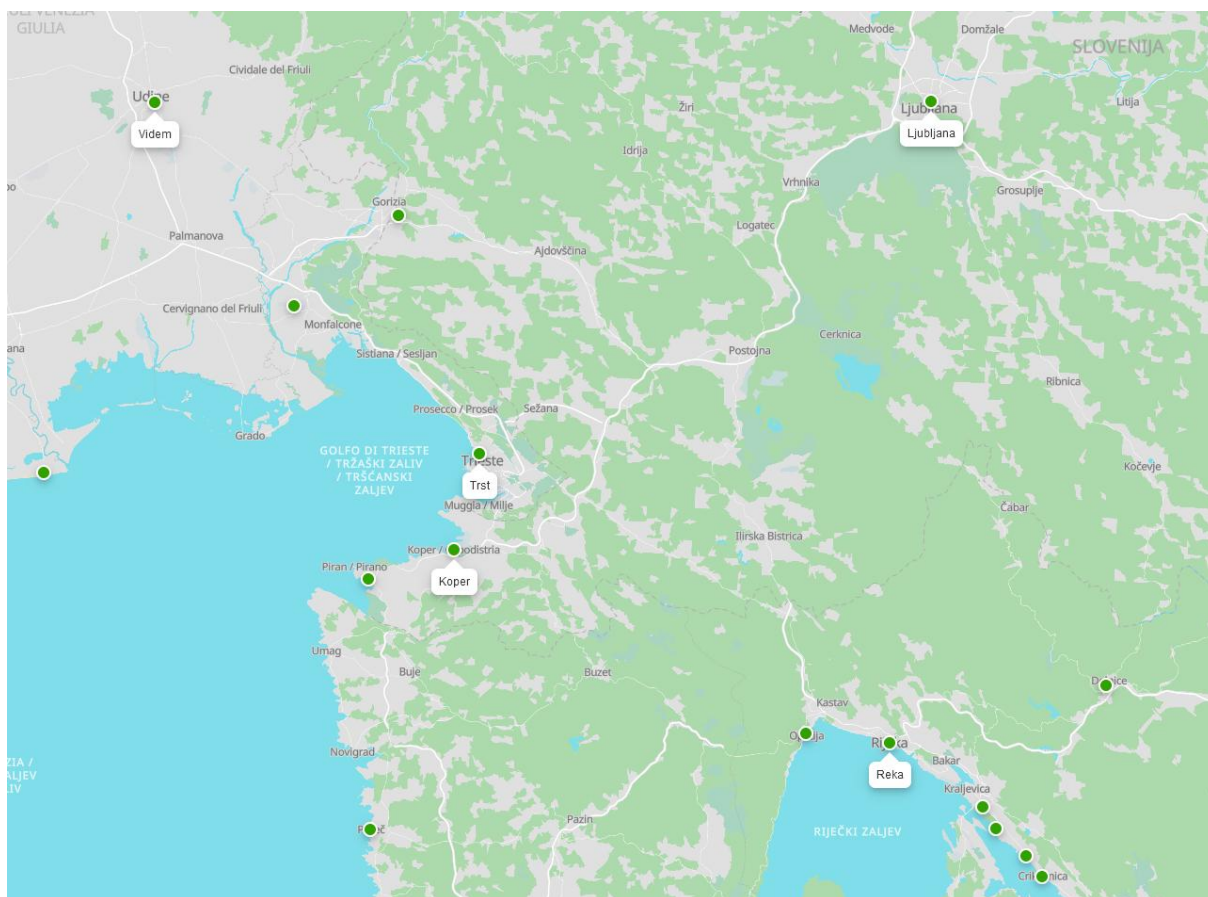
Slika 25: Vozni red linije Koper - Trst (vir: www.arriva.si)

2.2.5.2 Linije prevoznika Flixbus

Prevoznik **Flixbus** izvaja direktne mednarodne povratne povezave iz Kopra in Portoroža v smeri Italije in Hrvaške. V spodnji preglednici so prikazane direktne povezave in število odhodov. Vmesni postanki v Sloveniji se ne izvajajo zaradi kabotaže.

Postajališče	Povezava do	število odhodov na delovni dan	število odhodov v soboto	število odhodov v nedeljo	Čas potovanja
Koper	Trst	pon-čet: 1x, pet: 2x	2x	2x	0:30 h
	Videm	pon, tor, pet: 1x	1x	1x	1:59 h
	Benetke (letališče)	pon-čet: 1x, pet: 2x	2 x	2x	2:55 h - 3: 54 h
	Benetke (mesto)	1x	1x	1x	3:34 h
	Rovinj	pon, tor, čet, pet: 1x	2x	2x	1:30 h - 2:09 h
	Pulj	pon in pet: 2x, tor in čet: 1x	2x	2x	2:15 h - 2: 59 h
Portorož	Trst	pon-čet: 1x, pet: 2x	2x	2x	0:55 h - 1:10 h
	Videm	pon, tor, pet	1x	1x	2:25 h
	Poreč	pon, tor, pet	1x	1x	0:54 h
	Rovinj	pon in pet: 2x, tor in čet: 1x	2x	2x	1:05 h - 1: 39 h
	Pulj	pon in pet: 2x, tor in čet: 1x	2x	2x	1:50 h - 2:29 h

Ugotovljeno je, da ob sredah ni nobenih odhodov oz. prihodov na postajo v Koper in Portorož.



Slika 26: Prikaz lokacij postajališč (zelena pika) prevoznika FlixBus v bližnjem območju Obalno-Kraške regije

2.3 Železniški potniški promet

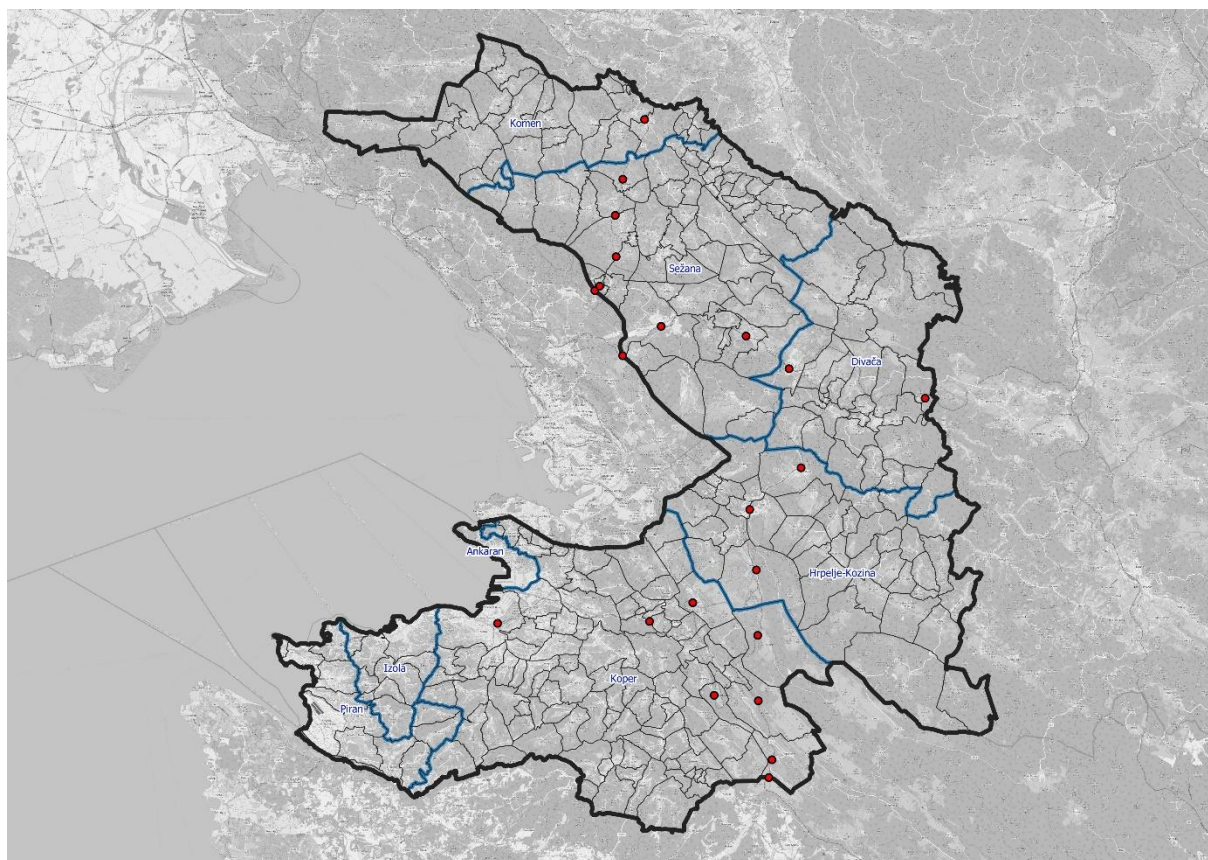
2.3.1 Železniška postajališča

V Obalno-Kraški regiji potekajo glavne proge 62 Koper – Prešnica, 60 Prešnica – Divača in 50 Ljubljana – Divača – Sežana (z nadaljevanjem proti Italiji) ter regionalni progi 70 Sežana – Nova Gorica in 61 Prešnica – Podgorje - Rakitovec (z nadaljevanjem v smeri Hrvaške).



Slika 27: Prikaz železniških prog v Obalno-kraški regiji (vir: SŽ-Infrastruktura d.o.o.)

Železniške proge potekajo skozi 5 občin. Občine Piran, Izola in Ankaran nimajo neposrednega dostopa do železniškega omrežja in se navezujejo pretežno preko najbližje železniške postaje v Kopru. Na železniških progah v Obalno-Kraški regiji se nahaja 22 železniških postaj ali postajališč za potniški prevoz, vendar niso vsa aktivna (vlak se ne ustavlja). Največ postajališč oz. postaj se nahaja v občinah Koper in Sežana. V občini Komen je železniška postaja le v Štanjelu, zato je pri nadaljnjih analizah upoštevana kot reprezentativna lokacija za dostop do občinskega središča oz. občine Komen.



Slika 28: Prikaz železniških postaj oz. postajališč v Obalno-Kraški regiji,

Preglednica 9: Število naselij in prebivalcev v občinah (vir: SURS)

Občina	Število vseh potniških železniških postaj oz. postajališč	Aktivne postaje in postajališča
Ankaran	0	/
Divača	2	Divača, Gornje Ležeče
Hrpelje-Kozina	3	Prešnica, Hrpelje-Kozina, Rodik
Izola	0	/
Komen	1	Štanjel
Mestna občina Koper	8	Koper, Hrastovlje, Črnotiče
Piran	0	/
Sežana	8	Povir, Sežana mesto, Kreplje, Dutovlje, Kopriva,

2.3.2 Povezanost občinskih središč z železniškim prevozom

Občinska središča v obalno-kraški statistični regiji povezujejo železniške linije, ki potekajo na relaciji Koper – Divača, Divača – Sežana in Sežana – Nova Gorica.

Na železniški progi 60 (Divača – cepišče Prešnica) in 62 (cepišče Prešnica – Koper), se zaradi kapacitetnih omejitev in prednostnega pomena tovornega transporta, potniški promet izvaja v omejenem obsegu oz. z nadomestnim prevozom. Med postajama Divača in Koper vozijo avtobusi in ustavljajo na vseh postajah in postajališčih, kjer se sicer ustavljajo tudi vlaki.

Železniška postaja Koper je končna postaja in predstavlja vstopno in izstopno postajo za vse obalne občine. Potniški vlaki na relaciji Koper – Ljubljana povezujejo Koper, Kozino in Divačo z direktno železniško linijo. V mesecu januarju 2025 je na delovni dan vzpostavljenih pet odhodov, od tega se trije prevozi izvedejo z avtobusnim prevozom. Na relaciji med Sežano in Divačo dnevno poteka 15 odhodov vlakov, ki nadaljujejo proti Ljubljani.

Regionalna proga 70 (Sežana-Jesenice) poteka skozi postaje Kreplje, Dutovlje in Kopriva v občini Sežana ter Štanjel v občini Komen. Na delovni dan je na relaciji Sežana - Nova Gorica 5 odhodov vlakov.

Povezanost medobčinskih središč z železniškim prevozom torej tvorijo tri povezave železniških linij. Prestopanje med linijami je v Divači in Sežani. V spodnji preglednici je navedena vrsta povezave med občinskimi središči z železniškim prevozom.

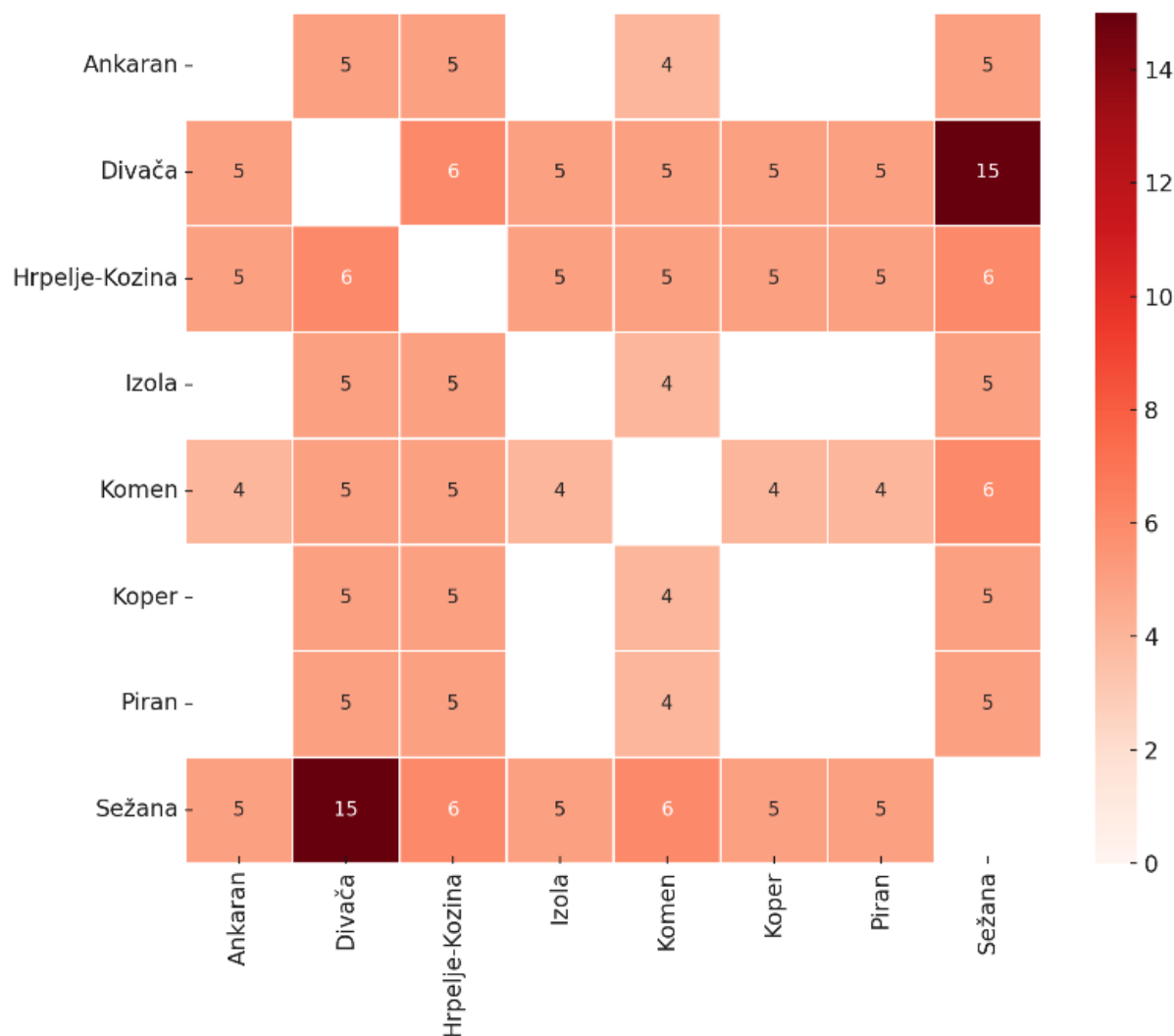
Preglednica 10: Vrsta povezave občinskih središč z vlakom

	Ankaran	Divača	Hrpelje-Kozina	Izola	Komen (Štanjel)	Koper	Piran	Sežana
Ankaran		preko postaje KP - direktno	preko postaje KP - direktno	x	preko postaje KP - prestop v Divači in Sežani	x	x	preko postaje KP - prestop v Divači
Divača	preko postaje KP - direktno		direktno	preko postaje KP - direktno	prestop v Sežani	direktno	preko postaje KP - direktno	direktno
Hrpelje-Kozina	preko postaje KP - direktno	direktno		preko postaje KP - direktno	prestop v Divači in Sežani	direktno	preko postaje KP - direktno	prestop v Divači
Izola	x	preko postaje KP - direktno	preko postaje KP - direktno		preko postaje KP - prestop v Divači in Sežani	x	x	preko postaje KP - prestop v Divači
Komen (Štanjel)	preko postaje KP - prestop v Divači in Sežani	prestop v Sežani	prestop v Divači in Sežani	preko postaje KP - prestop v Divači in Sežani		prestop v Sežani in Divači	preko postaje KP - prestop v Divači in Sežani	direktno
Koper	x	direktno	direktno	x	prestop v Sežani in Divači		x	prestop v Divači
Piran	x	preko postaje KP - direktno	preko postaje KP - direktno	x	preko postaje KP - prestop v Divači in Sežani	x		preko postaje KP - prestop v Divači
Sežana	preko postaje KP - prestop v Divači	direktno	prestop v Divači	preko postaje KP - prestop v Divači	direktno	prestop v Divači	preko postaje KP - prestop v Divači	

Ugotovljeno je, da je le pet (5) medobčinskih povezav povezanih z direktno železniško linijo.

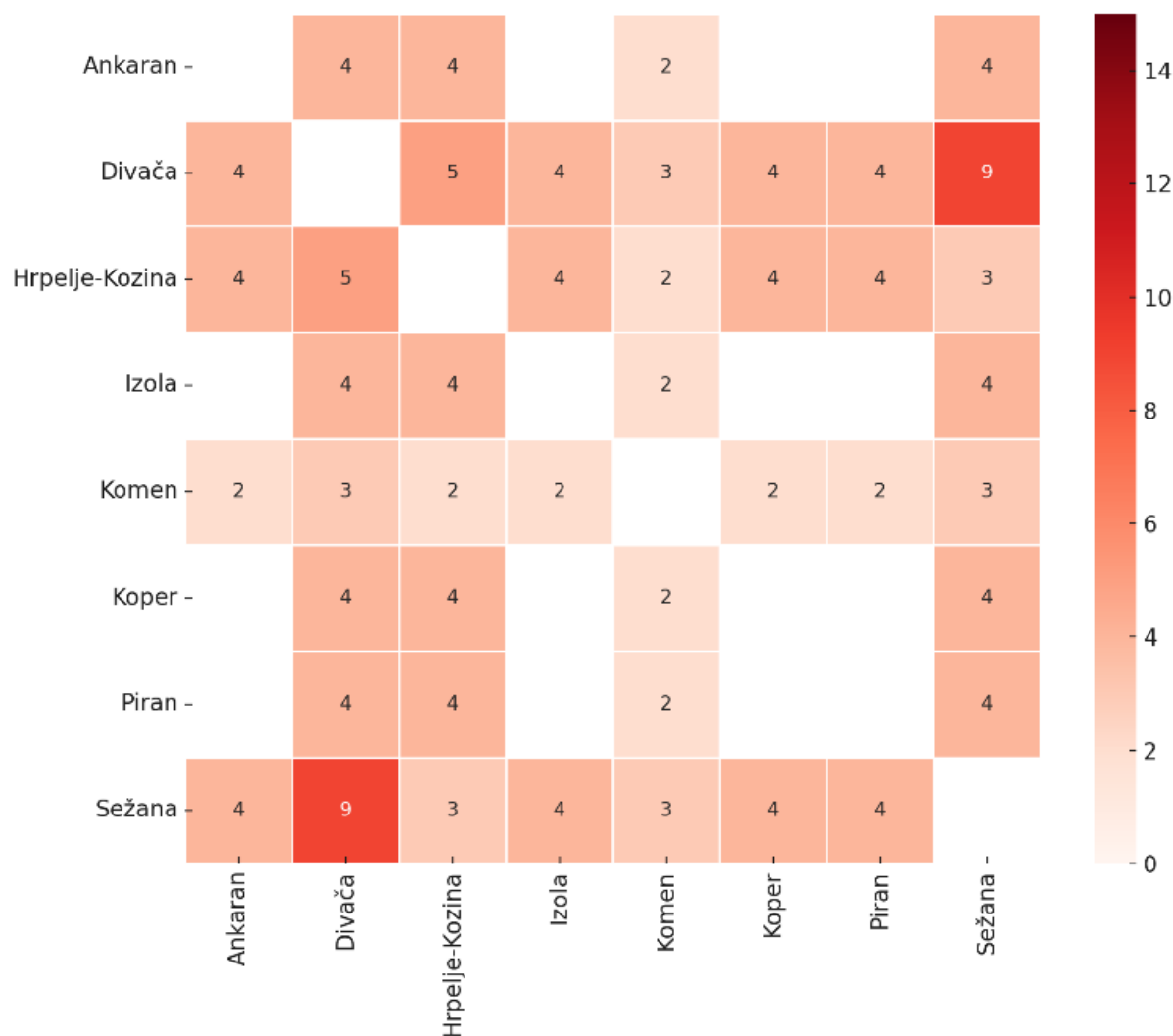
2.3.2.1 Pogostnost odhodov vlakov

Število odhodov vlakov je prikazano za delovni dan in soboto. Glede na število odhodov vlakov je najboljša povezanost vzpostavljena med Divačo in Sežano, in sicer 15 parov odhodov. Za vse ostale povezave občinskih središč so na voljo od štiri (4) do šest (6) parov odhodov na dan. Glede na to, da med obalnimi občinami ni železniške povezave, je ponudba železniškega prevoza zelo nekonkurenčna drugim načinom prevoza. Manjša izjema velja le na relaciji Divača – Sežana, kjer je prevoz z vlakom na voljo približno na 60 minut. Za Piran, Izolo in Ankaran je prevzeto število odhodov in prihodov, ki veljajo za Koper.



Slika 29: Število odhodov med občinskimi središči na delovni dan

Ob sobotah velja, tako kot pri avtobusnem prevozu, je tudi frekvenca odhodov vlaka manjša. Na nekaterih relacijah se ponudba prepolovi. Vendar je ob sobotah z vlakom vzpostavljena boljša povezljivost kot z avtobusom, če izključimo obalne občine (železnica ni na voljo). V splošnem velja, da je ponudba javnega prevoza ob sobotah nezadostna.



Slika 30: Število odhodov med občinskimi središči ob sobotah

2.3.2.2 Potovalni časi med občinskimi središči z vlakom

Potovalni časi so prevzeti iz iskalnika poti Slovenskih železnic. Naveden je najkrajši in najdaljši čas potovanja. Če je čas vezan na nadomestni prevoz, je to upoštevano. Dolžina potovanja iz obalnih občinskih središč, ki nimajo železniške postaje, je predpostavljeno potovanje iz oz. do Kopra, pri čemer čas dostopa do železniškega postajališča v Kopru ni upoštevan, saj je le-ta lahko zelo različen glede na način potovanja (kolo, avtobusni javni promet, osebni avto).

Preglednica 11: Dolžina potovalnega časa z vlakom med postajami občinskih središč v minutah

	Ankaran*	Divača	Hrpelje-Kozina	Izola*	Komen (Štanjel)	Koper	Piran*	Sežana
Ankaran*		46	33	x	85 - 105	x	x	57 - 80
Divača	46		11 - 19	46	37 - 46	46	46	10
Hrpelje-Kozina	33	11 - 19		20 - 33	51 - 240	20 - 33	20 - 33	25 - 51
Izola*	x	46	20 - 33		85 - 105	x	x	57 - 80
Komen (Štanjel)	85 - 105	37 - 46	51 - 240	85 - 105		85 - 105	85 - 105	20
Koper	x	46	20 - 33	x	85 - 105		x	57 - 80
Piran*	x	46	20 - 33	x	85 - 105	x		57 - 80
Sežana	57 - 80	10	25 - 51	57 - 80	20	57 - 80	57 - 80	

* upoštevana lokacija je železniške postaje v Koprju

Potovalni čas z vlakom je v primerjavi z medkrajevnim avtobusom konkurenčen, na večini relacij pa tudi precej krajši. Ker se večina železniških postaj nahaja v bližini glavnih avtobusnih postaj, vlak predstavlja dobro alternativo za povezovanje medobčinskih središč. Njegova največja pomanjkljivost je prenizka frekvenca odhodov, kar zmanjšuje privlačnost in uporabo.

2.3.3 Mednarodni železniški prevoz

Mednarodni železniški prevoz, ki poteka skozi Obalno-Kraško regijo, poteka iz smeri ali v smeri Italije. Linije potekajo skozi železniško **postajo Divača in Sežana**, zato sta le ti dve postaji prepoznani kot povezovalni točki Obalno-Kraške regije z mednarodnimi železniškimi povezavami.

Za povezavo s tujino, ki ustavijo tudi na postajah v Divači in Sežani, so vzpostavljene sledeče linije:

- Ljubljana – Sežana / prestop / Sežana - Opčine,
- Ljubljana – Trst – Videm,
- Dunaj - Maribor – Celje – Ljubljana – Trst.

Linije so vzpostavljene za povezovanje do mesta Trst, mednarodnega tržaškega letališča, mesta Videm in do naselja Opčine.

Na delovni dan so na voljo štirje (4) čezmejni odhodi iz Sežane in trije iz Divače. V soboto in nedeljo je na voljo en odhod manj. Iz drugih občin ni neposredne mednarodne povezave.

2.4 Mestni avtobusni prevozi

Mestni avtobusni prevoz v Obalno-Kraški regiji je vzpostavljen v občinah Koper in Piran. Izvaja ga podjetje Arriva. Financiranje mestnega prevoza v celotnem ali delnem obsegu se izvaja iz proračuna posamezne občine. V občini Izola je vzpostavljen javen mestni promet na klic ali poziv iz ceste z dvema električnima voziloma - kurjerca. Prevozi s kurjerci po mestnem jedru se izvajajo v sklopu koncesijske pogodbe mestnega avtobusnega prevoza kot prevozi na klic.

2.4.1 Mestni avtobusni prevoz v Mestni občini Koper

V Mestni občini Koper je vzpostavljenih 12 linij mestnega avtobusnega potniškega prevoza:

- Linija 1: KOPER – KAMPEL – KOPER
- Linija 2 (2A): KOPER – SEMEDELA – MARKOVEC – BOLNICA – KOPER
- Linija 3: NAD DOLINSKO – MARKOVEC – BOLNICA – NAD DOLINSKO
- Linija 4: ŠALARA – OLMO – TRŽNICA – ŽUSTERNA – TRŽNICA – OLMO – ŠALARA
- Linija 5: KOPER BROLO – ŽUSTERNA – MARKOVEC, MARKOVEC – ŽUSTERNA – KOPER BROLO
- Linija 6: POTNIŠKI TER. – ŽUSTERNA – MARKOVEC – ŽUSTERNA – POTNIŠKI TERMINAL
- Linija 7: POTNIŠKI TERMINAL – KRALJEVA – ROZMANOVA – POTNIŠKI TERMINAL
- Linija 8: POTNIŠKI TERMINAL – ROZMANOVA – OLMO – POTNIŠKI TERMINAL
- Linija 9: KOPER AP-POTNIŠKI TERMINAL-KOPER AP
- Linija 10: Srmin GORC-Tržnica-Srmin GORC
- Linija 11: CIMOS P&R-POTNIŠKI TERMINAL-CIMOS P&R
- Linija 12: PH Sonce-trg Brolo-PH Sonce

Nekatere linije se izvajajo kot krožne linije za povezovanje parkirišča P+R s središčem mesta.

V nadaljevanju je za vsako linijo izdelana analiza števila odhodov in čas med odhodi po dnevih (delovni dan, sobota in nedelje/prazniki) ter obdobju dneva (jutranja in popoldanska konica, izven konic in večerni čas).

Linija 1: KOPER – KAMPEL – KOPER

Linija 1 povezuje naselje Kampil, Šaloro in Olmo s središčem Kopra. Odhodi v konicah so na 20 minut. Linija obratuje med 5:30 in 22:40. Ob sobotah in nedeljah obratuje celo leto. Ob sobotah je zadnji odhod ob 19:00 uri, ob nedeljah in praznikih pa ob 16:40.

Preglednica 12: Analiza odhodov linije 1 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	9	20	3	30	1	/
Popoldanska konica (14-17)	8	20	4	50	2	60
Izven koničnih ur	15	37	7	50	5	60
Večerni čas (18-00)	9	30	2	40	0	/

Linija 2 (2A): KOPER – SEMEDELA – MARKOVEC – BOLNICA – KOPER

Linija 2 povezuje bolnišnico Izola, Markov hrib, Semedelo in Prisoje s središčem Kopra. Izmenično se izvaja s spremenljivim potekom ali po Cesti na Markovec ali po Ulici Vena Piona. Na delovni dan je na voljo 60 parov odhodov med 5:20 in 22:38 uro. Ob sobotah je 35 parov odhodov ter ob nedeljah in praznikih 14.

Preglednica 13: Analiza odhodov linije 2 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	12	15	6	30	0	0
Popoldanska konica (14-17)	12	15	6	30	3	58
Izven koničnih ur	23	25	13	45	5	80
Večerni čas (18-00)	12	20	9	30	5	60

Linija 3: NAD DOLINSKO – MARKOVEC – BOLNICA – NAD DOLINSKO

Linija 3 povezuje bolnišnico Izola, Markov hrib, Semedelo, Prisoje, Olmo in poselitev ob Dolinski cesti. Linija ni povezana z mestom Koper, zato je namenjena povezovanju mestnih naselij. Dnevno je na voljo 22 parov odhodov. Obratuje med 6:00 in 20:37. Ob sobotah je vzpostavljenih 8 parov odhodov (zadnji ob 17:00) ter nedeljah in praznikih en odhod manj.

Preglednica 14: Analiza odhodov linije 3 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	4	40	0	0	0	0
Popoldanska konica (14-17)	4	40	3	60	2	60
Izven koničnih ur	10	40	5	60	5	60
Večerni čas (18-00)	4	40	0	0	0	0

Linija 4: ŠALARA – OLMO – TRŽNICA – ŽUSTERNA – TRŽNICA – OLMO – ŠALARA

Linija 4 povezuje Žusterno, postališče ob Tržnici, nižje predele Semedele, Olmo in Šalaro s 17 pari odhodov med 6:35 in 19:14. Ob koncu tedna in praznikih sta en oz. dva odhoda manj. Na liniji obratuje en avtobus med obema končnima postajama.

Preglednica 15: Analiza odhodov linije 4 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	3	40	3	37	2	40
Popoldanska konica (14-17)	3	70	2	115	2	35
Izven koničnih ur	7	60	5	62	5	77
Večerni čas (18-00)	2	35	2	40	2	40

Linija 5: KOPER BROLO – ŽUSTERNA – MARKOVEC, MARKOVEC – ŽUSTERNA – KOPER BROLO

Linija 5 povezuje središče Kopra in tržnico z Žusterno in Markovim hribom. Dnevno je na voljo 20 odhodov, konec tedna in ob praznikih je odhodov polovico manj.

Preglednica 16: Analiza odhodov linije 5 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	4	40	0	0	0	0
Popoldanska konica (14-17)	4	40	1	0	1	0
Izven koničnih ur	7	50	4	100	4	100
Večerni čas (18-00)	4	60	3	60	2	100

Linija 6: POTNIŠKI TER. – ŽUSTERNA – MARKOVEC – ŽUSTERNA – POTNIŠKI TERMINAL

Linija 6 povezuje Potniški terminal in tržnico z Žusterno, Markovim hribom in središčem Smedele. Dnevno je na voljo 21 parov odhodov, konec tedna 7.

Preglednica 17: Analiza odhodov linije 6 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	5	30	1	0	1	0
Popoldanska konica (14-17)	5	40	2	110	2	110
Izven koničnih ur	8	40	3	110	3	110
Večerni čas (18-00)	3	60	1	0	1	0

Linija 7: POTNIŠKI TERMINAL – KRALJEVA – ROZMANOVA – POTNIŠKI TERMINAL

Linija 7 povezuje celotno obodno omrežje Kopra s središčem Smedele. Dnevno je na voljo 24 odhodov. Vozni red je konstanten, kar je za uporabnika zelo privlačno. Prvi odhod je ob 6:10, zadnji ob 20:30. Konec tedna in ob praznikih je 7 odhodov, in sicer med 8:10 in 14:58 uro.

Preglednica 18: Analiza odhodov linije 7 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	6	30	1	0	1	0
Popoldanska konica (14-17)	6	30	1	0	1	0
Izven koničnih ur	9	40	5	65	5	65
Večerni čas (18-00)	3	60	0	0	0	0

Linija 8: POTNIŠKI TERMINAL – ROZMANOVA – OLMO – POTNIŠKI TERMINAL

Linija 8 je krožna linija, ki povezuje celotno obodno omrežje Kopra s predelom Prisoje in naseljem Olmo ter poselitve ob Dolinski cesti. Dnevno je na delovni dan 25 odhodov. Konec tedna in ob praznikih je na voljo 9 oz. 8 odhodov.

Preglednica 19: Analiza odhodov linije 8 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodo v	čas med odhodi	št. odhodo v	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	6	30	2	0	1	0
Popoldanska konica (14-17)	6	30	2	40	2	50
Izven koničnih ur	9	40	5	60	5	50
Večerni čas (18-00)	4	60	0	0	0	0

Linija 9: KOPER AP-POTNIŠKI TERMINAL-KOPER AP (P+R)

Linija 9 je krožna linija. Povezuje parkirišče P+R na glavni avtobusni postaji s potniškim terminalom in koprsko tržnico. Dnevno je na delovni dan 29 odhodov, prvi ob 6:20 in zadnji ob 18:30. Linija obratuje tudi ob koncu tedna in praznikih z istim voznim redom, in sicer s 15-imi odhodni dnevno. Zadnji odhod je ob 15. uri.

Preglednica 20: Analiza odhodov linije 9 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodo v	čas med odhodi	št. odhodo v	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	7	20	4	30	4	30
Popoldanska konica (14-17)	9	20	3	30	3	30
Izven koničnih ur	11	50	8	30	8	30
Večerni čas (18-00)	2	30	0	/	0	/

Linija 10: Srmin GORC-Tržnica-Srmin GORC

Linija 10 je krožna linija. Linija povezuje obrtno središče GORC v Srminu z mestom Koper. Dnevno je na delovni dan 26 odhodov med 6:05 in 22:09. Konec tedna in med prazniki velja isti vozni red z 11 odhodi dnevno med 7:30 in 18:15.

Preglednica 21: Analiza odhodov linije 10 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	7	30	2	50	2	50
Popoldanska konica (14-17)	5	30	3	50	3	50
Izven koničnih ur	6	50	5	60	5	60
Večerni čas (18-00)	8	50	1	/	1	/

Linija 11: CIMOS P+R-POTNIŠKI TERMINAL-CIMOS P+R (P+R)

Linija 11 povezuje parkirišče P+R Cimos s postajališčem Tržnica, parkiriščem v Žusterni in Potniškem terminalom. Dnevno je izvedenih 44 kombinacij voženj. Število odhodov avtobusa na delovni dan, ki povezujejo parkirišče P+R Cimos s postajališčem Tržnica je 26. V konici so odhodi na 30 minut, izven konice na 60 minut. Linija 11 ob sobotah, nedeljah in med prazniki ne obratuje.

Preglednica 22: Analiza odhodov linije 11 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhoda v	čas med odhodi	št. odhoda v	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	12	20	0	/	0	/
Popoldanska konica (14-17)	11	30	0	/	0	/
Izven koničnih ur	12	50	0	/	0	/
Večerni čas (18-00)	9	60	0	/	0	/

Linija 12: PH Sonce-trg Brolo-PH Sonce

Linija 12 je povezovalna linija med parkirno hišo Sonce in trgom Brolo. Na delovni dan je na voljo 62 odhodov med 6:30 in 22:00. Med 17:45 in 19:00 ni odhoda avtobusa. Linija 12 ob sobotah, nedeljah in med prazniki ne obratuje.

Preglednica 23: Analiza odhodov linije 12 mestnega prometa občine Koper

Obdobje	Delovni dan		Sobota		Nedelja in prazniki	
	št. odhodo v	čas med odhodi	št. odhodo v	čas med odhodi	št. odhodov	čas med odhodi
Jutranja konica (6-9)	15	10	0	/	0	/
Popoldanska konica (14-17)	17	10	0	/	0	/
Izven koničnih ur	20	15	0	/	0	/
Večerni čas (18-00)	10	20	0	/	0	/

Javni prevoz na klic znotraj mestnega središča - Kurjerca

Za javni prevoz znotraj mestnega središča so na voljo štiri Kurjerce, električna vozila s po 7 sedeži, ki krožijo po mestnem središču in jih je mogoče preprosto ustaviti na ulici ali naročiti po telefonu, vožnja z njimi pa je brezplačna. S Kurjerco se lahko peljete vse dni v letu in sicer od 8. do 18. ure, poleti (junij-september) pa od 8. do 21. ure. Čas in relacija vožnje sta prilagodljiva in se oblikujeta glede na potrebo potnika.

Kurjerca nima vnaprej načrtane trase. Vozi po vseh večjih in lažje prevoznih ulicah, na koncu katerih so urejena obračališča. Območje izvajanja prevozov je omejeno z obodnimi cestami (Pristaniška ulica, Kopališko nabrežje, Severna obvoznica in Vojkovo nabrežje), kar pomeni, da se prevozi na klic izven tega območja ne izvajajo. Izjemoma se obratovalni režim izvajanja prevozov na klic lahko prilagodi, bodisi zaradi prireditev v mestnem središču bodisi zaradi del na območju trase. Z odprtjem Parkirne hiše Sonce je občina razširila območje brezplačnih voženj na klic s Kurjercami.

Dostopnost Kurjerce znotraj mestnega središča Koper je razvidna na spodnji sliki.



Slika 31: Ulice, po katerih vozijo Kurjerce (vir: Arriva)

2.4.2 Mestni avtobusni prevoz v občini Piran

Mestni linijski avtobusni promet v občini Piran vključuje dve liniji, in sicer:

- **Linija 1**, ki poteka na relaciji Piran AP-Beli Križ-Lucija AP-Lucija šola-Obrtna cona-Lucija Vojkova ulica-Piran AP in (tu gre za 2 liniji, ena gre čez Beli Križ, ki pelje redkeje; druga pa vozi na direktni relaciji Piran-Bernardin-Portorož-Lucija)
- **Linija 2**, ki poteka na relaciji Piran-Portorož-Strunjan-Piran / Strunjan-Krka zdravilišče-Strunjan.

Za izboljšanje dostopnosti v staro mesto jedro in do pokopališča Piran je vzpostavljena linija z minibusom



Slika 32: Prikaz poteka linij mestnega prometa v občini Piran

LINIJA 1 mestnega prometa

V naslednji preglednici so rezultati analize odhodov po dnevih in koničnih obdobjih za Linijo 1.

Preglednica 24: Analiza odhodov Linije 1 mestnega prometa občine Piran

Obdobje	Delovni dan	Sobota	Nedelja/Praznik
Skupno število parov odhodov	72	59	55
V času konic (6:00 - 9:00, 15:00 - 18:00)	jutro: 13 odhodov Popoldne: 12 odhodov Interval: 14-15 min	Jutro: 10 odhodov Popoldne: 9 odhodov Interval: 18-20 min	Jutro: 10 odhodov Popoldne: 9 odhodov Interval: 18-20 min
Izven konic (9:00 - 15:00)	26 odhodov Interval: 14 min	20 odhodov Interval: 18 min	20 odhodov Interval: 18 min
Večerni čas (18:00 - 00:00)	24 odhodov Interval: 15 min	18 odhodov Interval: 18 min	13 odhodov Interval: 20 min
Povprečni interval skozi celoten dan	15 minut	19 minut	20 minut

Ključne lastnosti linije 1 so:

- na delovni dan je največ odhodov, najpogostejši intervali so na 15 minut,
- ob sobotah je manj odhodov, intervali so daljši na približno 20 minut,
- ob nedeljah in praznikih je najmanj odhodov, intervali so na 20 minut.

Najbolj pogosti avtobusi so v času konic (vsakih 14-20 minut, odvisno od dneva). Večerni odhodi so najredkejši ob nedeljah in praznikih (vsakih 20 minut).

LINIJA 2 mestnega prometa

Linija 2 je namenjena povezovanju Zdravilišča Krka s postajališčem v Strunjanu in v nadaljevanju z Lucijo, Portorožem in Piranom. Število odhodov je sedem (7). V preglednici je analiza parov odhodov po dnevih in obdobjih dneva.

Preglednica 25: Analiza odhodov Linije 2 mestnega prometa občine Piran

Obdobje	Delovni dan (Strunjan - Piran)	Sobota (Strunjan - Piran)	Nedelja/Praznik (Strunjan - Piran)
Število odhodov	7	7	7
V času konic 6:00 - 9:00 15:00 - 18:00	2 odhoda (06:43, 07:03) 2 odhoda (17:08, 19:08)	2 odhoda (07:03, 09:28) 2 odhoda (17:08, 19:08)	2 odhoda (07:03, 09:28) 2 odhoda (17:08, 19:08)
Izven konic 9:00 - 15:00	1 odhod (13:03)	1 odhod (13:03)	1 odhod (13:03)
Večerni čas 18:00 - 00:00	2 odhoda (19:08, 19:58)	2 odhoda (19:08, 19:58)	2 odhoda (19:08, 19:58)

[Avtobusna linija \(minibus\) FORNAČE - TARTINIJEV TRG - pokopališče PIRAN](#)

Minibus v Piranu je brezplačen le za občane. Ostali potniki plačajo vožnjo po veljavnem ceniku. Linija minibusa omogoča povezavo med parkirišči Fornače, Arze in mestnim jedrom Pirana, s ciljem zmanjšanja prometa v starem mestnem jedru in izboljšanja dostopa za domačine. Odhodi mini avtobusa so vsakih 15 minut.

2.4.3 Mestni avtobusni prevoz v občini Izola

Občina Izola nima vzpostavljenega klasičnega mestnega linijskega prometa. V letu 2024 je vzpostavila prevoz na klic ali poziv s ceste. Kurjerca je brezplačna storitev prevoza z namenom olajšati mobilnost predvsem starejšim občanom in tistim z omejenim gibanjem. Po mestnem jedru in bližnji okolici vozi električno vozilo, ki omogoča udobno, tiho ter dostopno vožnjo. Uporabniki lahko Kurjerco ustavijo z dvigom roke na varnih mestih ali jo vnaprej naročijo po telefonu. Vozilo lahko med potjo pobere več potnikov, zato lahko vožnja traja nekoliko dlje. V poletni sezoni vozi vsak dan od 7. do 22. ure, v preostanku leta pa od ponedeljka do petka med 8. in 17. uro ter ob sobotah do 13. ure. Storitev ni taksi, temveč skupnostna rešitev za boljšo dostopnost in vključevanje vseh generacij v mestno življenje.

2.5 Ključne ugotovitve analize obstoječega stanja

[Avtobusni linijski promet](#)

V obalni-kraški statistični regiji je evidentiranih 302 avtobusnih postajališč, a razporeditev ni enakomerna. Največ jih je v Kopru, najmanj v Ankaranu. Velik delež naselij v zalednih občinah (npr. Hrpelje-Kozina, Komen) nima postajališč. Pogostnost voženj se med delavniki, vikendi in prazniki močno razlikuje. V delovnih dneh ima le 12 % postajališč ustrezno pogostost voženj (razred 3). Ob sobotah, nedeljah in praznikih je več kot 50 % postajališč brez voženj, predvsem v zalednih naseljih občin.

Medobčinske povezave so najboljše med Koprom, Izolo in Piranom, kjer je največ odhodov (tudi do 59 dnevni parov). Najslabša povezljivost z drugimi občinskimi središči je v Komnu in Ankaranu. Potovalni časi med nekaterimi občinami zelo nihajo, kar zmanjšuje uporabnost in zanesljivost JPP.

[Železniški potniški promet](#)

Železniške proge potekajo skozi 5 občin, Izola, Piran in Ankaran nimajo neposrednega dostopa. Aktivnih je 22 železniških postaj/postajališč, največ v občinah Koper in Sežana. Potniški promet je omejen predvsem zaradi prioritete tovornega prometa (npr. Koper–Divača). Direktna železniška povezava med občinskimi središči obstaja le na 5-tih relacijah, večinoma je potrebno prestopanje v Divači in Sežani. Največji promet je na relaciji Divača – Sežana, do 15 parov vlakov dnevno. Glavne pomanjkljivosti železniškega potniškega prometa v obalno-kraški regiji so nizka frekvenca vlakov (izjema: Divača–Sežana), nepovezanost obalnih občin z železnico, pretežno nepriljubljen za dnevne uporabnike zaradi slabe dostopnosti in redkih voženj. Potovalni časi z vlakom so pogosto konkurenčni avtobusnim, a zaradi redkih voženj manj uporabni.

Mestni avtobusni prevozi

V Obalno-Kraški regiji je mestni avtobusni potniški promet vzpostavljen le v dveh občinah, Mestni občini Koper in občini Piran, izvajalec pa je podjetje Arriva. Prevoz se financira iz občinskih proračunov, v celoti ali delno, odvisno od občine. Prevoz je vzpostavljen samo v 2 od 8 občin, kar kaže na nizek regionalni doseg in neenakomerno dostopnost do mestnega javnega prometa.

Koper ima vzpostavljen celovit sistem mestnega prevoza z dvanajstimi linijami, ki pokrivajo večino mestnega območja, soseke, obrobne četrti in ključne mestne točke. Skupno število dnevnih odhodov presega 300, kar pomeni povprečno okoli 25 odhodov na linijo dnevno. Frekvenca prevozov je posebej dobra na najbolj prometnih relacijah, kjer avtobusi vozijo tudi vsakih 15–20 minut v prometnih konicah. Sistem tako omogoča učinkovito in konkurenčno mobilnost znotraj občine. Vzpostavljen ima tudi sistem manjših vozil za prevoz znotraj mestnega jedra in oboda (Kurjerca).

V Piranu je sistem mestnega prevoza precej bolj omejen. Obratujeta le dve liniji, ki povezujeta ključne točke v občini, kot so Lucija, Portorož, Seča in Piran. Na dan je izvedenih skupno okoli 37 odhodov, kar pomeni znatno nižjo frekvenco in manjšo pokritost v primerjavi s Koprom. Povprečna frekvenca v Kopru (25 odhodov/linijo) bistveno presega Piransko (manj kot 20 odhodov/linijo).

Mestni linijski prevoz je vzpostavljen samo v 2 od 8 občin, kar kaže na nizek regionalni doseg in neenakomerno dostopnost do mestnega javnega prometa. V Izoli je za potrebe prevoza v mestnem jedru in obrobju vzpostavljen sistem na klic z manjšima (dvema) električnima voziloma.

3 OBLIKOVANJE PREDLOGA IZBOLJŠANJA JAVNEGA LINIJSKEGA PREVOZA POTNIKOV V NOTRANJEM IN MEDNARODNEM CESTNEM PROMETU V OBALNO-KRAŠKI REGIJI

3.1 Splošno

V času izdelave dotičnega dokumenta se je v večini občin v obalno-kraški statistični regiji izvajala priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Občina Ankaran je strategijo izdelala v letu 2020 in je še aktualna. Pri oblikovanju predlogov izboljšanja javnega potniškega prometa so bile prioriteto pregledane vsebine izzivov in priložnosti.

V nadaljevanju so na podlagi, opravljene analize v 1. fazi, prejetih vsebin iz priprav OCPS ter podanih predlogov občin pripravili predlog izboljšav javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem cestnem prometu v Obalno-Kraški regiji.

Predlogi vključujejo spremembe obstoječih in dodatek novih itinerarjev ali linij mestnega in primestnega avtobusnega prometa ali njihovo ukinitve.

Predlogi so podani tudi za izboljšanje povezav s sosednjima Goriško in Primorsko-notranjsko regijo ter s sosednjima Furlanijo-Julijsko krajino in Istrsko županijo v okviru mednarodnega cestnega prometa. Predlogi vsebujejo tudi izboljšave v integriranem potniškem prometu, navezave avtobusnih linij na notranji in čezmejni regijski železniški promet ter uvedbo sezonskih avtobusnih linij za prevoz koles.

3.2 Generalni izzivi za izboljšanje JPP na ravni občin in celotne regije

3.2.1 Pregled izzivov in priložnosti na ravni občin

Mestna občina Koper

Ključni evidentirani izzivi za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prevoza v Mestni občini Koper vključujejo **nizko frekvenco voženj medkrajevnih avtobusov**, kar zmanjšuje zanesljivost in privlačnost storitve za uporabnike. Prav tako je zaznana **slabša povezanost z zalednimi naselji, kjer ni vzpostavljenega ustreznega sistema prevoza na klic** (sicer je na voljo taksi služba). Avtobusni promet je pogosto nezanesljiv, kar se kaže v nepredvidljivih zamudah in neusklajenostih z voznimi redi. Dodatno težavo predstavljajo neustrezno urejena avtobusna postajališča in pomanjkljive informacije za potnike, kar zmanjšuje uporabniško izkušnjo. K temu se pridružuje tudi **nizka frekvenca voženj vlakov**, kar zmanjšuje možnosti integracije med različnimi vrstami javnega prevoza.

Skladno z evidentiranimi izzivi so prepoznane tudi priložnosti in z njimi povezani ukrepi, ki jih je mogoče učinkovito izkoristiti za izboljšanje javnega potniškega prometa v Mestni občini Koper. Med njimi izstopa velika podpora prebivalstva za pogostejše vožnje avtobusov in vlakov, kar kaže na pripravljenost za večjo uporabo javnega prevoza, če bi ta postal bolj dostopen in učinkovit. Pomembno priložnost predstavlja tudi izboljšanje digitalne uporabniške izkušnje, zlasti z uvedbo aplikacij za spremljanje prihodov in odhodov v realnem času, digitalnim plačevanjem vozovnic in **uporabo integriranih vozovnic za različne vrste prevozov**.

Poleg tega je prepoznana potreba po spodbujanju prevoza koles na avtobusih ter zagotavljanju dostopnosti za invalide in ranljive skupine z uporabo nizkopodnih avtobusov na medkrajevnih linijah. Perspektivna je tudi možnost **boljšega povezovanja z obalnimi sosednjimi občinami**, kar bi prispevalo k vzpostavitvi enotnega in bolj učinkovitega regijskega sistema mobilnosti. Nenazadnje predstavlja priložnost tudi nadgradnja železniške infrastrukture, ki bi omogočila večjo konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi z osebnim avtomobilom.

Občina Piran

Občina Piran se na področju javnega potniškega prometa sooča z več strukturnimi in vsebinskimi izzivi, ki vplivajo na nizko stopnjo uporabe javnega prometa med prebivalci. Eden ključnih izzivov je dejstvo, da javni potniški in mestni promet še vedno ne uporablja znaten delež ljudi. To nakazuje na vrsto sistemskih pomanjkljivosti, ki zmanjšujejo privlačnost storitve in ovirajo prehod prebivalcev iz zasebnega v trajnostno mobilnost.

Povezljivost z zalednimi naselji je nezadostna, kar **še posebej pride do izraza ob koncih tedna in izven poletne turistične sezone**, ko je frekvenca voženj občutno zmanjšana. To omejuje mobilnost prebivalcev podeželskih območij in zmanjšuje njihovo dostopnost do storitev, delovnih mest in izobraževanja. Infrastruktura avtobusnega prometa je pogosto neustrezno urejena. Avtobusni postaji v Piranu in Portorožu sta slabo opremljeni, določena postajališča pa ne nudijo osnovne zaščite pred vremenskimi vplivi, kar zmanjšuje udobje in dostojanstvo uporabe prevoza, še posebej za starejše in ranljive skupine.

Dodatno težavo predstavlja **uvedba plačljivega prevoza na določenih linijah, kot je na primer relacija Fornače–Piran**. Ta sprememba je negativno vplivala na dostopnost storitve za šolarje, dijake in starejše osebe, ki prihajajo iz drugih naselij, ter s tem zmanjšala socialno vključujočo funkcijo JPP.

Vozni redi javnega prevoza so premalo usklajeni s potrebami prebivalcev in obiskovalcev, zlasti v času poletne sezone, ko prihaja do povečanih prometnih obremenitev. Prav tako obstajajo pomanjkljivosti pri dostopnosti in preglednosti informacij o voznih redih in poteku linij, kar vpliva na uporabniško izkušnjo in zmanjšuje transparentnost sistema.

Skupno ti izzivi kažejo na potrebo po celoviti prenovi in nadgradnji sistema JPP v občini, z osredotočanjem na izboljšanje dostopnosti, informiranosti in infrastrukture ter s posebnim poudarkom na prilagodljivosti storitve potrebam lokalnega prebivalstva in obiskovalcev skozi vse leto.

Priložnosti za nadgradnjo sistema so prepoznane na več ravneh. Med njimi izstopa **potreba po optimizaciji in širitvi linij JPP, zlasti v povezavi z ruralnimi območji, ter razvoj bolj prilagodljivih, dinamičnih oblik prevoza na zahtevo**. Pomembna je tudi digitalizacija infrastrukture postajališč, kar vključuje uvedbo pametnih zaslonov, sledenje voznim redom v realnem času in boljšo informacijsko podporo. Obenem je treba okrepiti povezovanje javnega prometa z drugimi oblikami mobilnosti v okviru multimodalnih rešitev, kar bi olajšalo prehajanje med različnimi vrstami prevoza (npr. hoja, kolesarjenje, prevozi na klic).

Za uspešno nadgradnjo sistema JPP v občini Piran bo ključno oblikovanje prilagodljivega, uporabniku prijaznega in dostopnega sistema, ki bo omogočal večjo vključenost vseh skupin prebivalcev in hkrati podpiral cilje trajnostne mobilnosti.

Občina Izola

Čeprav je občina Izola **dobro povezana s sosednjima občinama Koper in Piran**, kjer dnevno poteka več kot 60 avtobusnih voženj, je uporaba javnega potniškega prometa med občani še vedno nizka. JPP uporabljajo predvsem šolarji in dijaki, medtem ko ostaja za širšo populacijo manj privlačen, kar kaže na sistemske pomanjkljivosti, zlasti v zvezi s frekvenco in razporeditvijo linij. Ključni izziv predstavlja **neustrezna frekvenca voženj, predvsem izven glavnih prometnih konic, ob vikendih in izven turistične sezone**.

Mestno jedro in zaledje nista vedno povezana z rednimi linijami, kar bistveno omejuje dostop do osnovnih storitev za prebivalce bolj oddaljenih območij. **Slabo je pokrito tudi območje bolnišnice** in drugih javnih institucij, kjer bi morali prevozi potekati pogostejše in z bolj prilagojenimi urniki.

Dodatna težava je **neučinkovitost storitve prevoza na klic (Kurjerca)**, ki zaradi omejenega delovanja **ne uspe nadomestiti klasičnih linij**. To vpliva zlasti na ranljive skupine prebivalcev, ki nimajo drugega načina mobilnosti. Prav tako ni razvite **celostne mestne linije, ki bi povezovala urbana območja in zaledje ter omogočila lažje prestopanje med lokalnimi in medkrajevnimi vožnjami**.

Infrastruktura avtobusnih postajališč je pogosto neustrezna – manjkajo nadstreški, klopi ter osnovna prometna ureditev, kar zmanjšuje udobje in varnost. Informiranost uporabnikov o voznih redih in poteku linij ostaja pomanjkljiva, kar še dodatno zmanjšuje uporabnost sistema.

Kljub tem izzivom so prepoznane tudi pomembne priložnosti. Med njimi izstopajo **optimizacija in širitev avtobusnih linij z boljšo časovno razporeditvijo voženj, zlasti ob delavnikih popoldne in med vikendi**. Možna je tudi **vzpostavitev nove mestne linije z integracijo v regionalni JPP ter okrepitev sistema prevozov na zahtevo za podeželska območja**. Ključno je, da se izboljša frekvenca, uskladi vozne rede z dejanskimi potovalnimi potrebami ter okrepi informacijsko podporo, da bi javni prevoz postal zanesljivejša alternativa osebnemu avtomobilu.

Občina Ankaran

Občina Ankaran se, kljub ugodni legi ob obalnem prometnem koridorju in bližini regionalnih središč, sooča s pomembnimi izzivi na področju javnega potniškega prometa, ki omejujejo njegovo učinkovitost

in privlačnost za prebivalce ter obiskovalce. Eden ključnih izzivov je **slaba dostopnost do JPP znotraj naselja in zalednih območij**, kar pomeni, da številni občani za osnovne dnevne poti še vedno uporabljajo osebna vozila. **Obstoječi JPP ni dovolj povezan z regionalnim omrežjem in ne zagotavlja ustrezne pokritosti celotnega območja občine**, zlasti v smislu povezav do sosednjih občin in pomembnih točk, kot je zdravilišče, turistične točke ter železniška postaja.

Frekvenca odhodov javnih avtobusov je nezadostna, zlasti v konicah, izven delovnih dni ter v turistični sezoni, ko se potrebe po mobilnosti močno povečajo. Prav tako se **izpostavlja odsotnost notranjih linij znotraj naselja, ki bi povezovalle ključne lokacije, vključno z vstopnimi parkirišči, centrom naselja, zdravilišči, obalnimi območji in turističnimi točkami**.

Kljub tem izzivom pa ima občina Ankaran tudi pomembne strateške priložnosti za izboljšanje javnega potniškega prometa. Med najpomembnejšimi je **vzpostavitev krožne notranje avtobusne linije**, ki bi povezovala vstopna parkirišča (Sončno naselje, Lazaret), središče naselja in ključne destinacije ob obali (Valdoltra, Debeli Rtič, Sv. Katarina). Pilotna uvedba morskega JPP omogoča **pomorske povezave z bližnjimi sosednjimi občinami**. Zelo ustrezna bi bila možnost povezave s Trstom, s čimer bi se razširile možnosti trajnostne mobilnosti.

Druga pomembna priložnost je **integracija prometnih sistemov, z izboljšanjem dostopnosti do železniškega omrežja in navezavo na Koper** bi Ankaran lahko pridobil pomembno vlogo v **regijski mobilnosti**. Prav tako se predvideva razvoj informacijskih sistemov, kot so aplikacije za spremljanje voznih redov v realnem času, uvedba integriranih vozovnic in digitalno plačevanje, kar bi bistveno izboljšalo uporabniško izkušnjo. Predlagani ukrepi vključujejo tudi infrastrukturne izboljšave avtobusnih postajališč in pešpoti, ki bodo povezovalle naselja s postajališči in s tem povečale fizično dostopnost JPP.

Občina Sežana

Javni potniški promet v občini Sežana se **kljub določenim izboljšavam, kot sta uvedba prevozov na zahtevo in subvencionirani prevozi za izbrane skupine, sooča s številnimi izzivi**, ki vplivajo na njegovo učinkovitost, dostopnost in konkurenčnost. **Ključna težava ostaja nizka frekvenca avtobusnih prevozov, zlasti ob večernih urah, koncih tedna in praznikih**. Takšna časovna razdrobljenost voženj bistveno zmanjšuje uporabnost sistema za vsakodnevne poti, tako za delo kot za druge opravke, kar pomeni, da javni prevoz ni zanesljiva alternativa osebnemu vozilu.

Poleg pogostosti prevozov je izrazit izziv **neustrezna razporeditev linij, saj številna podeželska naselja nimajo rednih povezav s središčem občine**. Linije pogosto ne sledijo dejanskim potovalnim potrebam prebivalcev, ponekod manjkajo postajališča, obstoječa pa so slabo opremljena ali neustrezno umeščena. Zaradi tega so določene skupine – zlasti starejši, mladi in prebivalci zalednih območij – iz javnega prevoza praktično izključene.

Problematična je tudi **nepovezanost med različnimi vrstami prevoza, saj medkrajevni avtobusi in železniški promet niso časovno usklajeni**, kar dodatno otežuje prestopanje in načrtovanje poti.

Javni prevoz ni prilagojen življenjskemu ritmu občanov. Njegova časovna nekonkurenčnost je eden glavnih razlogov, da delež potnikov ostaja nizek, predvsem pri dnevnih migracijah na delo, kjer avtomobil ostaja prevladujoč način prevoza. Nepregledni ali težko dostopni vozni redi, pomanjkanje informacij ter odsotnost digitalnih rešitev za spremljanje odhodov in povezav dodatno zmanjšujejo privlačnost sistema.

Kljub temu so prepoznane tudi pomembne priložnosti. Med njimi izstopa potreba po **vzpostavitvi mestnega oziroma primestnega potniškega prometa z manjšimi električnimi avtobusi, ki bi lahko po krožnem principu povezovali Sežano z okoliškimi naselji**. Vzporedno je predvidena **razširitev storitev prevoza na zahtevo**, nadgradnja železniške proge in postaj, digitalizacija voznih redov ter izboljšanje fizične infrastrukture postajališč, vključno z dostopi in opremljenostjo.

Celovita prenova potekov linij in **povečanje frekvence voženj, zlasti na relacijah med središčem in naselji v zaledju**, predstavljata temeljne pogoje za dvig kakovosti JPP. Le z usklajevanjem časovnic, boljšo razporeditvijo storitev in digitalno podprtimi rešitvami bo mogoče doseči višjo raven uporabe ter dolgoročno zmanjšati odvisnost od osebnih vozil.

Občina Komen

V občini Komen je javni potniški **promet slabo razvit in za vsakodnevne potrebe prebivalcev večinoma neuporaben**. Največji izziv predstavlja **nizka frekvenca avtobusnih prevozov, ki omejuje dostopnost tako znotraj občine kot do sosednjih središč, kot so Sežana, Ajdovščina in Nova Gorica**. Iz Komna dnevno odpelje le nekaj avtobusov, kar je daleč od zadostnega, zlasti za dnevne migracije na delo, v šolo ali po opravkih. Vožnje so časovno razpršene, brez večje prilagoditve ritmu vsakdanjega življenja, kar dodatno zmanjšuje uporabnost sistema.

Poteki linij niso celovito načrtovani, saj med številnimi naselji znotraj občine ni rednih povezav, prav tako pa manjkajo neposredne linije do ključnih točk, kot so železniške postaje, industrijske cone ali regionalni zdravstveni in izobraževalni centri. **Obstoječe avtobusne linije so nezadostno povezane z železniškimi povezavami v Štanjelu**, kjer ni organiziranega dostopa ali urejenih prestopnih točk, kar pomeni izgubo časa in zmanjšano možnost kombiniranja različnih oblik mobilnosti.

Učinkovitost sistema omejuje tudi nizka stopnja informiranosti prebivalcev o voznem redu in linijah. Manjkajo sodobne informacijske rešitve, kot so aplikacije za sledenje voženj ali digitalni prikazovalniki na postajališčih. Zaradi tega uporabniki pogosto ne vedo, kdaj in kako lahko potujejo, kar še dodatno spodbuja rabo osebnih vozil.

Razpršena poselitev in majhna populacija občine dodatno otežujeta vzpostavitev klasičnega linijskega sistema, vendar to še toliko bolj poudarja **potrebo po alternativnih rešitvah, kot so minibusi in prevozi na zahtevo, ki se že izvaja in bi povezovali oddaljena naselja in omogočili prilagodljive, dostopne vožnje**. Vzporedno je prepoznana tudi potreba po promociji javnega prevoza kot cenovno ugodne alternative avtomobilu, pa tudi po subvencioniranju vozovnic, zlasti za ranljive skupine.

Med ključne razvojne priložnosti sodi **povečanje frekvence avtobusnih odhodov, predvsem ob delovnikih in v času konic, ter optimizacija potekov linij z boljšim povezovanjem naselij znotraj občine** in z regionalnimi središči. Priporočena je tudi vzpostavitev postajališč v industrijskih in prometno pomembnih območjih ter zagotovitev dostopnosti JPP do železniške postaje v Štanjelu.

Za dolgoročno izboljšanje sistema bo ključna boljša časovna usklajenost linij, sodobna infrastruktura, učinkovita informacijska podpora in fleksibilne rešitve za manj poseljena območja. S tem bi občina Komen lahko okrepila vlogo javnega prevoza kot trajnostne, vključujoče in dostopne oblike mobilnosti za vse prebivalce.

Občina Hrpelje-Kozina

Javni potniški promet v občini Hrpelje-Kozina se sooča s številnimi pomanjkljivostmi, ki zmanjšujejo njegovo uporabnost in dostopnost za prebivalce. Glavni izziv predstavlja **nezadostna frekvenca odhodov, ki je sicer ob delavnikih še razmeroma sprejemljiva na posameznih relacijah, a že ob sobotah, zlasti pa ob nedeljah in praznikih, izrazito upade ali celo popolnoma izgine.**

Relacija Kozina–Koper denimo med delavniki beleži več kot 20 odhodov dnevno, kar je pozitivno, a že ob sobotah in nedeljah izredno upade. **Proti Sežani med delavniki vozi 13 parov avtobusov, v nedeljo pa zgolj en. Na relacijah proti Ilirski Bistrici, Obrovu in Podgradu prevozi ob koncih tedna niso zagotovljeni.** Takšna frekvenčna ureditev bistveno zmanjšuje možnost uporabe JPP za vsakodnevne opravke, delo ali obiske zdravstvenih, izobraževalnih in storitvenih središč zunaj občine. V ta namen se občani poslužujejo tudi skupnega sistema na Krasu, **prevoz na zahtevo.**

Tudi poteki linij kažejo na pomanjkanje celovitega pristopa. **Omrežje linij je predvsem radialno** – večina jih izhaja iz Kozine in ne omogoča neposrednega povezovanja drugih naselij med seboj. **Zlasti območja v Brkinih so slabo vključena v sistem – brez rednih in časovno usklajenih linij**, kar pomeni, da številna naselja ostajajo prometno izolirana. **Prestopne možnosti znotraj občine praktično ne obstajajo, prav tako ni usklajenih povezav z železniškim prometom.**

Dostopnost do JPP je tako omejena tako prostorsko kot časovno. Tudi informiranost prebivalcev o voznih redih, poteku linij in možnostih uporabe prevozov je nezadostna, saj ni vzpostavljenega sodobnega sistema digitalnih informacij ali enotne platforme za spremljanje voženj. Velika večina prebivalcev uporablja osebni avtomobil, JPP pa ne dosega niti osnovne ravni dostopnosti za večino občinskih naselij.

Za občino Hrpelje-Kozina je tako ključen dvig frekvence voženj na vseh ključnih relacijah, zlasti v popoldanskih urah in ob koncih tedna, optimizacija potekov linij, ki bi bolje povezale naselja med seboj in z regijskimi centri, ter vzpostavitev celovite informacijske podpore za uporabnike.

Občina Divača

Javni potniški promet (JPP) v občini Divača je **šibko razvit in v sedanji obliki ne omogoča zanesljive, vsakodnevne rabe za večino prebivalcev**. Kljub strateški legi občine in železniške postaje v Divači je JPP **neučinkovit predvsem zaradi nizke frekvence voženj, slabe usklajenosti linij z življenjskimi potrebami uporabnikov ter prostorske nedostopnosti storitev v delu naselij**. Avtobusne povezave so močno skoncentrirane na nekaj glavnih smeri, medtem ko so številna naselja v zaledju bodisi slabo povezana bodisi povsem izključena iz omrežja JPP.

Povezava Divača–Kozina–Koper in Divača–Sežana sta redki liniji z zadovoljivo frekvenco med delavniki. Vendar pa se že na drugih relacijah frekvenca občutno zniža (npr. proti Gornje Vreme in Ilirski Bistrici). Relacija do Ljubljane je slabo pokrita, zlasti glede na potrebe dijakov in dnevnih migrantov. **Ob sobotah in nedeljah se število voženj zmanjša na minimalne vrednosti, ponekod pa je povezava povsem prekinjena**. Uporabniki so tako ob vikendih in praznikih dejansko brez dostopa do JPP, kar zmanjšuje zanesljivost in uporabnost sistema.

Vzporedno s frekvenco so pomemben problem tudi nekoordinirani poteki linij. Večina jih poteka v smeri regionalnih centrov, vendar brez premišljenih povezav med naselji znotraj občine ali usklajenosti z urniki železniških povezav. **Železniška postaja Divača, ki bi lahko predstavljala pomembno prestopno točko za kombinirano mobilnost, ni dobro integrirana z avtobusnim prometom**. Prestopi so časovno neusklajeni, primanjkuje ustrezne infrastrukture, jasnih označb ter informacij za potnike.

Kljub slabemu stanju sistem ponuja jasne razvojne priložnosti. Ključna med njimi je **nadgradnja obstoječega avtobusnega omrežja z novimi povezavami do zalednih naselij in večjo frekvenco voženj, predvsem v jutranjih in popoldanskih konicah ter ob koncih tedna**. **Priložnost za razbremenitev sistema predstavljajo tudi prevozi na zahtevo še v večjem obsegu kot obstoječi, ki bi lahko pokrili redko poseljena območja z bolj fleksibilno storitvijo**. Železniška postaja Divača ima velik neizkoriščen potencial kot multimodalno vozlišče – s prostorsko preureditvijo, ureditvijo prestopnih točk in izboljšano informacijsko podporo bi lahko igrala ključno vlogo pri preusmeritvi potovalnih navad.

Dolgoročne priložnosti vključujejo tudi uvedbo digitalnih orodij za informiranje, kot so aplikacije za sledenje vozilom v realnem času, enotne platforme za vozne rede in sistem integriranih vozovnic.

3.2.2 Pregled izzivov in priložnosti za regionalno in meddržavno povezovanje obalno-kraške statistične regije

Na območju obalno-kraške statistične regije se občine soočajo z izrazitimi izzivi pri zagotavljanju ustrezne regionalne in medregijske povezanosti z javnim potniškim prometom. Kljub strateški geografski legi številnih občin, ki omogoča naravno povezovanje z obalnim območjem, notranjostjo Slovenije in Italijo ter Hrvaško, so obstoječe prometne storitve razdrobljene, nepovezane ali časovno neusklajene.

Ena ključnih težav, skupna celotni regiji, je **pomanjkanje rednih, frekventnih linij med samimi občinami v regiji**. Čeprav nekatere relacije, kot na primer Koper-Izola-Piran, Divača-Kozina-Koper, med delavniki omogočajo razmeroma dobre povezave, drugod obstajajo le posamezni odhodi dnevno, pogosto brez

povratnih možnosti, kar močno zmanjšuje uporabnost za dnevne migracije. Ob koncih tedna in v večernih urah so regionalne povezave izjemno šibke ali popolnoma ukinjene, kar dodatno krepi odvisnost od osebne avtomobila.

Poleg tega je razširjena težava **neusklajenosti urnikov med različnimi vrstami prevoza** – avtobusne povezave niso časovno usklajene z železniškimi vožnjami na postajah v Divači, Kozini in Sežani, kar potnikom onemogoča učinkovito kombiniranje medregijske mobilnosti. Manjkajo urejena prestopna vozlišča, fizična povezljivost med postajališči in postajami ter informacijska podpora za prestopanje. Odsotnost enotnih vozovnic in digitalnih orodij dodatno otežuje uporabo JPP za potovanje med regijami.

Zelo omejeno je tudi povezovanje **z drugimi regijami Slovenije**. Neposredne avtobusne linije do Ljubljane, Postojne ali Nove Gorice obstajajo v nekaterih občinah, a z zelo omejenim številom voženj, **neustreznim urnikom in dolgimi potovalnimi časi**, kar pomeni, da javni prevoz ni konkurenčen avtomobilu niti za osnovne dnevne poti na delo ali v šolo. To velja zlasti za dijake, študente in zaposlene, ki bi lahko predstavljali najpomembnejšo ciljno skupino za razvoj regionalnega JPP.

Poleg medregijske dimenzije pa ostaja **neurejena čezmejna povezljivost z Italijo in Hrvaško**. Kljub neposredni bližini meje in vsakodnevnim migracijam številnih prebivalcev je vzpostavljenih malo stalnih čezmejnih avtobusnih linij. Prehajanje meje z javnim prevozom je pogosto odvisno tudi od izrednih ali začasnih projektov, brez dolgoročne institucionalne rešitve. Slaba usklajenost sistemov, tarif in infrastrukture na obeh straneh meje pomeni izgubljeno priložnost za oblikovanje skupnega čezmejnega prometnega prostora, ki bi lahko služil tako lokalnim prebivalcem kot čezmejnimi delavcem in turistom.

Kljub tem izzivom pa regija razpolaga z **vrsto priložnosti, ki bi lahko prispevale k bistvenemu izboljšanju regionalne in čezmejne mobilnosti**. Med ključnimi priložnostmi je **razvoj bolj usklajenega in rednega omrežja regionalnih linij, z razširitvijo frekvence tudi ob koncih tedna in v večernih urah**. Prednostno bi bilo treba povezati občinska središča z regijskimi železniškimi postajami ter večjimi mesti, zlasti Koper in Sežano z Novo Gorico, Postojno, Ilirsko Bistrico in Ljubljano. Vzporedno bi lahko potekala digitalna integracija storitev, z uvedbo enotnih informacijskih platform in integriranih vozovnic, ki bi omogočale enostavno prestopanje med občinami, regijami in prevoznimi sredstvi. Pomembna priložnost je tudi ponovna vzpostavitev čezmejnih linij do Trsta, bodisi kot stalna linija bodisi kot prevoz na zahtevo, ki bi povezoval območja v Sloveniji z Italijo v okviru obmejnega sodelovanja. Z institucionalnim sodelovanjem in vključitvijo v širše regionalne projekte bi lahko regija uresničila svoj geografski potencial kot prometno vozlišče med Slovenijo, Italijo, Hrvaško in notranjostjo države.

3.3 Ugotovitve in predlogi predstavnikov občin ter Območne razvojne agencije Krasa in Brkinov za izboljšanje ponudbe javnega medkrajevnega in regijskega potniškega prometa

Pobude in predloge so predstavniki podali v okviru skupnega srečanja in posameznih razgovorov skupaj z naročnikom in izvajalcem naloge.

3.3.1 Mestna občina Koper

Mestna občina Koper se že vrsto let aktivno vključuje v razvoj javnega potniškega prometa (JPP). Sredstva občine se v veliki meri namenjujejo mestnemu prometu, a potrebe so bistveno večje, zlasti na področju povezovanja z zaledjem in integracije različnih vrst prevozov.

1. Mestni avtobusni promet

MOK financira **12 linij mestnega avtobusnega prometa** z letnim vložkom približno **4 milijone EUR**, prihodki od prodaje vozovnic pa znašajo približno **500.000 EUR**.

Poudarek je na zagotavljanju **nizkopodnih avtobusov**, ki so dostopni vsem uporabnikom. Občina izvaja tudi **prevoze na klic (kurjerce)** v mestnem jedru, ki so namenjeni predvsem mobilnosti po območjih, kjer klasični avtobusi ne morejo voziti.

2. Integracija prevozov

MOK si prizadeva za **integracijo šolskih in rednih potniških prevozov**, kar je v veljavi do junija 2025. Izziv pri tem je, da bi šolske avtobuse uporabljali tudi drugi potniki, kar povzroča organizacijske zaplete, a občina vztraja, da je integracija nujna za večjo učinkovitost sistema.

3. Povezave z zaledjem in čezmejne povezave

Občina opozarja, da so **povezave z zaledjem** še vedno pomanjkljive, predvsem ob koncih tedna.

Posebna težava so **čezmejni prevozi**: avtobusne linije danes potnike lahko odpeljejo samo do ene JPP-postaje v Italiji, kar je premalo za učinkovito čezmejno mobilnost.

4. Večstebni sistem prevozov

V občini so prevozi razdeljeni na **tri stebre**:

1. Šolski prevozi
2. Potniški prevozi
3. Turistični prevozi

Izdatki za vse tri stebre so visoki, zato občina predlaga, da bi država (DUJPP) prevzela večji del bremena in omogočila, da bi ena linija ob konicah izvajala šolske prevoze, izven konic pa **prevoze za delavce in druge uporabnike**.

5. Subvencije in pravičnejše financiranje

MOK izpostavlja težave pri financiranju: vsaka občina ima sicer pogodbo z državo za subvencioniranje linij JPP, a **višina subvencije je za vse enaka**, čeprav je število potnikov različno. Višina občinske subvencije se povečuje s številom potnikov, kar pomeni večje breme za večje občine, kot je Koper. Kot primer dobre prakse navajajo **Občino Ankaran**, ki subvencionira vse vrste vozovnic (delavske, dijaške, študentske).

6. Trajnostna mobilnost in parkirna politika

MOK poudarja, da mora **občinska politika bolj dosledno slediti načelom trajnostne mobilnosti**. To vključuje tudi spremembo **parkirne politike**: omejevanje gradnje novih parkirišč in spodbujanje uporabe javnega prometa kot privlačnejše alternative.

Dejstvo je, da je kljub velikim vlaganjem v mestni avtobusni promet potrebna širša reforma javnega prometa na ravni države in regije. Predlaga:

- integracijo šolskih, potniških in turističnih prevozov,
- boljše povezave z zaledjem in čezmejne povezave,
- pravičnejši sistem državnih subvencij,
- ter trajnostne ukrepe, ki bodo spodbujali prehod iz avtomobilov na JPP.

S tem bi občina zagotovila večjo učinkovitost javnega prometa in hkrati razbremenila občinski proračun.

3.3.2 Občina Piran

Občina Piran opozarja, da številne pobude in predlogi za izboljšanje javnega potniškega prometa (JPP) niso nove, temveč se ponavljajo že več let. Na težave so opozarjali občani, študenti, dijaki, starejši in druge skupine prebivalcev, ki so preko medijev, pobud in celo posredovanj v državnem zboru (npr. pobuda primorske poslanke na Ministrstvo za infrastrukturo) večkrat zahtevali spremembe. Glavne težave in pričakovanja so naslednja:

1. Večje število odhodov proti zaledju

Občina poudarja, da so **prebivalci vasi v zaledju prikrajšani za redne avtobusne povezave**, zlasti izven turistične sezone. Potrebno je zagotoviti **več odhodov tako ob delavnikih kot ob praznikih**, da bi prebivalci lahko nemoteno dostopali do storitev, dela in prireditev.

2. Podaljšanje voznih linij v večerne ure

Trenutno avtobusne povezave v večernem času praktično ne obstajajo. Če želi prebivalec vasi obiskati **koncert ali dogodek v Piranu**, pogosto nima možnosti povratka. Občina predlaga, da se **zadnji odhodi proti zaledju zagotovijo okoli polnoči**, vsaj v času turistične sezone, ko so kulturne in družabne dejavnosti najbolj intenzivne.

3. Direktne linije za dijake in študente

Trenutno potovanje iz Kopra v Piran ali Portorož pogosto traja do **45 minut**, saj avtobusi vozijo po ovinkasti trasi. Predlog je uvedba **direktnih linij** skozi predor, ki bi omogočile hitrejšo povezavo. Takšno pobudo so pred leti že podali tudi na **GEPŠ Piran**, a ostaja neuresničena.

4. Kakovost storitev in voznega osebja

Občina opozarja, da se občani pogosto pritožujejo nad **neprijaznostjo voznikov**. Uporabniki menijo, da bi vozniki morali biti bolj ustrezljivi in komunikativni, saj je to pomemben del kakovosti javnega prevoza.

5. Uporaba manjših avtobusov

Na linijah z manjšim številom potnikov bi bilo smiselno uporabiti **manjše avtobuse**, kar bi bilo stroškovno učinkovitejše in bolj primerno glede na pogoje vožnje po ozkih cestah v zaledju.

6. Integracija vozovnic

Trenutno mora uporabnik, ki potuje z medkrajevnim in mestnim avtobusom, kupiti **dve ločeni vozovnici**. Občina predlaga uvedbo **enotne vozovnice**, ki bi veljala tako za medkrajevne kot za mestne avtobuse (koncesionar Občine Piran). Ta sprememba bi občanom zmanjšala stroške in povečala privlačnost uporabe JPP.

Predstavniki Občine Piran ugotavljajo, da je bila večina predlaganih rešitev že večkrat izpostavljena v javnih razpravah, medijih in celo na državni ravni, vendar ostajajo neizvedene. Ukrepi, kot so podaljšanje vozniških linij v večerne ure, vzpostavitev direktnih študentskih linij, integracija vozovnic ter boljše pokritje zaledja, bi bistveno prispevali k večji uporabi javnega prevoza. S tem bi se zmanjšala odvisnost od osebnih vozil in izboljšala trajnostna mobilnost v občini.

3.3.3 Občina Ankaran

Občina Ankaran se v razpravi o prihodnjem razvoju javnega potniškega prometa (JPP) osredotoča predvsem na izboljšanje avtobusnih povezav znotraj občine in z mestom Koper ter na boljše vključevanje v širše regijske in medobčinske tokove. Njihovi predlogi so konkretno usmerjeni v učinkovitost, trajnost in integracijo prevoznih rešitev.

1. Nova trasa avtobusne linije Ankaran–Koper

Občina se zavzema, da se **na novo zasnuje medkrajevna avtobusna linija**, ki bo vozila neposredno po rekonstruirani **Železniški cesti**. Nova trasa bo bistveno krajša: vožnja naj bi trajala približno **15 minut**, namesto sedanjih 30 minut, kolikor zahteva pot preko Bivja in Bertokov. V novem krožnem križišču na Železniški cesti je že zgrajeno novo avtobusno postajališče, kar omogoča hitro uvedbo spremembe.

2. Večja frekvenca voženj

Skrajšana trasa pomeni tudi **manj opravljenih kilometrov**, zato je ob enakih stroških mogoče zagotoviti **večjo pogostost voženj**. Avtobus bi moral voziti **na 30 minut skozi cel dan**, kar bi prebivalcem zagotovilo občutek stalne dostopnosti javnega prevoza in povečalo privlačnost uporabe. Čas vožnje bi se približal času vožnje z osebnim avtomobilom (7 minut), kar bi omogočilo dejansko konkurenčnost JPP.

3. Integracija šolskih prevozov in električni avtobusi

Občina predlaga **združevanje šolskih prevozov** z rednimi avtobusnimi linijami oziroma vzpostavitev vzporednega sistema, ki se dopolnjuje z glavno linijo. Poseben poudarek je na **uporabi električnih avtobusov**, ki bi v dopoldanskem času razvažali šolarje, nato polnili baterije in v popoldanskem času nadomestili glavno linijo. V poletnem času, ko ni šolskih prevozov, bi se ti avtobusi preoblikovali v sezonske prevoze med plažami. Občina razmišlja o **nakupu dveh električnih avtobusov**, pri čemer načrtuje črpanje **nepovratnih sredstev**.

4. Povezave širše v regiji

Ankaran izpostavlja tri ključne širše povezave:

- **Istrske občine (Ankaran–Koper–Izola–Piran)** – direktna linija s po eno postajo v vsaki občini, namenjena šolarjem, zaposlenim in turistom, s ciljem zmanjšanja uporabe osebnih vozil.
- **Istrske občine–Sežana** – pomembna povezava zaradi številnih dijakov, ki obiskujejo šole na obeh straneh.
- **Ankaran–Ljubljana** – redna povezava, še posebej ob koncih tedna, za potrebe študentov.

5. Problem financiranja vozovnic

Trenutno DUJPP ne prepoznava dijaških in študentskih mesečnih vozovnic, ampak jih obravnava kot splošne delavske. Zaradi tega občina krije veliko razliko v ceni: namesto 10 EUR (kolikor stane subvencionirana mesečna vozovnica) mora doplačevati razliko do **55 EUR** (polna cena karte). To pomeni, da občina na posameznega dijaka/študenta krije dodatnih **45 EUR mesečno**. Občina poudarja, da je to stanje nesorazmerno in neučinkovito, zato zahteva spremembe parametrov sofinanciranja z DUJPP.

6. Trajnostni razvoj in vključitev v strategije

Občina Ankaran vse predloge vključuje v strateške dokumente, kot sta **občinski prostorski načrt** in **Celostna prometna strategija (CPS)**. V prenovi občinskih cest se že izvajajo ukrepi, kot so nova postajališča, priprava za optično omrežje in informacijske table o prihodih avtobusov. Cilj je zagotoviti **trajnostno, zanimivo in uporabno avtobusno povezavo**, ki bo spodbujala občane in obiskovalce k zmanjšani uporabi osebnih vozil in prehodu na JPP.

3.3.4 Občina Divača

Občina Divača opozarja na številne težave pri dostopnosti do javnega potniškega prometa in poudarja potrebo po razvoju prilagojenih rešitev, ki bi ustrezale tako lokalnim prebivalcem kot turistom. Predlogi izhajajo iz dejstva, da se je po epidemiji COVID-19 ukinilo več avtobusnih povezav, ki so nekoč zagotavljale boljšo povezanost, danes pa prebivalci in obiskovalci občine ostajajo brez ustrezne ponudbe.

1. Sofinanciranje prevozov na klic

V občini so se kot zelo uporabna rešitev pokazali **prevozi na klic** (npr. Toyota GO, Sopotnik). Predlagajo, da se ta sistem sofinancira in formalizira, saj prebivalcem omogoča fleksibilne prevoze, ki nadomeščajo pomanjkanje avtobusnih linij.

2. Več linijskih avtobusov v samo mesto Divača

Veliko avtobusov danes vozi mimo Divače po avtocesti ali regionalni cesti in v kraj ne zavije. Občina predlaga, da se vzpostavi **več rednih linij skozi Divačo**, s čimer bi se zagotovila boljša dostopnost za prebivalce.

Ena od rešitev bi bila tudi **vzpostavitev novega avtobusnega postajališča** ob regionalni cesti, pri križišču ob vstopu v Divačo, kjer bi avtobusi lahko pobirali potnike, ne da bi pri tem izgubljali veliko časa.

3. Uskladitev avtobusnih linij z železniškim prometom

Divača je pomembno železniško vozlišče, a avtobusni in železniški promet nista usklajena. Občina predlaga, da se **vozni redi avtobusov prilagodijo voznim redom vlakov**, kar bi bistveno olajšalo kombinirano uporabo javnega prevoza.

4. Informiranje potnikov

Predlagajo **postavitev voznih redov avtobusov in vlakov na vidna mesta** v Divači, kot so postajališča, turistične točke (npr. Park Škocjanske jame, Divaška jama) ter hoteli. Boljša obveščenost bi povečala uporabo javnega prevoza tako pri lokalnem prebivalstvu kot pri turistih.

5. Prevozi za vasi v Brkinih in Vremski dolini

V teh območjih **ni avtobusnih linij**, razen šolskih prevozov. Občina predlaga, da se vzpostavi **redne ali občasne povezave**, ki bi omogočale dostop do osnovnih storitev in šol za vse prebivalce.

6. Občasni prevozi za občane in dijake

Občina izpostavlja potrebo po sistemu, ki bi omogočal **občasne prevoze za občane**, npr. povezovanje s prevozi za osnovnošolske otroke, kadar je to mogoče. Tako bi se optimizirala raba vozil in zmanjšali stroški.

7. Ureditev avtobusne postaje v Divači

Divača potrebuje **urejeno avtobusno postajališče**, ki bo omogočalo varno in udobno uporabo JPP.

8. Prevozi za turiste

Občina predlaga, da se v sezoni organizira **posebne avtobusne linije za turiste** na relaciji Divača–Park Škocjanske jame–Divaška jama. Takšna rešitev bi povečala dostopnost turističnih znamenitosti in spodbudila trajnostno mobilnost obiskovalcev.

Predstavniki Občine Divača so izpostavili, da je za izboljšanje dostopnosti nujno kombinirati različne oblike prevoza, od linijskih avtobusov in vlakov do prevozov na klic in turističnih sezonskih linij. Posebej izpostavljajo pomen usklajevanja z železniškim prometom ter zagotavljanje povezav za odmaknjene vasi v Brkinih in Vremski dolini. Ob ustrezni podpori države in sofinanciranju bi občina lahko zagotovila boljšo mobilnost za prebivalce in turiste ter zmanjšala odvisnost od osebnih avtomobilov.

3.3.5 Območna razvojna agencija Krasa in Brkinov - ORA

Mnenje na stanje javnega potniškega prometa je bilo dano tudi s strani predstavnikov Območne razvojne agencije Krasa in Brkinov (ORA), ki so predstavljali Kraške in Brkinske občine.

Na območju kraško-brkinskih občin so razmere na področju javnega potniškega prometa (JPP) še posebej kritične. Študije in opažanja kažejo, da so medkrajevne povezave na tem območju slabše kot drugod, kar močno vpliva na dostopnost prebivalcev do osnovnih storitev in mobilnosti nasploh. Župani kraško-brkinskih občin se problema dobro zavedajo, zato že podpirajo alternativne rešitve, predvsem storitve prevozov na zahtevo. ORA izpostavlja naslednje ključne predloge.

1. Sofinanciranje prevozov na zahtevo

Ker v mnogih krajih klasični avtobusni promet praktično ne obstaja, se prebivalci že od leta 2023 v veliki meri zanašajo na **storitve prevozov na zahtevo**. Te storitve so v pilotni fazi pokazale, da lahko **nadomestijo manjkajoči javni promet** in omogočajo dostop do osnovnih dobrin, kot so banka, pošta, trgovina in zdravstvene storitve. Prevoze uporabljajo tudi **turisti**, predvsem obiskovalci **Parka Škocjanskih jam**, ki na območje prispejo z javnim prevozom, zadnji del poti do centra za obiskovalce pa opravijo prav s prevozom na zahtevo.

Strošek storitve trenutno v veliki meri nosijo občine same, saj se sofinancira le manjši delež s prispevki uporabnikov. Zato ORA poziva državo, naj s sofinanciranjem podpre prevoze na zahtevo kot del **multimodalne prometne storitve**, saj ta rešitev pokriva vrzel, kjer klasičnega JPP ni.

2. Čezmejne povezave

Pomemben izziv je **čezmejna povezanost z Italijo**. ORA predlaga, da se obstoječe javne linije podaljšajo do občin, kot so **Nabrežina in Sesljan**, kar bi prebivalcem omogočilo boljšo povezavo s tamkajšnjim prometnim omrežjem. Takšna rešitev bi omogočila uporabo italijanskega JPP za nadaljnja potovanja, izboljšala mobilnost prebivalcev in povečala privlačnost območja za obiskovalce.

3. Multimodalni pristop

ORA poudarja, da je treba k rešitvam pristopiti **multimodalno**, kar pomeni združevanje različnih oblik prevoza. Klasične avtobusne linije je treba dopolniti s prevozi na zahtevo, s čimer se optimizirajo stroški in zagotovi večja prilagodljivost za različne skupine uporabnikov. Tak model bi lahko postal **vzorčni primer** za podobno redko poseljena območja v Sloveniji.

ORA opozarja, da kraško-brkinske občine zaradi slabe pokritosti z javnim prometom nujno potrebujejo **trajnostne in fleksibilne rešitve**, ki bi združevale prevoze na zahtevo, redne linije in čezmejne povezave. Pilotni projekti so se izkazali kot uspešni, a brez državnega sofinanciranja ostajajo finančno breme lokalnih skupnosti. Ob ustrezni podpori pa bi območje lahko postalo primer dobre prakse multimodalnega JPP, ki povezuje lokalne prebivalce, obiskovalce turističnih znamenitosti in čezmejne potnike.

3.3.6 Povzetek ključnih predlogov za izboljšanje javnega potniškega prometa

Povzetek združuje skupne pobude in predloge vseh občin, ki so bili oblikovani na podlagi njihovih izkušenj, opažanj in potreb. Namenjen je pregledu najpogostejše izpostavljenih ukrepov, ki bi lahko izboljšali dostopnost, učinkovitost in trajnost javnega potniškega prometa v regiji.

1. Večja frekvenca in podaljšan vozni red

- Avtobusi naj vozijo **pogosteje**, tudi v večernih urah (do polnoči, zlasti v sezoni).
- Potrebna je boljša pokritost z linijami ob **koncih tedna in praznikih**, ko je ponudba bistveno slabša.

2. Direktne in hitrejše povezave

- Uvedba **direktnih linij** (npr. za dijake in študente med Koprom, Portorožem, Piranom in Ljubljano).
- Skrajšanje potovalnih časov z uporabo krajših tras (npr. skozi predore, brez nepotrebnih obvozov).

3. Integracija in enotne vozovnice

- Potrebna je **enotna vozovnica**, ki bi veljala za mestni in medkrajevni promet.
- Integracija **šolskih prevozov z rednimi linijami**, kjer bi avtobusi ob konicah prevažali šolarje, izven konic pa druge uporabnike.
- Boljša usklajenost avtobusov z **železniškimi prevozi**.

4. Prevozi na zahtevo

- **Prevozi na klic** (Toyota GO, Sopotnik, kurjerce) so se izkazali kot učinkovita rešitev tam, kjer klasični JPP ne obstaja.
- Potrebno je **državno sofinanciranje** teh storitev, saj trenutno finančno breme večinoma nosijo občine.

5. Prilagoditev vozil in infrastrukture

- Na linijah z manj potniki naj vozijo **manjši avtobusi**.
- Uporaba **električnih avtobusov**, ki bi bili namenjeni šolskim, sezonskim ali krožnim vožnjam.
- Vzpostavitev in obnova **avtobusnih postajališč**, vključno z informacijskimi tablamami in povezavo na digitalna omrežja.

6. Čezmejne in regijske povezave

- Vzpostavitev **čezmejnih linij** do Italije (Nabrežina, Sesljan ipd.), z navezavo na njihov JPP.
- Boljša medobčinska povezava znotraj slovenske Istre (Ankaran–Koper–Izola–Piran) in proti zaledju (npr. do Sežane).

7. Posebne potrebe uporabnikov

- Prilagoditev prevozov za **gibalno ovirane osebe**.
- Organizacija prevozov za **turiste** do ključnih znamenitosti (npr. Park Škocjanske jame, plaže, kulturni dogodki).

8. Financiranje in trajnostna politika

- Občine opozarjajo na **nepravičen sistem subvencioniranja**, saj je višina državne subvencije enaka za vse občine, stroški pa se povečujejo s številom potnikov.
- Potrebna je sprememba **parkirne politike** (omejevanje gradnje novih parkirišč, spodbujanje uporabe JPP).

- Občine zahtevajo večjo vlogo države pri sofinanciranju linij in alternativnih prevoznih oblik.

Glavne skupne točke občin so:

- pogostejši in dostopnejši prevozi,
- hitrejša in bolj neposredna linija,
- integracija vseh oblik prevoza (mestni, medkrajevni, šolski, železniški, na klic),
- trajnostna vozila in infrastruktura,
- ter pravičnejše financiranje s strani države.

Ukrepanje na teh področjih bi bistveno izboljšalo dostopnost prebivalcev, zmanjšalo odvisnost od osebnih vozil in spodbudilo trajnostno mobilnost v celotni obalno-kraški statistični regiji.

4 PRIPRAVA PREDLOGA FINANCIRANJA SPREMEMBE LINIJ ALI UVEDBE DODATNIH LINIJ V NOTRANJEM IN MEDNARODNEM CESTNEM PROMETU V OBALNO-KRAŠKI REGIJI.

V nadaljevanju dokumenta so navedene skupine ukrepov, finančna ovrednotenja ter predlogi financiranja z nacionalnimi in občinskimi sredstvi.

4.1 Predlagani ukrepi in nove linije

Na podlagi analize obstoječega stanja JPP ter pobud občin se oblikujejo naslednje skupine ukrepov:

- **Izboljšave obstoječih linij in pogostosti**
 - podaljšanje obratovalnega časa linij v občini Piran (tudi po 22. uri, v sezoni do 24. ure);
 - povečanje števila odhodov proti zaledju (Piran, Izola, Koper, Sežana, Divača).
- **Nove linije in prilagoditve tras**
 - nova medkrajevna povezava Ankaran – Koper po rekonstruirani Železniški cesti (čas potovanja cca 15 minut);
 - vzpostavitev direktnih povezav med istrskimi občinami (Ankaran–Koper–Izola–Piran) kot hrbtnična os JPP;
 - povezave med istrskimi občinami in Sežano (pomembno za dijake in delovne migracije);
 - boljše povezave s sosednjimi regijami ter čezmejno (Trst, Nabrežina, Sesljan, Hrvaška Istra).
- **Integracija in enotne vozovnice**
 - uvedba možnosti uporabe medkrajevnih vozovnic tudi na mestnih avtobusih (primer: občina Piran);
 - večja integracija šolskih prevozov v obstoječe linije.
- **Alternativne oblike mobilnosti**
 - razširitev storitev prevozov na zahtevo (Divača, Brkini, Park Škocjanske jame);
 - uvedba sezonskih linij za turizem (kopališča, naravne znamenitosti, Park Škocjanske jame).
- **Zeleni prevoz**
 - postopna uvedba električnih avtobusov (Ankaran predvideva nakup dveh vozil ob podpori nepovratnih sredstev);

- polnilna infrastruktura na ključnih avtobusnih postajališčih.

4.2 Stroškovne ocene

Stroški so odvisni od dolžine linije, pogostosti voženj in vrste vozil. Na podlagi povprečnih cen iz državnih razpisov za JPP in slovenskih študij so v nadaljevanju prikazane ocene stroškov za uvedbo novih linij in spremembe obstoječih, preračunane na podlagi enotne vrednosti **2,5 €/vozilo-km**.

- **Nova medkrajevna linija (npr. Ankaran–Koper):**
 - letni strošek izvajanja (vozilo, voznik, gorivo/energija, vzdrževanje) pri frekvenci na 30 minut: cca **750.000 EUR–850.000 EUR**.
 - ob vključitvi električnih avtobusov je začetna investicija na vozilo cca 450.000 EUR, a so letni stroški goriva in vzdrževanja do 30 % nižji.
- **Podaljšanje obratovalnega časa (Piran, Izola, Koper):**
 - dodatni večerni odhodi (npr. 3–4 pari voženj dnevno, celoletno) pomenijo cca **180.000–250.000 EUR** letno na linijo.
- **Sezonske turistične linije (plaže, naravne znamenitosti - 1 vožnja/uro, 12 ur/dan, 90 dni, relacija 20 km):**
 - strošek za 3 mesece obratovanja ob frekvenci 1 ura: cca **80.000–120.000 EUR**.
- **Prevozi na zahtevo (kraške občine, Brkini):**
 - povprečni strošek po občini, glede na obstoječe pilote, znaša **70.000–100.000 EUR letno**, odvisno od števila vključenih vozil in območja pokrivanja.
- **Integracija vozovnic in enotne informacijske točke:**
 - stroški informacijske podpore in validacijskih sistemov: **30.000–50.000 EUR** na občino ob uvedbi.
- **Nakup električnih avtobusov (sofinancirano):**
 - investicija: cca **450.000 EUR/vozilo**, pri čemer lahko občina pridobi do **80 % sofinanciranja** preko nacionalnih razpisov ali kohezijskih sredstev.

4.3 Možnosti financiranja

Za financiranje predlaganih ukrepov so na voljo različni viri:

- **Nacionalna sredstva:**
 - Ministrstvo za okolje, prostor in energijo razpisuje sredstva za izvajanje JPP in subvencionirane vozovnice

- sofinanciranje preko državnega proračuna za »obratovalne stroške JPP« (koncesijski sistem);
- subvencije za dijake, študente, upokojence, invalide in starejše (subvencionirane vozovnice) zmanjšujejo strošek občinam, saj pokriva razliko država.
- **Občinska sredstva:**
 - namenjena predvsem za dopolnilne linije, sezonske prevoze, storitve na zahtevo in investicije v infrastrukturo (postajališča, nadstrešnice, informacijski sistemi).
- **Evropski viri:**
 - sredstva kohezijske politike 2021–2027 (trajnostna mobilnost, zelena infrastruktura, ITS);
 - program Interreg (čezmejne povezave, multimodalne rešitve);
 - možnost vključitve v nacionalni načrt za okrevanje in odpornost (naložbe v zeleni prevoz).
- **Neposredni prihodki od vozovnic:**
 - glede na obstoječo raven subvencioniranja (mesečna karta 26 EUR za dijake/študente, brezplačne karte za starejše nad 65 let in invalide) je lastni prihodek izvajalcev majhen, zato je ključna višina državne subvencije.

4.4 Povzetek

Predlagani ukrepi za izboljšanje JPP v Obalno-Kraški regiji zahtevajo kombinacijo kratkoročnih (večerne vožnje, sezonske linije, prevozi na zahtevo) in dolgoročnih ukrepov (nova hrbtenična linija Ankaran–Koper, integracija vozovnic, električni avtobusi). Skupni dodatni letni stroški za občine in državo bi znašali med **1,5 in 2,0 milijona EUR**, ob večmilijonskih investicijah v vozni park in infrastrukturo, ki pa bi bile sofinancirane z nacionalnimi in evropskimi viri.

S tem se bistveno izboljšajo dostopnost, privlačnost in trajnost javnega prevoza v regiji, hkrati pa se zmanjša odvisnost od osebnega avtomobila, kar prispeva k ciljem zmanjšanja emisij in krepitvi trajnostne mobilnosti.

VIRI

- Trošt, D. (2019). Študija izvedljivosti za multimodalne prometne sisteme.
- Žgaljić, D. (2023). Analiza sistema javnega prometa in smernice za razvoj trajnostnega in dostopnega sistema javnega prometa za regijo severne Istre – Slovenskega primorja.
- Mezek, S., Trošt, D., Gerbec, M. (2023). Strategija za izboljšanje čezmejne trajnostne mobilnosti-IstraConnect.
- Trošt, D. (2022). Analiza sistema z namenom reševanja problema mobilnosti na območju Krasa in Brkinov.
- ZaVita (2025). Študija parkirnih površin na Kraškem robu – Poseidone
- www.arriva.si
- <https://potniski.sz.si/iskalnik-voznih-redov>
- <https://simo.si>
- <https://www.nap.si>
- <https://www.laskrasainbrkinov.si>
- <https://www.koper.si>
- <https://www.izola.si>
- Locus d.o.o. (2025), Delovno gradivo za pripravo Občinske celostne prometne strategije občine Sežana.
- Locus d.o.o. (2025), Delovno gradivo za pripravo Občinske celostne prometne strategije občine Komen.
- Igea d.o.o. (2025), Delovno gradivo za pripravo Občinske celostne prometne strategije občine Divača.
- Igea d.o.o. (2025), Delovno gradivo za pripravo Občinske celostne prometne strategije občine Hrpelje-Kozina.
- PNZ d.o.o. (2025), Delovno gradivo za pripravo Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Koper.
- Igea d.o.o., PNZ d.o.o. (2025), Delovno gradivo za pripravo Občinske celostne prometne strategije občine Izola.
- Igea d.o.o., PNZ d.o.o. (2025), Delovno gradivo za pripravo Občinske celostne prometne strategije občine Piran
- PNZ d.o.o. (2021), Delovno gradivo za pripravo Občinske celostne prometne strategije občine Ankaran
- Zapisnik sestanka Inter Bike III – WP2, aktivnost 2.2 Adrioncycletour – WP3 – aktivnosti 3.1 in 3.2; junij 2025, RRC Koper

PRILOGE

- Podrobni prikaz pogostnosti voženj po postajališčih za medkrajevni avtobusni potniški promet (delovni dan, sobota, nedelja, praznik)
- Prikaz poteka mestnih linij avtobusnega prevoza v Mestni občini Koper (vir: www.arriva.si)