



Interreg
Italia-Slovenija



Cofinanziato
dall'Unione europea
Sofinancia
Evropska unija



INTER BIKE III

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

POVZETEK

Ljubljana, junij 2025



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.....	4
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	4
2.1 Opis obalno-kraške statistične regije	4
2.2 Potovalne navade in delovne migracije	5
2.3 Avtobusni linijski promet	6
2.3.1 Avtobusna postajališča	6
2.3.2 Pogostost voženj avtobusnega prevoza medkrajevnih linij	6
2.3.3 Povezanost občinskih središč v Obalno-Kraški regiji	11
2.3.4 Dopolnilne ponudbe medkrajevnih prevozov	15
2.3.5 Mednarodni avtobusni prevoz	16
2.4 Železniški potniški promet	17
2.4.1 Železniška postajališča	17
2.4.2 Povezanost občinskih središč z železniškim prevozom	18
2.4.3 Mednarodni železniški prevoz	22
2.5 Mestni avtobusni prevozi.....	22
2.6 Ključne ugotovitve analize obstoječega stanja	22
3. Oblikovanje predloga izboljšanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem cestnem prometu v Obalno-Kraški regiji	24
3.1 Izzivi in priložnosti na ravni občin	24
3.2 Izzivi in priložnosti na ravni regionalnega in meddržavnega povezovanja obalno-kraške statistične regije	26
3.3 Pobude in predlogi predstavnikov občin za izboljšanje ponudbe javnega medkrajevnega in regijskega prometa.....	26
4. Priprava predloga financiranja spremembe linij ali uvedbe dodatnih linij v notranjem in mednarodnem cestnem prometu v Obalno-Kraški regiji	27
4.1 Predlagani ukrepi in nove linije	27
4.2 Stroškovne ocene	27
4.3 Možnosti financiranja.....	28

1. Uvod

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 dolini 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 (JPP) 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, ki je sofinancirana v okviru programa Interreg VI-A Italija-Slovenija 2021-2027.

Vsebina študije je razdeljena v tri sklope.

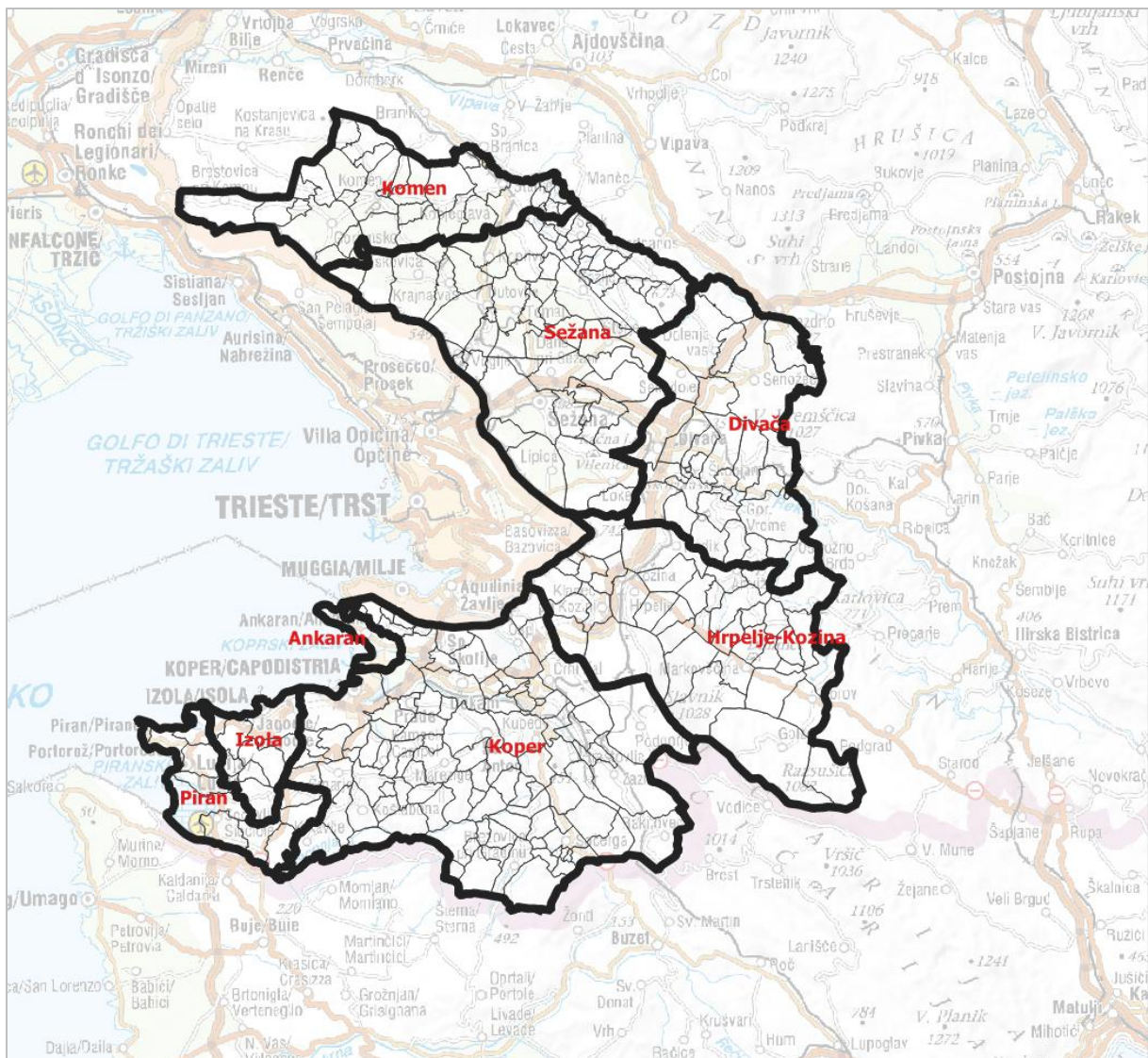
Prvi sklop obsega analizo obstoječih mestnih in primestnih linij javnega avtobusnega prometa, železniškega potniškega prevoza ter prevozov v mednarodnem cestnem in železniškem potniškem prometu na območju Obalno-Kraške regije. Regija obsega osem občin in sicer Ankaran, Divačo, Hrpelje-Kozino, Izolo, 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 medkrajavnega avtobusnega potniškega prometa, ki so stopili v veljavo 1. 7. 2024.

Drugi sklop vsebuje predloge izboljšav javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem cestnem prometu v obalno-kraški statistični regiji. Predlogi zajemajo spremembo obstoječih itinerarjev ali linij mestnega in primestnega avtobusnega prometa, dodatek novih itinerarjev ali linij ali njihovo ukinitve; spremembe, ukinitve ali dodatek novih itinerarjev in linij v notranjem cestnem prometu z vsemi sosednjimi regijami; izboljšave v integriranem potniškem prometu; uvedbo sezonskih avtobusnih linij za prevoz koles. Tretji sklop vključuje finančno ovrednotenje predlaganih sprememb ter predloge financiranja z nacionalnimi in občinskimi sredstvi. Predlog je podlaga za pogovore z državo o optimizaciji linij javnega avtobusnega potniškega prometa in povezanih ukrepov.

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 Opis obalno-kraške statistične regije

V regiji je osem občin. Občine Ankaran, Izola, Koper in Piran predstavljajo istrski del, občine Divača, Hrpelje-Kozina, Komen in Sežana pa brkinsko-kraški del. Gostota prebivalstva je nekoliko nad slovenskim povprečjem. Razpršenost prebivalstva je neenakomerna, visoko koncentrirano je v obalnih občinah, zaledje je redkeje poseljeno.



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

2.2 Potovalne navade in delovne migracije

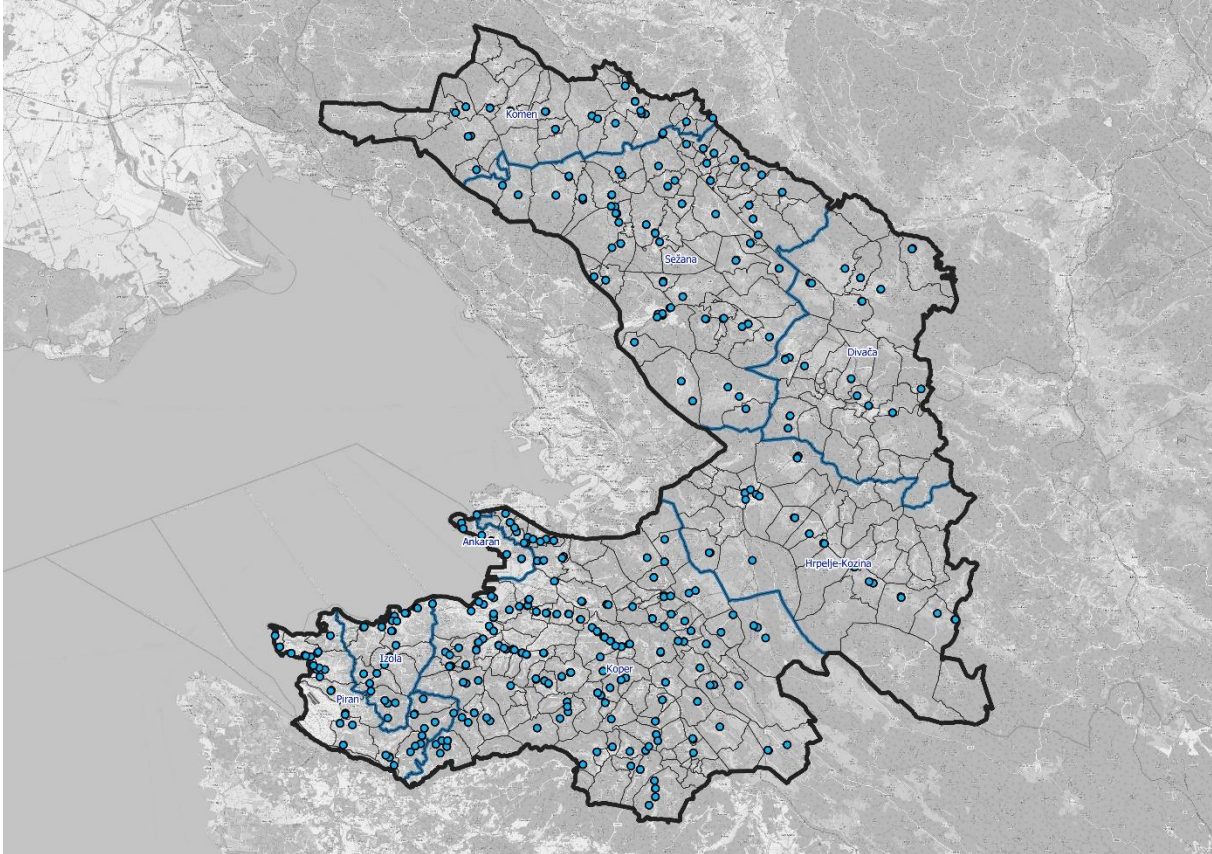
Delež potovanj, ki se začne in konča znotraj regije je 88,8 %. Največ potovanj pred analizo povratka domov se opravi zaradi odhoda na delo (27 %), zaradi nakupov se opravi 20,3 % potovanj in 17,5 % zaradi prostega časa. Del delovno aktivnega prebivalstva se vozi na delo v druge regije. Ob koncu leta 2023 je bilo 22,4 % delovno aktivnega prebivalstva medregijskih delovnih migrantov. V komenski občini je največji delež delovno aktivnih, ki so zaposleni izven regije. Sledita mu Hrčelje-Kozina in Ankaran.

Najbolj uporabljeno prevozno sredstvo je avto. Z avtomobilom se vozi 78 % prebivalcev, peš jih hodi 14 %, javni prevoz uporablja 4 % prebivalcev in prav toliko jih tudi kolesari.

2.3 Avtobusni linijski promet

2.3.1 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 občini Koper in najmanj v občini Ankaran.



Slika 2: 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.

2.3.2 Pogostost voženj avtobusnega prevoza medkrajevnih linij

V študiji je bila analizirana pogostost voženj vseh medkrajevnih avtobusnih linij, ki jih izvajajo prevozniki v Obalno-Kraški regiji. 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 JPP v splošnem za to naselje na nizki oz. neustrezni ravni.

Na podlagi veljavnega registra medkrajevnih avtobusnih vozni redov¹ je za vsako postajališče izračunano število dnevni parov voženj ob navedenih značilnih dnevih. Posebej je obravnavana pogostnost ob delavnikih, ob sobotah in nedeljah ter prazniku. Nabor podatkov za analizo pogostosti voženj izvirajo na spodaj navedene datume, in sicer:

- **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.**

Avtobusna postajališča so glede na število dnevni parov avtobusni voženj razdeljena v štiri skupine:

- **razred 0:** brez odhodov
- **razred 1:** nezadovoljiva pogostnost – 8 parov na dan (do 15 voženj na dan)
- **razred 2:** zadovoljiva pogostnost – 8 do 22 parov na dan (od 16 do 45 voženj na dan)
- **razred 3:** primerna pogostnost – 23 ali več parov voženj na dan (46 ali več voženj na dan).

Če želimo dober javni promet, bi morala biti pogostnost voženj v medkrajevni 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**.

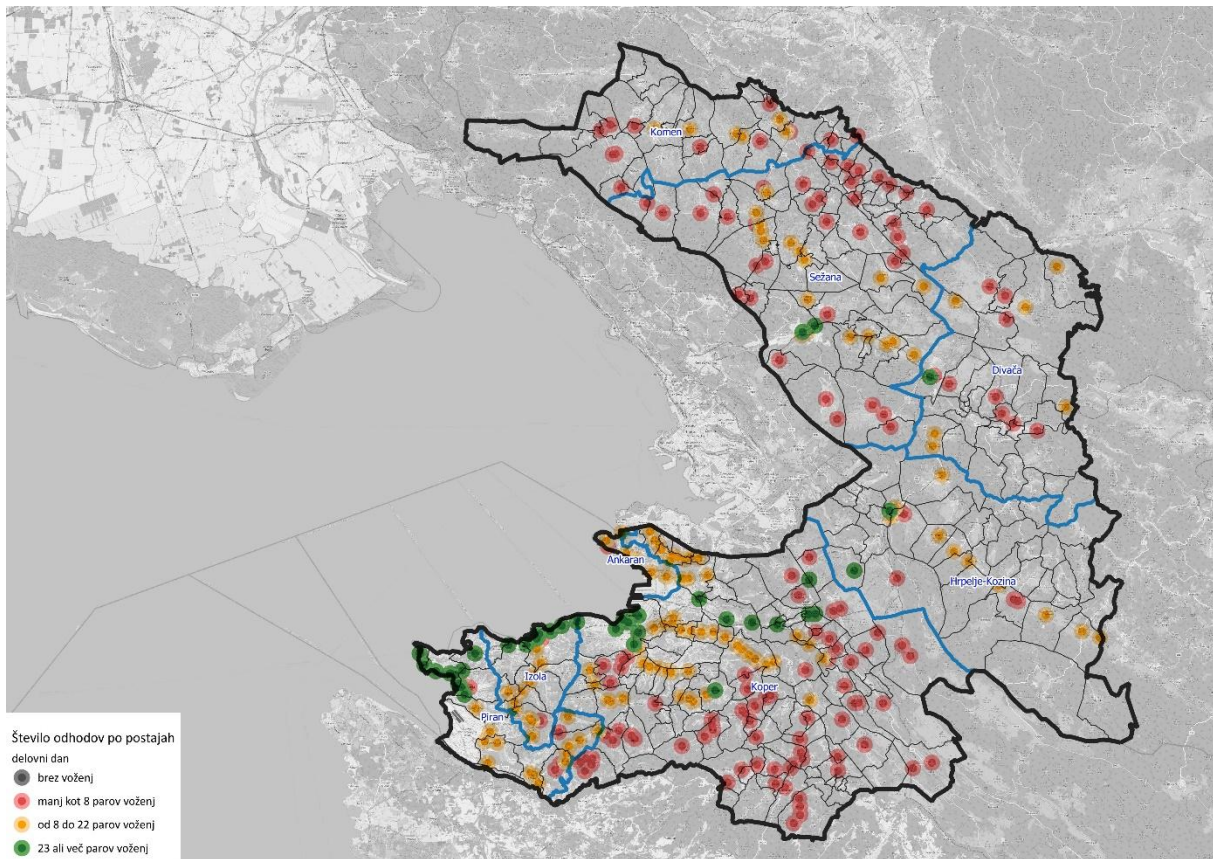
Razred 1 predstavlja število odhodov tistih linij, ki so vzpostavljene za točno določene namene (npr. za prevoze srednješolcev) oziroma zagotavljajo minimalno dostopnost nekega naselja z JPP. Značilno je, da pri tako nizki pogostnosti odhodov voženj v poznopoldanskih urah ni na voljo.

Analiza števila odhodov na delovni dan

Na spodnji sliki so prikazana postajališča po barvni lestvici glede na razred 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. 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.

¹ www.nap.si

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



Slika 3: Število odhodov avtobusa po postajah na delovni dan

Raven odhodov razreda 2 (oranžna barva postajališč) je na voljo na postajališčih v primestnih naselji občine Koper, zaledju občine Izola in Pirana, v Ankeranu 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.

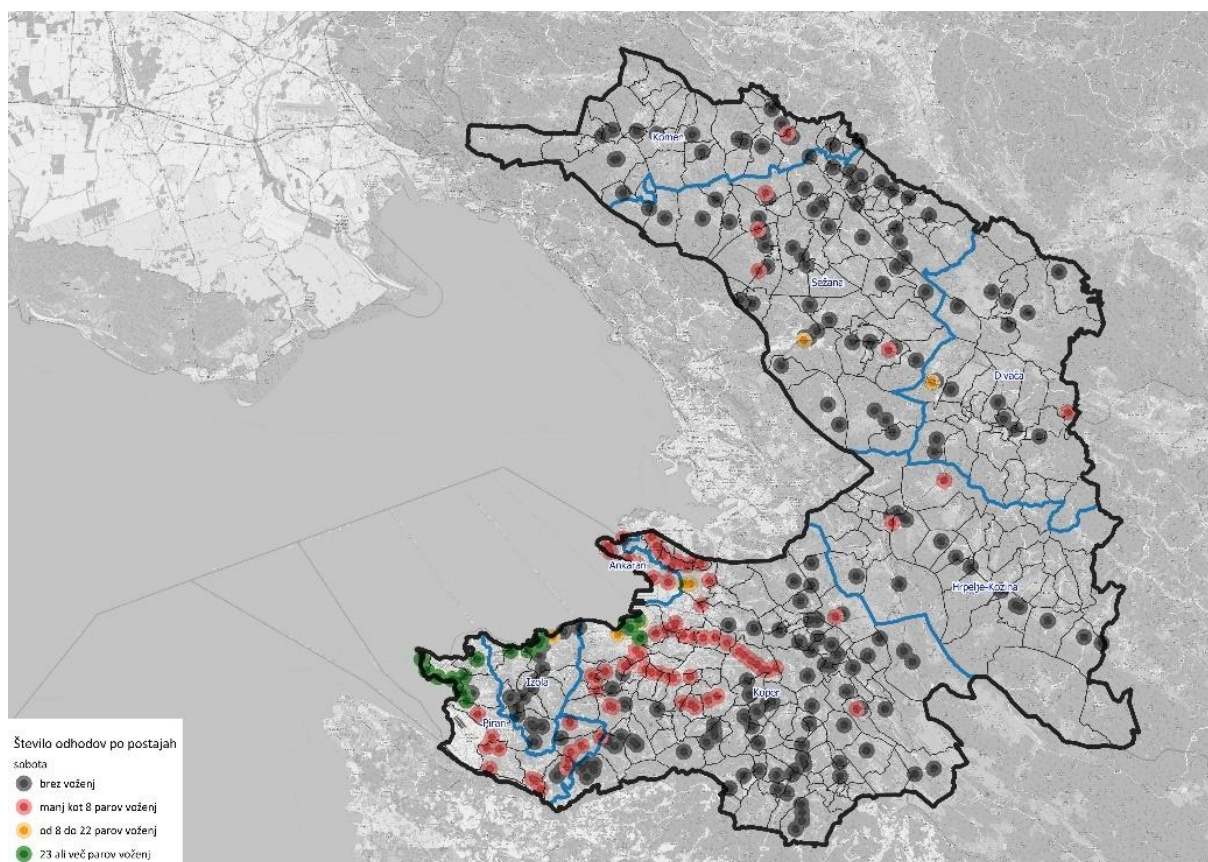
Na ravni Obalno-Kraške regije je na 12 % postajališč primerna pogostnost odhodov, 40 % zadovoljiva in 48 % nezadovoljiva.

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.

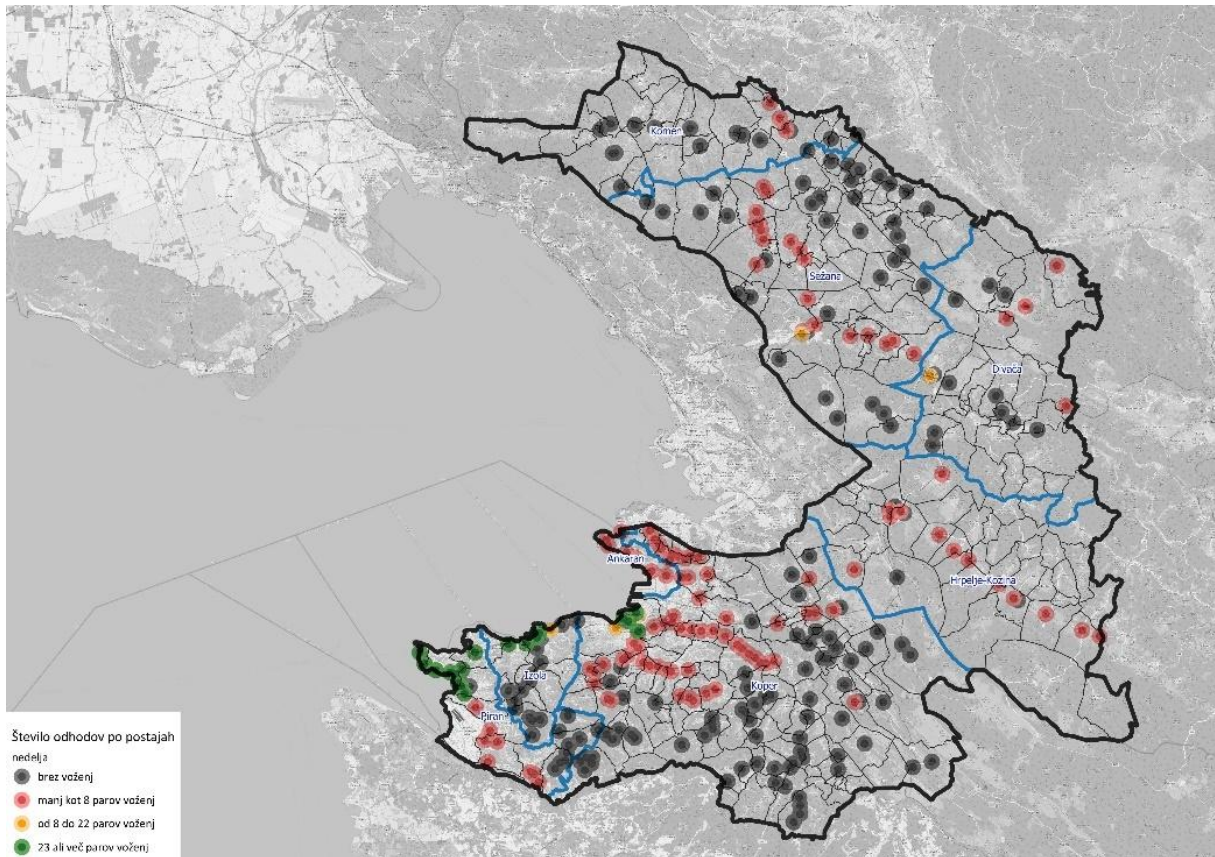
V kraških občinah je zadovoljiva pogostost odhodov avtobusov v soboto (oranžna barva) zagotovljena le na postajališčih v Divači in Sežani.



Slika 4: Število odhodov avtobusa po postajah v soboto

Analiza števila odhodov v nedeljo

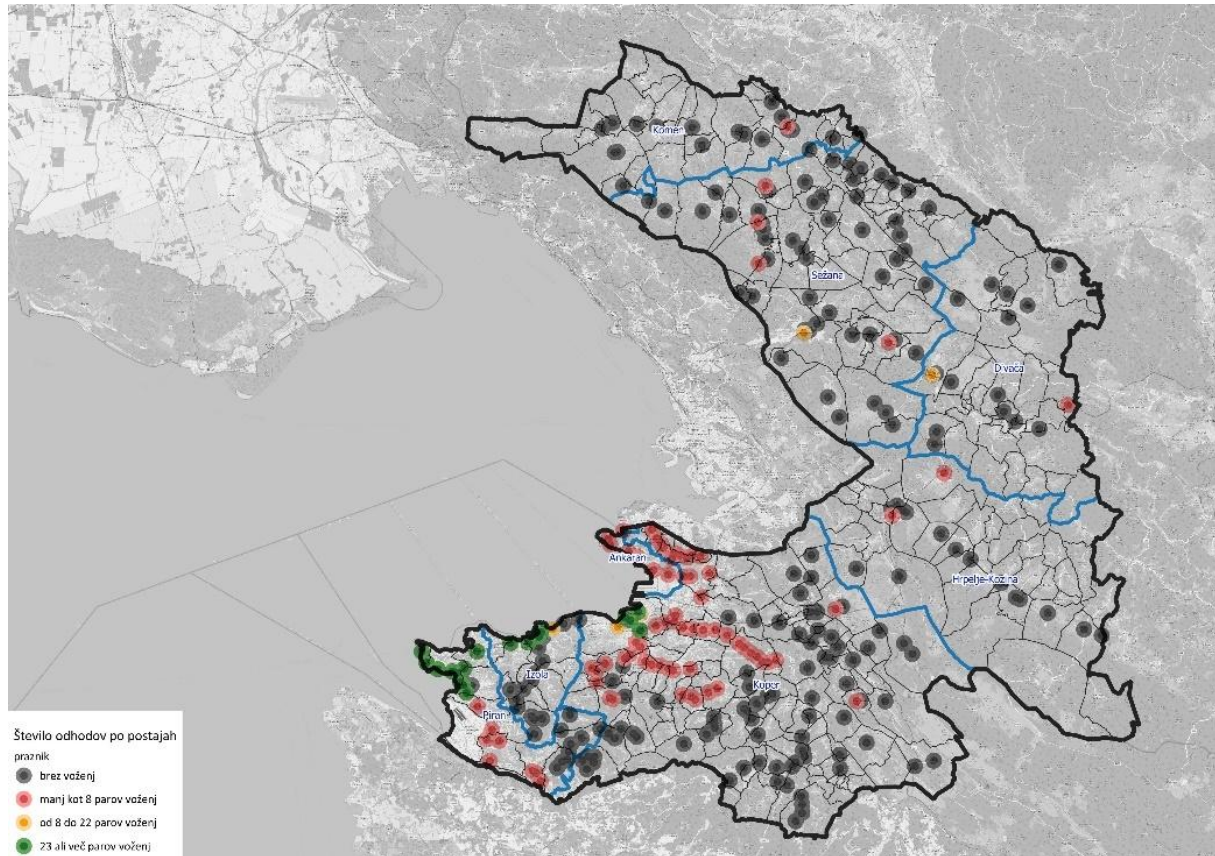
Nedeljska ponudba javnega avtobusnega potniškega prometa je primerljiva sobotni. V nedeljo so vzpostavljene nekatere povezave iz zalednih naselij kraških občin (Starod-Kozina, Senožeče-Divača-Sežana, Štanjel-Dutovlje-Sežana), ki ob sobotah niso na voljo.



Slika 5: Število odhodov avtobusa po postajah v nedeljo

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

2.3.3 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.

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.

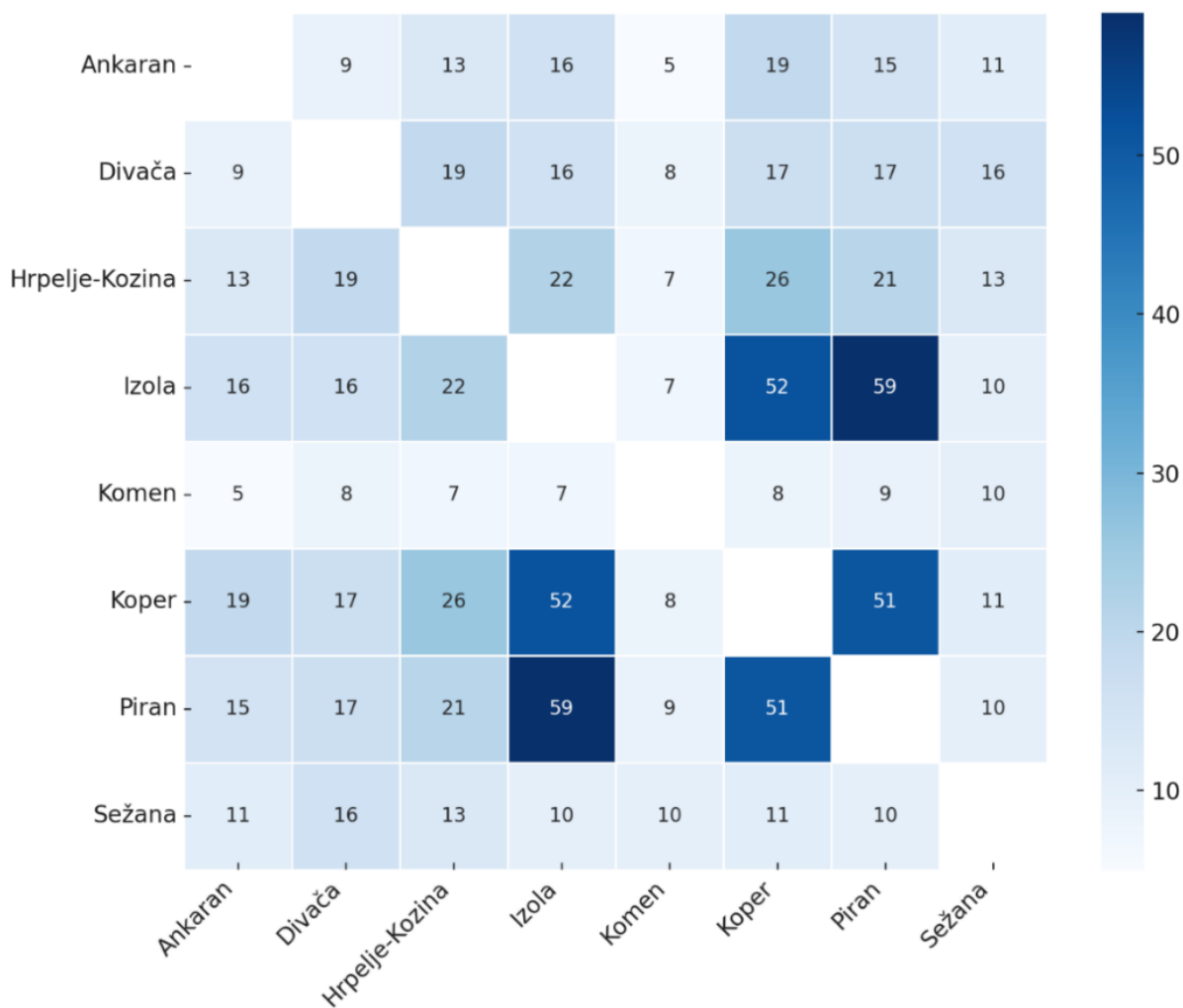
V kolikor je vzpostavljena direktna povezava (direktna linija) je v preglednici zavedeno »direktno«, v primeru postanka, je v oklepaju dodana beseda »postanek«. Posredna povezava je označena z besedo »prestop«. V primeru več vrst povezav tekom dneva so le-te navedene in ločene z vezajem. Prevladujoče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

Preglednica 1: 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

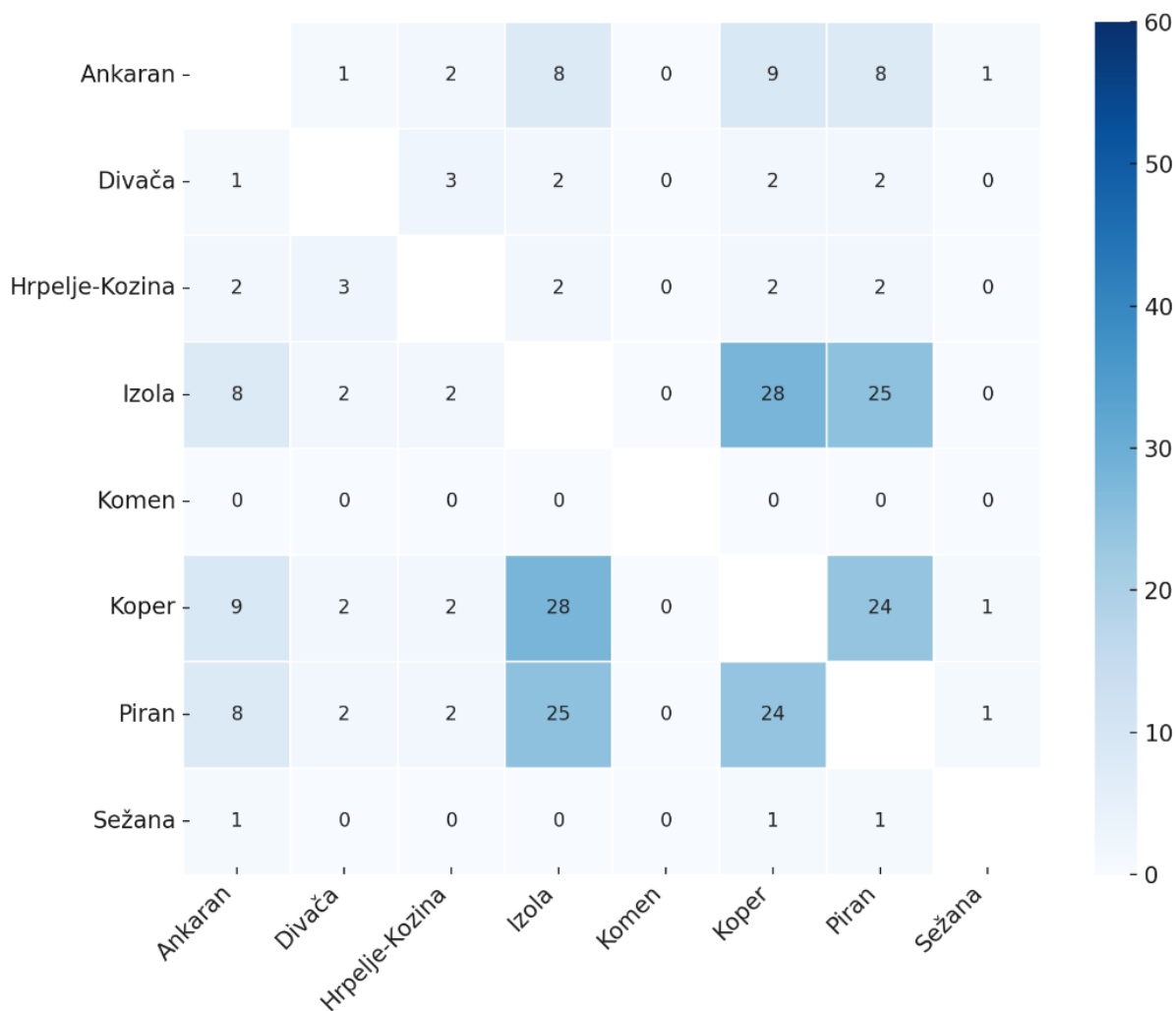
Frekvenca odhodov

Ena od lastnosti za privlačnost rabe javnega prevoza je pogostnost odhodov. 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.



Slika 7: 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.

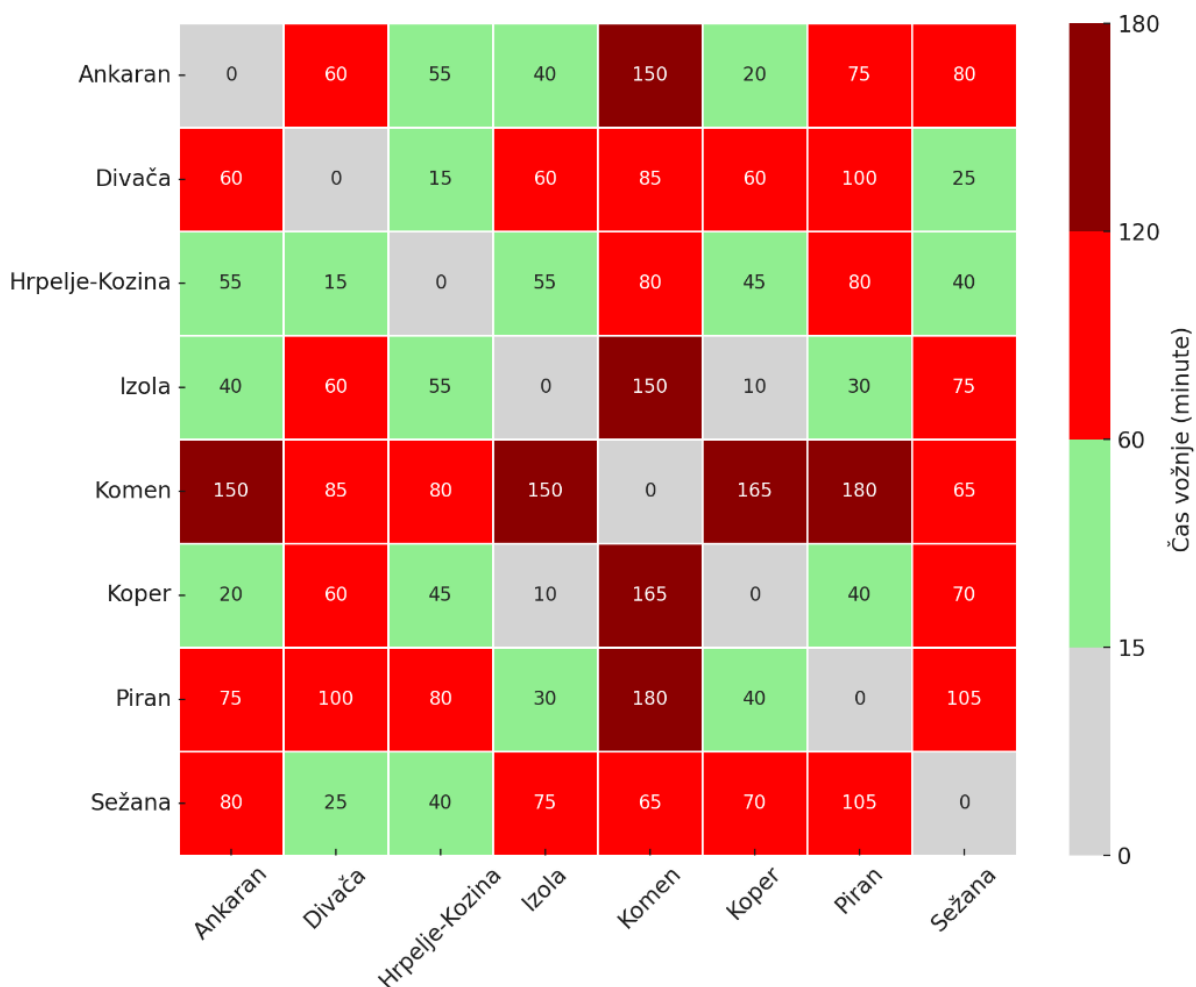


Slika 8: Število odhodov med občinskimi središči v soboto

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 9: 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.

2.3.4 Dopolnilne ponudbe medkrajevnih prevozov

Integracija šolskih in medkrajevnih prevozov v Mestni občini Koper

V Mestni občini Koper je bila oblikovana integracija šolskih prevozov z obstoječim medkrajevnim linijskim prevozom z namenom povečanja učinkovitosti in gospodarnosti sistema JPP. Nova integrirana linijska rešitev poteka od marca 2025 na relacijah Gračišče–Hrvoji–Gračišče ter Gračišče–Movraž–Sočerga–Gračišče.

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. Cena vožnje se giblje od 1,50 € za razdalje do 2 km in postopno narašča do največ 4,00 € za relacije

daljše od 25 km. Občanom, starejšim od 65 let, ceno prevoza v celoti subvencionira lokalna skupnost. Štiri kraške občine letno za to namenijo 140.000 eur.

2.3.5 Mednarodni avtobusni prevoz

Mednarodne avtobusne linije vozijo v smeri Italije in Hrvaške.

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.

Prevoznik Flixbus izvaja direktne mednarodne povratne povezave iz Kopra in Portoroža v smeri Italije in Hrvaške.

2.4 Železniški potniški promet

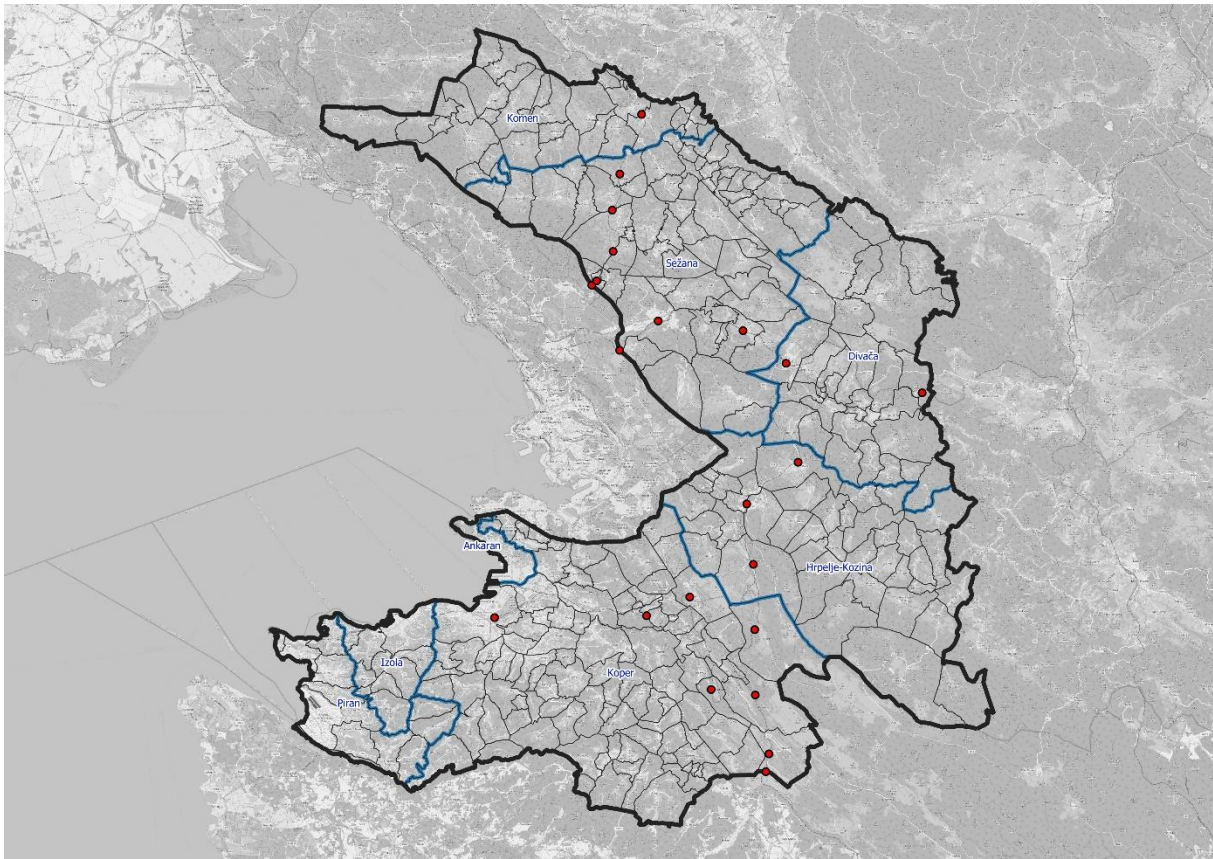
2.4.1 Železniška postajališča

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 10: 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.



Slika 11: Prikaz železniških postaj oz. postajališč v Obalno-Kraški regiji

2.4.2 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.

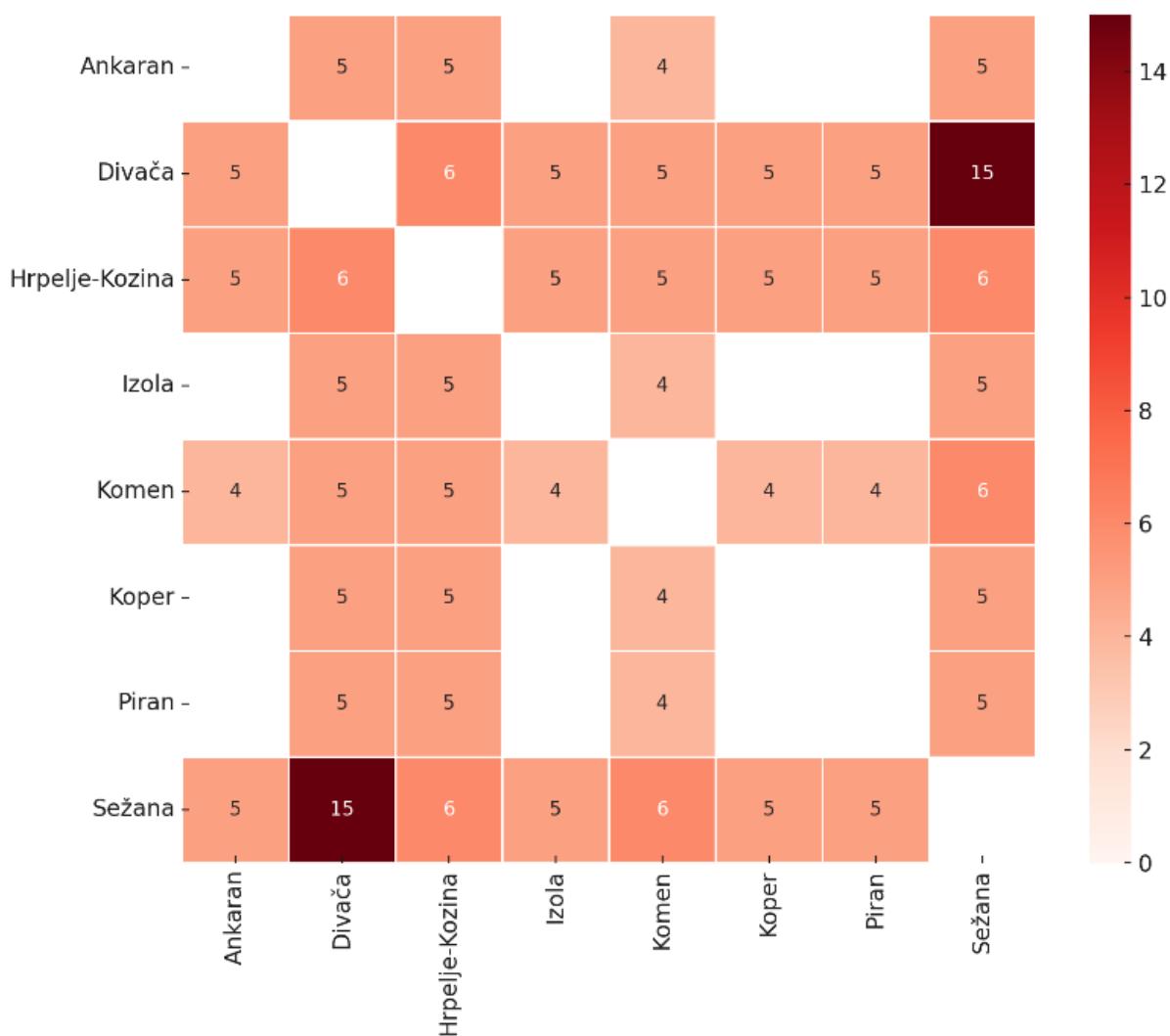
Preglednica 2: Vrsta povezave občinskih središč z vlakom

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

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

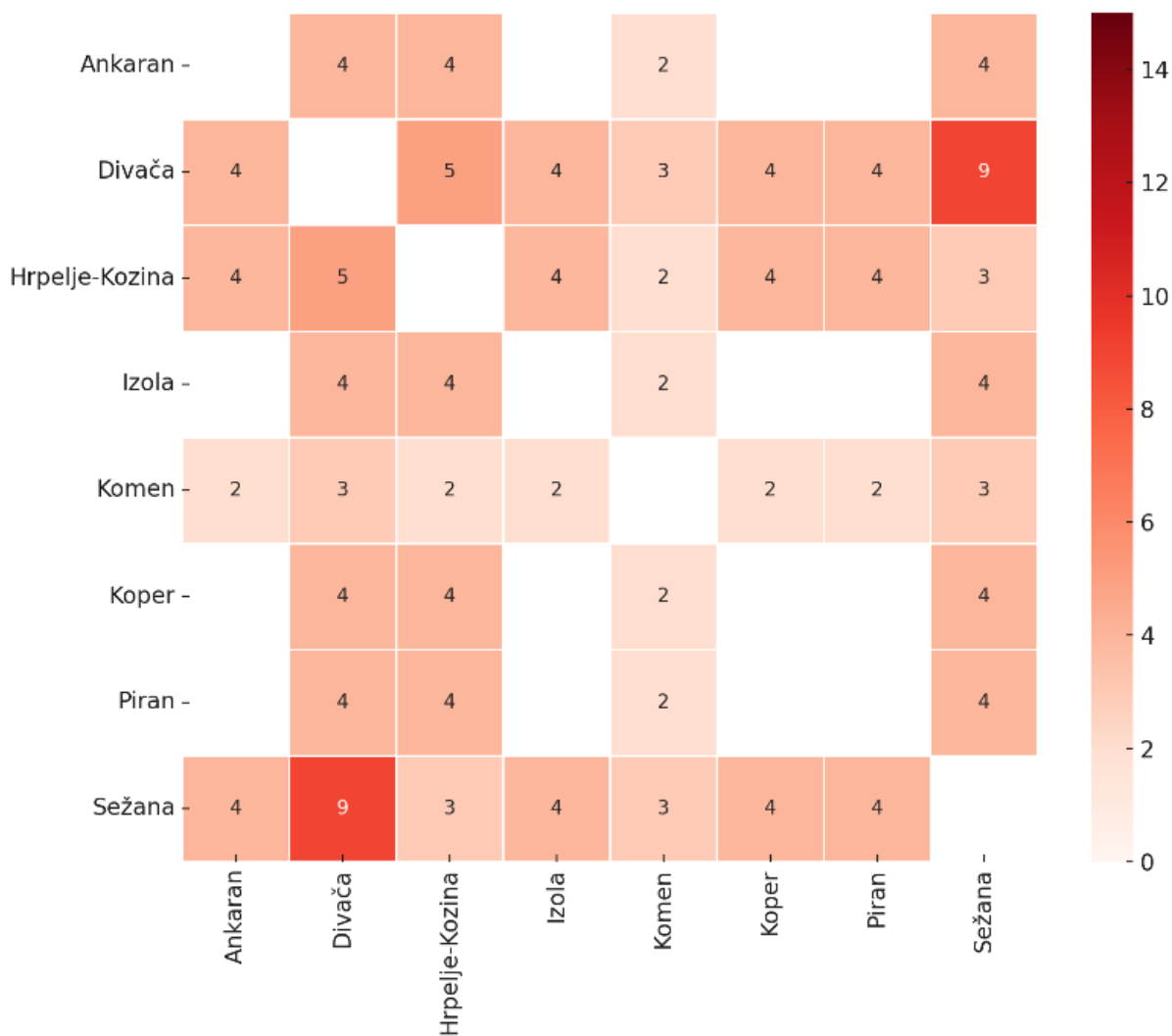
Pogostost odhodov vlakov

Število odhodov vlakov je prikazano za delovni dan in soboto. Glede na število odhodov vlakov je najboljša povezanost vzpostavljena med Divjačo 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.



Slika 12: 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 boljše povezljivost kot z avtobusom, če izključimo obalne občine (železnica ni na voljo). V splošnem velja, da je ponudba javnega prevoza ob sobotah nezadostna.



Slika 13: Število odhodov med občinskimi središči ob sobotah

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 3: 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 je lokacija železniške postaje v Kopru

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.

2.4.3 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**.

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 štiri 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.

2.5 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).

V Mestni občini Koper je vzpostavljenih 12 linij mestnega avtobusnega potniškega prevoza. Nekatere linije se izvajajo kot krožne linije za povezovanje parkirišča P+R s središčem mesta. 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. Čas in relacija vožnje sta prilagodljiva in se oblikujeta glede na potrebo potnika.

Mestni linijski avtobusni promet v občini Piran vključuje dve liniji. Ena linija vozi od Pirana do Lucije; občasno pelje čez Beli Križ. Druga linija poteka na relaciji Piran-Portorož-Strunjan. Minibus vozi med parkirišči Fornace, Arze in mestnim jedrom Pirana. Za občane je brezplačen, ostali potniki pa vožnjo plačajo po veljavnem ceniku. Odhodi mini avtobusa so vsakih 15 minut.

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.

2.6 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 petih 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 dnevni 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 Koperom. Povprečna frekvenca v Koperu (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 Izzivi in priložnosti na ravni občin

Mestna občina Koper

Ugotovljene pomanjkljivosti v ponudbi JPP v Mestni občini Koper so nizka frekvenca voženj medkrajevnih avtobusov, slaba povezanost z zalednimi kraji (ni vzpostavljenega sistema prevoza na klica ali javne taksi službe), zamude avtobusov in neuskklajenost z voznim redom, neustrezno urejena avtobusna postajališča in pomanjkljive informacije za potnike. Frekvenca voženj vlakov je nizka, kar zmanjšuje možnosti integracije med različnimi vrstami javnega prevoza.

Priložnosti za izboljšanje JPP v občini se kažejo v pripravljenosti prebivalstva na večjo uporabo javnega prevoza, če bi bil bolj dostopen in učinkovit; v uvedbi aplikacij za spremljanje prihodov in odhodov v realnem času, v uvedbi možnosti digitalnega plačevanja vozovnic in uporabe integriranih vozovnic za različne vrste prevozov. Ponuditi bi bilo treba možnost prevoza koles na avtobusih, zagotoviti dostopnost za invalide in ranljive skupine z uporabo nizkopodnih avtobusov. Izboljšati bi bilo treba povezanost s sosednjimi občinami. Pomembna bi bila nadgradnja železniške infrastrukture.

Občina Piran

V občini se ugotavlja nezadostno povezljivost z zalednimi naselji, še posebej ob koncih tedna in izven poletne turistične sezone. Več avtobusnih postajališč je slabo urejenih. Uvedba plačljivega prevoza na liniji Fornace-Piran je za šolarje, dijake in starejše iz drugih naselij neugodna. Vozni redi so premalo usklajeni s potrebami prebivalcev in obiskovalcev, posebej poleti. Informacije o voznih redih in potekih linij niso dovolj pregledne.

Izboljšave bi bile dobrodošle pri optimizaciji in širitvi linij JPP, predvsem v povezavi z ruralnimi območji, ter z razvojem bolj prilagodljivih oblik prevoza na zahtevo. Digitalizirati bi bilo treba infrastrukturo postajališč (pametni zasloni, aplikacija za spremljanje prihodov in odhodov v realnem času). Javni promet bi se moral bolj povezovati z drugimi oblikami prometa.

Občina Izola

Izkazuje se neustrezna frekvenca voženj izven glavnih prometnih konic, ob vikendih in izven turistične sezone, med mestnim jedrom in zaledjem ter med mestom in bolnišnico. Storitev prevoza na klic (Kurjerca) ni dovolj učinkovita. Ni razvite celostne mestne linije. Avtobusna postajališča so neustrezno opremljena, uporabniki nimajo zadostnih informacij o JPP.

Treba bi bilo boljše časovno razporediti vožnje avtobusnih linij, lahko bi vzpostavili mestno linijo ter okrepitev sistema prevozov na zahtevo za podeželska območja. Okrepiti je treba informacijsko podporo.

Občina Ankaran

Za ankaransko občino so bili ugotovljeni slaba dostopnost do JPP znotraj naselja in zalednih območij, obstoječi JPP ni dovolj povezan z regionalnim omrežjem in ne pokriva celotne občine, frekvenca odhodov avtobusov je nezadostna, izpostavljena je odsotnost notranjih linij znotraj naselja.

Sedanje razmere bi izboljšali uvedba krožne notranje avtobusne linije, boljša dostopnost do železniškega omrežja, pilotna uvedba morskega JPP, infrastrukturne izboljšave avtobusnih postajališč, razvoj aplikacije za spremljanje vozniških redov v realnem času, uvedba integriranih vozovnic in digitalnega plačevanja.

Občina Sežana

V občini imajo prevoze na zahtevo in subvencionirane prevoze za izbrane skupine. Ključna težava JPP pa je nizka frekvenca avtobusnih prevozov, zlasti zvečer, ob koncih tedna in praznikih. Linije so neustrezno razporejene, poleg tega ne sledijo potrebam potnikov, manjkajo postajališča, obstoječa so slabo opremljena ali neustrezno umeščena. Avtobusni in železniški promet nista časovno usklajena. Glede vozniških redov se ugotavlja pomanjkanje informacij in odsotnost digitalnih rešitev.

Možne izboljšave so v uvedbi manjših električnih avtobusov, ki bi vozili na mestnih in primestnih relacijah. Razširiti se namerava prevoze na zahtevo, nadgraditi železniško progo in postaje, digitalizirati vozne rede ter izboljšati fizično infrastrukturo postajališč. Prenoviti je treba linije in povečati frekvenco voženj, zlasti med središčem in zalednimi naselji.

Občina Komen

JPP je v komenski občini za prebivalce večinoma neuporaben, ker je frekvenca avtobusnih prevozov nizka, poteki linij so neustrezni, avtobusne linije so nezadostno povezane z železniškimi povezavami v Štanjelu. Prebivalci nimajo ustreznih informacij o vozniških redih in linijah. Digitalnih rešitev ni na razpolago. Razpršena poselitve in majhno število prebivalstva otežujeta vzpostavitev klasičnega linijskega sistema. Poiskati bi bilo treba alternativne rešitve, kot so minibusi in prevozi na zahtevo, ki se že izvajajo, povezovati pa bi morali še oddaljena naselja.

JPP bi lahko postal uporabnikom bolj prijazen z večjo frekvenco linij, predvsem ob delovnikih in v času konic, z boljšo povezanostjo naselij znotraj občine in z regionalnimi središči, z vzpostavitvijo novih postajališč ter zagotovitvijo dostopnosti JPP do železniške postaje v Štanjelu. Dolgoročno bi bilo treba poskrbeti za boljšo časovno usklajenost linij, sodobnejšo infrastrukturo, učinkovito informacijsko podporo in fleksibilne rešitve za manj poseljena območja.

Občina Hrpelje-Kozina

Glavna težava JPP v občini Hrpelje-Kozina je nezadostna frekvenca odhodov, predvsem ob koncih tedna in praznikih. Občasni zato uporabljajo prevoz na zahtevo. Omrežje avtobusnih linij ni ustrezno, številna naselja predvsem v Brkinih ostajajo prometno izolirana. Prestopne možnosti so slabe, ni usklajenih povezav z železniškim prometom. Dostopnost do JPP je omejena prostorsko in časovno. Sistem digitalnih informacij ni vzpostavljen.

V občini bi bilo treba povečati frekvenco voženj na vseh ključnih relacijah, zlasti v popoldanskem času in ob koncih tedna, z linijami je treba bolje povezati naselja med seboj in z regijskimi centri ter uporabnikom ponuditi digitalne rešitve.

Tudi v občini Divača so frekvence voženj JPP nizke, linije slabo povezujejo predvsem naselja v zaledju oz. so nekatera izključena iz omrežja JPP. Število voženj ob koncih tedna in praznikih je minimalno. Avtobusne linije niso ustrezno načrtovane in niso integrirane z železniškim prometom. Primanjkuje ustrezne infrastrukture in informacij za potnike.

Za boljšo uporabniško izkušnjo bi bilo treba uvesti dodatne avtobusne linije do zalednih naselij in povečati frekvenco voženj. Z večjim obsegom prevozov na zahtevo bi lahko pokrili redko poseljena območja. Železniška postaja Divača bi lahko postala multimodalno vozlišče. Razviti bi bilo treba digitalna orodja za informiranje.

3.2 Izzivi in priložnosti na ravni regionalnega in meddržavnega povezovanja obalno-kraške statistične regije

Ključne identificirane težave so pomanjkanje rednih, frekventnih linij med občinami, neuskladenost urnikov med različnimi vrstami prevoza, pomanjkanje urejenih prestopnih vozlišč, informacijska podpora za prestopanje, odsotnost enotnih vozovnic in digitalnih orodij. Neustrezna je povezanost z drugimi regijami – urniki so neustrezni, potovalni časi pa dolgi. S sosednjima Italijo in Hrvaško je vzpostavljenih malo stalnih čezmejnih avtobusnih linij, te so velikokrat sofinancirane preko projektov in nimajo dolgoročne institucionalne rešitve.

Priložnosti za izboljšave se kažejo v razvoju bolj usklajenega in rednega omrežja regionalnih linij z večjo frekvenco ob koncih tedna in v večernih urah. Občinska središča bi bilo treba povezati z regijskimi železniškimi postajami in večjimi mesti, zlasti Koper in Sežano z Novo Gorico, Postojno, Ilirsko Bistrico in Ljubljano. Storitve bi bilo treba digitalizirati z uvedbo enotnih informacijskih platform in integriranih vozovnic. Dobrodošlo bi bilo ponovno vzpostaviti stalne čezmejne linije to Trsta, lahko tudi v obliki prevoza na zahtevo.

3.3 Pobude in predlogi predstavnikov občin za izboljšanje ponudbe javnega medkrajevnega in regijskega prometa

Glavne skupne točke, ki so jih predlagale občine, so:

- **pogostejši in dostopnejši prevozi,**
- **hitrejša in bolj neposredne linije,**
- **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

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 hrbtenična 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 **750.00 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

Predlagane ukrepe je mogoče sofinancirati iz različnih virov:

- **nacionalna sredstva:** razpisi za izvajanje JPP in subvencionirane vozovnice, sofinanciranje koncesijskega sistema, subvencionirane vozovnice za določene skupine prebivalstva;
- **občinska sredstva:** namenjena predvsem za dopolnilne linije, sezonske prevoze, storitve na zahtevo in investicije v infrastrukturo;
- **evropski viri:** Evropska kohezijska politika, programi Interreg, nacionalni načrt za okrevanje in odpornost;
- **neposredni prihodki od vozovnic:** glede na obstoječo raven subvencioniranja (mesečna karta 26 EUR za dijake/štoludente, brezplačne karte za starejše nad 65 let in invalide) je lastni prihodek izvajalcev majhen, zato je ključna višina državne subvencije.

Povzeto bi skupni dodatni letni stroški za občine in državo 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.