



MESTNA OBČINA KOPER  
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA

## PROJEKT „PUT-UP ISTRE“



# ŠTUDIJA PROSTORSKIH USMERITEV IN IZHODIŠČ ZA DOLOČITEV KLJUČNIH RAZVOJNIH VSEBIN POVEZAVE MEST KOPER IN BUZET / STUDIJA PROSTORNIH SMJERNICA I ISHODIŠTA ZA ODREĐIVANJE KLJUČNIH RAZVOJNIH SADRŽAJA POVEZIVANJA GRADOVA KOPRA I BUZETA

April /Travanj, 2016.



## KAZALO/VSEBINE

<b>1. DIO: KOPER</b>	<b>Str.</b>
<b>Priprava predloga posebnih usmeritev za prometne vsebine v Mestni občini Koper</b>	<b>(3-91)</b>
<b>2. DIO: BUZET</b>	<b>Str.</b>
<b>Izrada prijedloga posebnih smjernica za prometne turističke sadržaje za Buzet</b>	<b>(92-160)</b>
<b>Izdelava predloga posebnih smernic za prometne in turistične vsebine za Buzet</b>	<b>(161-244)</b>

## 1.DIO



MESTNA OBČINA KOPER  
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA

**PROJEKT „PUT-UP ISTRE”**



# **PRIPRAVA PREDLOGA POSEBNIH USMERITEV ZA PROMETNE VSEBINE V MESTNI OBČINI KOPER**



Naziv projekta: **PROSTORSKA UREDITEV OBMOČJA – NOTRANJOST IN PRIMORJE ISTRE**

Akronim: **„PUT – UP ISTR“**

Program: **Operativni program Slovenija – Hrvaška 2007-2013**


Referenčna številka: **JN-S-5/2015**

Naziv pogodbe: **PRIPRAVA PREDLOGA POSEBNIH USMERITEV ZA PROMETNE VSEBINE V MESTNI OBČINI KOPER – Izdelava celostne prometne strategije za Mestno občino Koper ter priprava predloga prostorskih usmeritev in izhodišč za določitev ključnih razvojnih vsebin povezave mest Koper in Buzet**

Naročnik: **MESTNA OBČINA KOPER  
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA  
Verdijeva 10  
6000 Koper – Capodistria**

Projektna skupina naročnika: **mag. Nataša Likar**, Mestna občina Koper, Urad za gospodarske javne službe in promet  
**Georgi Bangiev**, Mestna občina Koper, Urad za okolje in prostor  
**Ivana Štrkalj**, Mestna občina Koper, Urad za družbene dejavnosti in razvoj, Projektna pisarna  
**Raf Klinar**, Mestna občina Koper, Urad za gospodarske javne službe in promet  
**Tjaša Babič**, Mestna občina Koper, Urad za okolje in prostor

Izvajalec: **IB STUDIO, d.o.o.  
Kampel 114  
6000 Koper – Capodistria  
Direktor: mag. Manuela Varljen**



Delovna skupina: **mag. Manuela Varljen  
Ana Pantelin  
Bojan Strah  
Andraž Eller  
Boštjan Lavrič  
Jure Pograjc  
Leon Grošelj  
Tadej Brežan**

Št. naloge izvajalca: **09/15**

Kraj in datum: **Koper, april 2016**

## KAZALO VSEBINE

<b>UVOD</b> .....	9
-------------------	---

### CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ZA OBMOČJE MESTNE OBČINE KOPER

1. POSTOPEK PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE .....	12
2. ANALIZA VELJAVNIH DOKUMENTOV IN SMERNIC .....	13
2.1. EVROPSKI NIVO .....	13
2.2. DRŽAVNI NIVO .....	16
2.3. REGIONALNI NIVO .....	21
3. USMERITVE V OBSTOJEČIH DOKUMENTIH OBČINE .....	23
3.1. PROSTORSKI PLAN .....	23
3.2. PROSTORSKI UREDITVENI POGOJI.....	23
3.3. ODLOK O PROMETNI UREDITVI V STAREM JEDRU MESTA KOPER.....	24
3.4. STROKOVNE PODLAGE Z RAZLIČNIH PODROČIJ MOBILNOSTI .....	24
4. ANALIZA STANJA NA OBMOČJU MOK .....	28
5. VPLIVI IN POVEZAVE S SOSEDNJIMI OBČINAMI .....	38
6. DOLOČITEV KLJUČNIH DELEŽNIH IN NJIHOVO VKLJUČEVANJE V PROCES .....	43
7. STRATEŠKI STEBRI .....	44
8. HOJA .....	45
8.1. PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU HOJE.....	45
8.2. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU HOJE .....	46
8.3. AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU HOJE .....	47
9. KOLESARJENJE .....	50
9.1. PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU KOLESARJENJA.....	50
9.2. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU KOLESARJENJA.....	51
9.3. AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU KOLESARJENJA.....	51
10. JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	55
10.1. PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.....	55
10.2. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA .....	56
10.3. AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA .....	57
11. RACIONALNA RABA MOTORIZIRANEGA PROMETA.....	59
11.1. PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU RACIONALNE RABE MOTORIZIRANEGA PROMETA .....	59
11.2. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU RACIONALNE RABE MOTORIZIRANEGA PROMETA.....	59

11.3 AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU RACIONALNE RABE MOTORIZIRANEGA PROMETA .....	60
12. VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA .....	63
12.1 PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA.....	63
12.2 CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA .....	64
12.3 AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU VZPOSTAVITVE CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	64

GRAFIČNA PRILOGA

**PREDLOG PROSTORSKIH USMERITEV IN IZHODIŠČ ZA DOLOČITEV KLJUČNIH RAZVOJNIH VSEBIN POVEZAVE MEST KOPER IN BUZET**

1. UVOD .....	68
2. BUZET .....	69
3. KOPER .....	69
4. SLOVENSKA ISTRA.....	72
5. POVEZOVANJE MEST KOPER-BUZET.....	73
5.1 SKUPNA INFRASTRUKTURA IN SKUPNE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE .....	74
5.2 SKUPNA OBRTNO-POSLOVNA CONA.....	75
5.3 TURIZEM.....	76
5.3.1 Koncept razpršenega hotela .....	79
5.3.2 Rekreativno turistične poti .....	80
6. DOSEGANJE CILJEV .....	83
6.1 SKUPNI PROSTORSKI AKTI IN STRATEGIJE .....	83
6.2 SKUPNA TURISTIČNA PONUDBA .....	83
7. ZAKLJUČEK.....	86

GRAFIČNA PRILOGA

LITERATURA IN VIRI .....	89
--------------------------	----

## KAZALO SLIK

Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije (Trajnostna...2012).....	12
Slika 2: <i>Modal Split</i> za MOK v letu 2008. ....	28
Slika 3: Število zaposlenih iz Slovenskih občin, ki so se na delo vozili v MOK v letu 2014. ....	28
Slika 4: Dostopnost mestnega središča mesta Koper po cestah z osebnim avtomobilom. ....	29
Slika 5: Dostopnost mestnega središča mesta Koper z mestnim avtobusnim prevozom. ....	29
Slika 6: Dostopnost mestnega središča mesta Koper s primestnim avtobusnim prevozom. ....	29
Slika 7: Dostopnost mestnega središča mesta Koper za pešce. ....	29
Slika 8: Število prometnih nesreč v MOK in Sloveniji 2002-2012.....	30
Slika 9: Gostota cestnega omrežja po naseljih MOK. ....	30
Slika 10: Cestna mreža ter ekstrapolirani povprečni dnevni letni promet (PDLP) na cestah v upravljanju Direkcije za infrastrukturo RS. ....	31
Slika 11: Frekvenca prometa na kamionskem terminalu Luke Koper. ....	31
Slika 12: Čas zadrževanja tovornjakov na terminalu. ....	31
Slika 13: Avtobusne postaje in mreža linij primestnega avtobusnega prometa. ....	32
Slika 14: Obstoječe in načrtovane kolesarske poti v MOK. ....	33
Slika 15: Obstoječe tematske, kolesarske in konjeniške poti v MOK. ....	33
Slika 16: Poti za pešce primestnega dela MOK.....	34
Slika 17: Formula za uspešno vključevanje javnosti. ....	43
Slika 18: Grb Mestne občine Koper in občine Buzet ..... 68	68
Slika 19: Panorama Buzeta ..... 69	69
Slika 20: Stari del mesta Buzet ..... 69	69
Slika 21: Otok Koper na veduti iz leta 1781, preden so ga z nasutjem povezali s kopnom (1827). Avtorja: Francesco del Pedro in Marco Sebastiano Giampiccoli. ....	70
Slika 22: Koper na veduti iz leta 1867, avtorja Gottlieba C. W. Haaseja ..... 70	70
Slika 23: Koper okoli leta 1900 ..... 71	71
Slika 24: Zemljevid Istre..... 72	72
Slika 25: Povezava Koper-Buzet..... 73	73
Slika 26: Mejni prehod Sočerga ..... 73	73
Slika 27: Panoramski pogled na Buzet ..... 74	74
Slika 28: Panoramski pogled na Koper ..... 74	74
Slika 29: Skupna vlaganja v izgradnjo infrastrukture..... 75	75
Slika 30: Mesto Buzet z območjem obrtne cone ..... 75	75
Slika 31: Model razpršenega hotela ..... 80	80
Slika 32: Primeri pešpoti..... 80	80
Slika 33: Pešpoti ( <a href="http://traven.si/images/tematske_poti/pešpoti/pešpoti1.jpg">http://traven.si/images/tematske_poti/pešpoti/pešpoti1.jpg</a> ) ..... 80	80
Slika 34: Primeri konjeniških poti ..... 81	81
Slika 35: Konjeniške poti ( <a href="http://traven.si/images/konjeniske_poti.jpg">http://traven.si/images/konjeniske_poti.jpg</a> ) ..... 81	81
Slika 36: Kolesarske poti ( <a href="http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti.jpg">http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti.jpg</a> ) 81	81
Slika 37: Kolesarske poti ( <a href="http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti.jpg">http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti.jpg</a> ) ..... 81	81
Slika 38: Kolesarske poti ( <a href="http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti1.jpg">http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti1.jpg</a> ) ..... 82	82
Slika 39: Prostorski plani Mestne občine Koper in Občine Buzet..... 83	83
Slika 40: Zemljevid Istre..... 84	84





## UVOD

Izdelava Predloga posebnih usmeritev za prometne vsebine v Mestni občini Koper (MOK) bo potekala v okviru izvajanja projekta z akronimom »PUT-UP ISTR«, ki je sofinanciran iz programa teritorialnega sodelovanja OP SI-HR 2007-2013 in v katerem sodeluje 6 projektnih partnerjev, to so Zavod za prostorsko urejanje Istrske županije v vlogi vodilnega partnerja, Mestna občina Koper, Občina Buzet, Regionalni razvojni center Koper, Občina Pula in Univerza v Ljubljani - Fakulteta za arhitekturo.

Slovensko-hrvaško čezmejno sodelovanje poteka že več let ob podpori različnih EU in nacionalnih finančnih instrumentov. To je dobra osnova za nadaljnji razvoj in izvedbo skupnih razvojnih projektov, predvsem na prednostnih področjih gospodarske in socialne kohezije, razvoju človeških virov ter trajnostnemu razvoju. Zaradi same narave in pomena projekta za lokalne skupnosti se pričakuje, da se bo povečalo sodelovanje med lokalnimi oblastmi, vključenimi v projekt. S pomočjo projekta se bodo poglobili partnerski odnosi med hrvaškim in slovenskimi partnerji, ki se bodo preko sodelovanja na področju razvoja turizma razširili še na ostala področja družbene in ekonomske kooperative.

Istra je zaradi svoje lokacije in zgodovinskih dejstev območje, ki predstavlja teritorialno in vsebinsko celoto, ki jo je potrebno posebej obravnavati in za tem vključiti v strateške programe in ukrepe na višji ravni, naj bodo to regionalni operativni programi ali pa programi držav. Istra ne more delovati ločeno razdeljeno med dve državi, saj je na tak način načrtovanje in izvajanje ter delovanje tako javnih kakor zasebnih naložb težje, predvsem pa neučinkovito.

Načrtovanje prometa se je v Istri do danes izvajalo na tradicionalen način, kjer je bila v ospredju obravnave cestna infrastruktura. Načrtovalo se je projektno in ne strateško in ciljno. V strategije se, razen zakonsko predvidenih postopkov, ni vključevalo javnosti. Osrednji cilj je bil predvsem povečevanje pretočnosti in hitrosti in ne dostopnosti ter kakovosti bivanja. Tako načrtovanje je imelo za posledico drage in velike infrastrukturne projekte, ki na žalost ne dosegajo vedno ustreznih učinkov. Tako je že dalj časa jasna potreba po skupnem strateškem načrtovanju, kjer bodo jasno postavljena osnovna izhodišča za bodoči razvoj v prostoru in interdisciplinarne povezave med posameznimi razvojnimi območji. Na tej ravni bo mogoče postaviti tudi skupno razumevanje potreb po varovanju in razvojnih območjih Istre, kar bo kasneje na lokalni ravni olajšalo določanje strateških izhodišč zaključenih območij, kot so na primer obala, mejni prostor in zaledje. Na osnovi povezovanja in sodelovanja med lokalnimi samoupravnimi skupnostmi s področja Istre bo mogoče vsebinsko določati in načrtovati razvoj strateških vsebin kot je promet, kmetijstvo, turizem, gospodarske cone in druge. S projektom želimo slediti smernicam trajnostne mobilnosti oziroma mednarodnim navodilom priprave celostne prometne strategije z naslovom Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013).

Splošni cilj projekta PUT-UP ISTR je vzpostavitev trajnostnega regionalnega koncepta razvoja Istre s katerim se želi doseči učinkovito upravljanje prostora in naravnih virov ter zagotoviti učinkovite javne storitve in infrastrukturo na področju Slovenske in Hrvaške Istre. Na ta način bo lokalnim in regionalnim akterjem omogočeno, da se skupaj s svojimi čezmejnimi partnerji spopadejo s čezmejnimi izzivi, da se presežejo regionalne razvojne pomanjkljivosti, ki so nastale zaradi državnih meja, da se podpre razvoj in promocija čezmejnega območja ter skupne identitete Istre in ne nazadnje celotnega obmejnega prostora. Po tradicionalni definiciji je trajnostni razvoj takšen način razvoja, ki zadošča današnjim potrebam, ne da bi pri tem ogrožal možnosti prihodnjih generacij, da zadostijo svojim lastnim potrebam (Svetovna komisija za okolje in razvoj (WCED), 1987); z drugimi besedami: zagotavljanje, da današnja rast ne bo ogrozila možnosti rasti za bodoče generacije.

Trajnostni razvoj sestoji iz treh elementov: gospodarskega, družbenega in okoljskega, ki jih je treba enakovredno upoštevati na politični ravni.

Predmetna naloga je razdeljena v dva vsebinska sklopa, in sicer:

1. izdelava Celostne prometne strategije (CPS) za celotno območje MOK ter
2. izdelava predloga prostorskih usmeritev in izhodišč za določitev ključnih razvojnih vsebin povezave mest Koper in Buzet

Celostna prometna strategija za celotno območje Mestne občine Koper bo temeljila na smernicah za pripravo Celostne prometne strategije Slovenske platforme za trajnostno mobilnost (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo celostne prometne strategije, 2012) in bo ob zaključku predstavljala pomembno podlago za pripravo Občinskega prostorskega načrta (OPN).

Predlog prostorskih usmeritev in izhodišč za določitev ključnih razvojnih vsebin povezave mest Koper in Buzet bo vključeval pripravo grafičnih podlag v merilu 1:100.000 kot okvirja za podrobno določitev ločenih posebnih usmeritev za prometne in turistične vsebine za razvojni mesti Buzet in Koper (grafične podlage v merilu 1:25.000).

# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ZA OBMOČJE MESTNE OBČINE KOPER



## 1. POSTOPEK PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Postopek priprave celostne prometne strategije je kompleksen in dolgotrajen, saj gre za pomemben strateški dokument. Dejavnosti in potek priprave lahko delno potekajo vzporedno ali vključujejo povratne zanke.

Načeloma so dejavnosti združene v 4 faze (Slika 1), in sicer:

- I. Zagon procesa,
- II. Racionalno zastavljanje ciljev,
- III. Priprava strategije in
- IV. Izvajanje strategije.

Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije (Trajnostna...2012)

Celostna prometna strategija (angl. *Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP*) je strateški dokument, ki zadovoljuje potrebe po mobilnosti tako ljudi kakor tudi podjetij v mestih in njihovi okolici z namenom zagotovitve boljše kakovosti življenja (Guidelines... 2013).

Poglavitni cilj celostne prometne strategije so:

- zagotavljanje transportnih možnosti in neoviranega dostopa do ključnih destinacij in storitev vsem prebivalcem,
- izboljšanje varnosti,
- zmanjšanje onesnaženja, emisij toplogrednih plinov in porabe energije,
- izboljšanje učinkovitosti in zmanjšanje stroškov potniškega in tovornega prevoza,
- prispevati k povečanju privlačnosti in kakovosti urbanega (mestnega) okolja.

V osnutku strateškega dela občinskega prostorskega načrta (OPN) Mestne občine Koper (2015) je navedeno, da cilji prostorskega razvoja Mestne občine Koper temeljijo na načelih trajnostnega in medsebojno uravnoveženega razvoja gospodarskih, družbenih in okoljskih dejavnikov.

Temeljni strateški cilji na področju razvoja poselitve so:

- razbremenitev središčne cone,
- načrtno preusmerjanje urbanih tokov v suburbani pas,
- ohranjanje, obnova in oživljanje vasi v podeželskem zaledju,
- usmerjanje širitve naselij s ciljem ohranjanja prepoznavne podobe naselij v krajini in ohranjanja kakovostne krajinske slike.

## 2. ANALIZA VELJAVNIH DOKUMENTOV IN SMERNIC

### 2.1 EVROPSKI NIVO

Evropska unija (EU) spodbuja razvoj strateškega trajnostnega načina načrtovanja, ki bo dosegal evropske podnebne in energetske cilje. Evropska komisija (angl. *European Commission*) promovira trajnostno načrtovanje prometa (angl. *Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP*) tudi preko dveh pomembnih listin, in sicer Akcijskega načrta za urbano mobilnost (angl. *Action Plan on Urban Mobility* (2009)) ter Bele knjige prometne politike (angl. *Transport White Paper* (2011)), ki predstavljata nov načrtovalski koncept, ki bo reševal probleme in spremembe, vezane na transport na bolj trajnosten in integriran način.

V akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih, ki je bil objavljen leta 2009, je Evropska komisija predlagala, da se v Evropski Uniji pospeši izdelava trajnostnih mestnih prometnih načrtov. Zato je zagotovila navodila, spodbudila izmenjavo dobrih praks, določila merila in podprla izobraževalne dejavnosti za strokovnjake s področja prometa. Evropski ministri za promet podpirajo razvoj trajnostnih mestnih prometnih načrtov. V zaključkih, ki temeljijo na akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih, z dne 24. junija 2010 je zapisano, da Svet EU "podpira razvoj trajnostnih mestnih prometnih načrtov za mesta in metropolitanska območja [...] in pri izdelavi takšnih načrtov spodbuja razvoj strokovne podpore in izmenjave informacij".

Evropska komisija za promet je v dokumentu **Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu iz leta 2011**, sprejela načrt 40 konkretnih pobud za naslednje desetletje, za vzpostavitev konkurenčnega prometnega sistema, ki bo povečal mobilnost, odstranil glavne ovire na ključnih področjih ter spodbujal rast in zaposlovanje. Hkrati bodo predlogi dramatično zmanjšali odvisnost Evrope od uvožene nafte in zmanjšali emisije ogljika v prometu za 60% do leta 2050. Knjiga predstavlja krovni dokument na nivoju Evropske unije za razvoj prometa.

Ključni cilji do leta 2050 vsebujejo:

1. Opustitev rabe avtomobilov na konvencionalna goriva v mestih.
2. 40% uporaba trajnostnih goriv z nizko vsebnostjo ogljika v letalstvu; vsaj 40% zmanjšanje emisij pomorskega prometa.
3. 50% premik medkrajevnega tovornega in potniškega prometa na srednje dolgih razdaljah s cest na železnice in vodne poti.
4. 50% premik medkrajevnih potniških in tovornih prevozov na srednjih razdaljah na železniški in vodni promet.

Februarja 2009 je Evropska komisija objavila zeleno knjigo o prihodnjem vse-evropskem prometnem omrežju (v nadaljevanju TEN-T omrežje) z naslovom »**Zelena knjiga TEN-T: pregled politike naproti bolj povezanemu vseevropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike**« (angl. *Green paper, TEN-T: A policy review – Towards a better integrated transeuropean transport network at the service of the common transport policy*). Sledilo je dve leti in pol razprav, posvetovanj, konferenc in dela TEN-T odbora. Komisija je nato predstavila nov »Predlog uredbe EP in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (2013)«. Uredbo je spremljala uredba o financiranju TEN-T omrežja v naslednji finančni perspektivi z naslovom »Predlog uredbe EP in Sveta o vzpostavitvi inštrumenta za povezovanje Evrope (2013)«. Obe uredbi sta se obravnavali po rednem zakonodajnem postopku in bili v letu 2013 dokončno usklajeni in objavljeni v uradnem listu EU, in sicer:

1. **Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja** (v nadaljevanju **TEN-T uredba**) (2013) in
2. **Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope** (v nadaljevanju **IPE uredba**) (2013).

**Nova infrastrukturna politika EU (2013)** bo obstoječo sestavljanko evropskih cest, železnic, letališč in kanalov preoblikovala v enotno omrežje. Nova politika prvič opredeljuje osrednje prometno omrežje, ki bo temeljilo na devetih glavnih koridorjih: dveh koridorjih sever-jug, treh koridorjih vzhod-zahod in štirih diagonalnih koridorjih. Osrednje omrežje bo spremenilo povezave med vzhodom in zahodom, odpravilo ozka grla, izboljšalo infrastrukturo in poenostavilo čezmejni promet za potnike in podjetja v vsej EU. Izboljšalo bo povezave med različnimi oblikami prevoza in prispevalo k doseganju ciljev EU v zvezi s podnebnimi spremembami. Osrednje omrežje bo končano leta 2030. Novo osrednje omrežje bo podprto s celovitim omrežjem poti, ki bodo vključene v osrednja omrežja na regionalni in nacionalni ravni. Celovito omrežje bo zagotovilo popolno pokritost v EU ter dostopnost vseh regij. Cilj je zagotoviti, da bo leta 2050 velika večina evropskih državljanov in podjetij morala potovati manj kot 30 minut, da bi prišla do tega celovitega omrežja.

Prednostne naloge za vse omrežje vključujejo:

- odstranitev ozkih grl ter premostitev manjkajočih povezav;
- medsebojna povezanost in medoperabilnost regionalnih in nacionalnih prometnih omrežij za potniški in tovorni promet;
- okoljsko trajnost, nizkoogljičen in energetsko učinkovit promet, ki bi prispeval k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> iz prometnega sektorja Unije za 60 % do leta 2050 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990;
- hkrati si je treba prizadevati za zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja.

Koristi za vse uporabnike omrežja bodo vključevale visokokakovostne storitve potniškega prometa, ki bodo cenovno sprejemljive in dostopne vsem državljanom, vključno z dostopnostjo za starejše, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidne potnike. Po sprejetju smernic iz leta 2013, v katerih se kot cilji, ki jih podpirajo specifični ukrepi, poudarjajo učinkovitost, okoljska trajnost, povečanje koristi za vse uporabnike in kohezija v vsej EU, veljajo strožja merila za izbor projektov.

**Financiranje** prometne infrastrukture se bo prek **instrumenta za povezovanje Evrope (2014)** (*angl. Connecting Europe Facility – CEF*) za obdobje med letoma 2014 in 2020 potrojilo na 26,3 milijarde EUR. Financiranje EU bo osredotočeno na osrednje prometno omrežje, kjer je največ dodane vrednosti EU. Zato, da bi se dala prednost povezavam med vzhodom in zahodom, bo skoraj polovica vsega financiranja EU za prometno infrastrukturo omejena na uporabo v kohezijskih državah.

V Uradnem listu EU (28. Oktobra 2014) je bil objavljen **predlog direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva**. Z uporabo alternativnih goriv naj bi Evropa zmanjšala odvisnost od uvoza fosilnih goriv in negativne vplive na okolje. Poleg tega pa se z razvojem, vlaganjem in implementacijo rešitev za uporabo alternativnih goriv tudi spodbuja raziskave in razvoj ter s tem posledično ustvarjanje novih delovnih mest. Evropa lahko na tem področju prevzame vodilno vlogo v svetu. Pri tem Komisija ugotavlja, da je velika ovira za uvedbo alternativnih goriv na trg in sprejem pri potrošnikih tudi pomanjkanje infrastrukture za ta goriva ter enotnih tehničnih specifikacij za vmesnike med vozili in infrastrukturo. S predlogom direktive se zato želi zagotoviti izgradnjo infrastrukture za alternativna goriva in uvedbo enotnih tehničnih specifikacij zanje v EU. S tem namenom je Komisija predlagala obvezno pokritost z minimalno infrastrukturo za električno energijo, vodik in zemeljski plin, kar je ključnega pomena za to, da potrošniki ta alternativna goriva tudi

sprejmejo ter se s tem zagotovi interes industrije za nadaljnji razvoj in uporabo te tehnologije. Poleg tega pa se med alternativna goriva uvrščajo še biogoriva, sintetična goriva in utekočinjen naftni plin.

**Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet** določa pravila za vzpostavitev in organizacijo mednarodnih železniških koridorjev za konkurenčen tovorni promet z namenom razvoja evropskega železniškega omrežja za konkurenčen tovorni promet. Uredba določa pravila za izbor, organizacijo in upravljanje tovornih koridorjev ter okvirno načrtovanje naložb.

V okviru **nove Strategije Evropske unije za rast in zaposlovanje (2010)** je vzpostavitev notranjega železniškega trga, še posebno za prevoz blaga, bistveni element napredka pri uresničevanju trajnostne mobilnosti. Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti in Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture predstavljata pomemben korak k uresničevanju notranjega železniškega trga. Da bi bile lahko mednarodne in nacionalne železniške storitve v tovornem prometu, ki so od 1. januarja 2007 odprte za konkurenco, konkurenčne drugim vrstam prometa, morajo imeti na voljo železniško infrastrukturo, ki je kakovostna in zadostno financirana, torej taka, ki omogoča opravljanje storitev prevoza blaga pod dobrimi pogoji, kar zadeva komercialno hitrost in vozni red, ter zanesljiva, torej da storitve, ki jih dejansko opravlja, ustrezajo pogodbenim obveznostim, sprejetim z železniškimi prevozniki. Da bi optimizirali uporabo omrežja in zagotovili njegovo zanesljivost, je koristno uvesti dodatne postopke za krepitev sodelovanja na področju dodeljevanja mednarodnih vlakovnih poti za tovarne vlake med upravljavce infrastrukture. V tem smislu bi vzpostavitev mednarodnih železniških koridorjev za evropsko železniško omrežje za konkurenčen tovorni promet, po katerem bi lahko tovorni vlaki vozili pod dobrimi pogoji in bi z lahkoto prehajali z enega nacionalnega omrežja na drugo, omogočila izboljšanje pogojev za uporabo infrastrukture. Že začete pobude na področju železniške infrastrukture kažejo, da je vzpostavljanje mednarodnih koridorjev, ki ustrezajo posebnim potrebam enega ali več jasno opredeljenih segmentov trga tovarnega prometa, najprimernejši način za vzpostavitev mednarodnih železniških koridorjev za evropsko železniško omrežje za konkurenčen tovorni promet. Kjer je to primerno, bi bilo treba pri oblikovanju tovarnega koridorja upoštevati potrebo po boljših povezavah z železniško infrastrukturo tretjih evropskih držav. Tovorni koridorji bi morali biti načrtovani tako, da bi potekali nepretrgano ob koridorjih in tako zagotavljali potrebne povezave med obstoječo železniško infrastrukturo. Mednarodne tovarne železniške koridorje, ki tvorijo evropsko železniško omrežje za konkurenčne storitve tovarnega prometa, bi bilo treba vzpostaviti skladno z vseevropskim prometnim omrežjem („TEN-T“) oziroma koridorji evropskega sistema železniške signalizacije („ERTMS). Spodbujati bi bilo treba projekte za zmanjšanje hrupa tovornih vlakov. Treba bi bilo upoštevati tudi, da je razvoj medmodalnih tovarnih terminalov potreben za podporo vzpostavitvi koridorjev za tovorni železniški promet v Uniji. Naložbe bi morale vključevati projekte za razvoj medoperabilnih sistemov in povečanje zmogljivosti vlakov. Da bi se za mednarodne železniške tovarne storitve olajšale vloge za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, je primerno za vsak tovorni koridor določiti ali vzpostaviti sistem „vse na enem mestu“. Zato bi se bilo treba opreti na obstoječe pobude, posebno tiste, ki jih izvaja RNE, to je organ, ustanovljen kot orodje za usklajevanje upravljavcev infrastrukture in ponuja nekatere storitve prevoznikom v mednarodnem tovornem prometu. V upravljanje tovornih koridorjev bi moral biti vključen tudi postopek za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti mednarodnim tovarnim vlakom, ki vozijo po teh koridorjih. Pri teh postopkih bi bilo treba spoštovati učinkovito dodeljevanje zmogljivosti drugim vrstam prometa, vključno s potniškim prometom.

**Obzorje 2020 (2014)** (*angl. HORIZON 2020 Smart, green and integrated transport*) je novi okvirni program EU za raziskave in inovacije. Nadomešča 7. Okvirni program (FP7), ki se je konec leta 2013 iztekel. Obenem je najpomembnejši finančni instrument izvajanja strategije Unije inovacij (2010), ter

Strategije Evropa 2020 (2010), s ciljem dvigniti konkurenčnost Evropske unije v obdobju do leta 2020. Finančna sredstva programa bodo namenjena raziskovanju in inovacijam, s ciljem ustvarjati gospodarsko rast in zagotoviti nova delovna mesta v Evropi. Skupna vrednost finančnih sredstev, ki bodo namenjena tem aktivnostim, je preko 80 milijard EUR. Obzorje 2020 je program dela z namenom povečanja konkurenčnosti evropskih prometnih panog in oblikovati evropski prometni sistem, ki gospodarneje izkorišča vire, podnebne in okolju prijazen, varen in celovit, v korist vseh državljanov, gospodarstva in družbe. Prometnemu delu programa HORIZON 2020 je dodeljen proračun v višini 6 339 milijonov € za obdobje 2014-2020 in bo prispeval k doseganju štirih ključnih ciljev, vsakemu s posebnimi podpornimi aktivnostmi. Obzorje 2020 zagotavlja sredstva za z viri gospodaren promet, ki spoštuje okolje z izdelavo letal, vozil in plovil, čistejših in tišjih za zmanjšanje vpliva prometa na podnebje in okolje, z razvojem pametne opreme, infrastrukture in storitev ter z izboljšanjem prometa in mobilnosti v urbanih območjih.

Obzorje 2020 podpira tudi boljšo mobilnost, manj zastojev, več varnosti in zaščite z znatnim zmanjšanjem prometnih zastojev; z znatnim izboljšanjem mobilnosti ljudi in tovora; z razvojem novih konceptov tovarnega prometa in logistike ter z zmanjševanjem števila prometnih nesreč, smrtnih žrtev in žrtev ter izboljšanje varnosti.

Obzorje 2020 cilja na družbeno-gospodarske in vedenjske raziskave in v prihodnost usmerjene dejavnosti za oblikovanje politike. Cilj je podpreti izboljšano oblikovanje politike, ki je potrebno za spodbujanje inovacij in reševanje izzivov na področju prometa in z njimi povezanih družbenih potreb z njo.

Te dejavnosti so obravnavane v delovnem programu treh razpisov za zbiranje predlogov:

1. Mobilnost za rast
2. Zelena vozila
3. "Small Business" in "Fast Track" inovacije za promet.

Poleg treh razpisov se bodo izvajali tudi drugi ukrepi za javne razpise ali s strani drugih instrumentov.

Poleg omenjenih dokumentov na ravni Evropske unije, ki zadevajo področja prometa neposredno, obstaja še nekaj dokumentov, ki so zastavljeni širše oziroma obsegajo tudi druga področja ter vključujejo področje prometa. Dva takšnih sta pripravljena v okviru Evropskega partnerstva za inovacije pametnih mest in skupnosti, in sicer **Evropsko partnerstvo za inovacije pametnih mest in skupnosti. Strateški načrt izvajanja (2013)** (*angl. European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities. Strategic Implementation Plan*) ter operativna priloga **Operativni načrt izvajanja: Prvi javni Osnutek (2013)** (*angl. Operational Implementation Plan: First Public Draft*). Evropsko partnerstvo za inovacije na področju pametnih mest in skupnosti se osredotoča na področja, kjer se prekrivajo komunikacijska tehnologija, energija ter mobilnost, in opredeljuje najučinkovitejše skupne pristope in rešitve.

Omenjene vsebine upravljajo Generalni direktorat Evropske komisije za komunikacijska omrežja, vsebine in tehnologijo-DG Connect3, Generalni direktorat za energetiko-DG Energy4 in Generalni direktorat za mobilnost in promet-DG Move5.

Za vse aktivne (podjetja, mesta, posamezniki...) na področju pametnih mest je vzpostavljena tudi t.i. tržnica Evropskega partnerstva za inovacije na področju pametnih mest in skupnosti (*angl. Market Place of the European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities*), informacijsko središče, ki omogoča iskanje informacij o novicah, dogodkih in dokumentih, potencialnih partnerjih, ki delajo na sorodnih področjih ali imajo specifična znanja, projektih ter priložnostih za financiranje, poleg tega pa omogoča tudi promocijo projektov, dogodkov in publikacij ter diskusije.

## 2.2 DRŽAVNI NIVO

Krovni državni strateški dokument je **Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004)**, ki opredeljuje razvojno vizijo in prioritete razvoja Slovenije. Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko



kohezijsko politiko je pripravila osnutek krovnega strateškega dokumenta "Strategija razvoja Slovenije 2014-2020" (2013), ki opredeljuje štiri prioriteta področja, in sicer:

1. konkurenčno gospodarstvo;
2. znanje in zaposlovanje;
3. zeleno življenjsko okolje;
4. vključujoča družba.

V okviru opredeljenih prioritet so identificirani naslednje tri horizontalne razvojne vsebine za katere bo namenjeno 50 % razvojnih sredstev, ki bodo razpoložljiva do leta 2020: (Republika Slovenija Ministrstvo za gospodarstvo 2013)

1. raziskave in razvoj ter inovacije;
2. zagon, rast in razvoj malih in srednjih podjetij,
3. zaposlovanje, izobraževanje, usposabljanje, znanje in kompetence (mladi in starejši).

Poleg naštetih vsebin se strategija nanaša tudi na področje prometa, ki je vključeno v našete sklope. Tako je med kratkoročnimi ukrepi predviden razvoj prometne infrastrukture, ki ima velik razvojni potencial. S tem se bo izkoristila in izboljšala obstoječa prometna infrastruktura, izboljšal dostop do trga dela, potrošnikov in dobavnih verig za podjetja ter povečala dostopnost do večjih urbanih središč in turističnih destinacij oz. območij (povečati konkurenčnost regij/območij). Drugi cilj se nanaša na zmanjševanje emisij toplogrednih plinov iz prometa in izboljšanje varnosti v prometu. Razvoj prometne infrastrukture vključuje posodobitev javne prometne infrastrukture za doseganje trajnostne mobilnosti, regionalne povezanosti in razvoja logistične dejavnosti s poudarkom na razvoju železniške infrastrukture in javnega potniškega prometa.

Razvoj ustrezne prometne infrastrukture lahko pripomore k/h:

1. povečevanju splošne globalne konkurenčnosti države in regij znotraj nje,
2. zagotavljanju lažjega/hitrejšega dostopa do trga dela in do ustreznih javnih storitev,
3. razvoju določenih sektorjev gospodarstva (npr. logistika, turizem, itd.),
4. krepitvi vloge slovenskih mest v čezmejnih funkcionalnih regijah, boljšemu sodelovanju z državami, povezanimi v Podonavsko in Jadransko-Jonsko regijo,
5. boljši povezanost slovenskih središč mednarodnega pomena z javnimi prometnimi sredstvi z evropskimi središči,
6. boljšemu in bolj učinkovitemu izkoriščanju našega neposrednega sosredstva, tako v trgovinskem in gospodarskem smislu, kot tudi pri oblikovanju strategij za obmejna območja.

Za razvoj in urejanje prometa je bila v Sloveniji 2015 izdelana **Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji**. V dokumentu je vizija prometne politike opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s sledečimi cilji:

1. izboljšati mobilnost in dostopnost,
2. izboljšati oskrbo gospodarstva,
3. izboljšati prometno varnost in varovanje,
4. zmanjšati porabo energije,
5. zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev,
6. zmanjšati okoljske obremenitve.

Za pripravo strategije je bil razvit in uporabljen nacionalni prometni model, ki ga sestavljajo notranji in zunanji prometni model (znotraj in zunaj EU) ter modeli vplivov na okolje in prometno varnost. Vsi modeli so združeni v celoto in so strateške narave. Modeliran je potniški in blagovni promet.

Splošna usmeritev pri delu je bil poudarek na okolju prijaznejših načinih prometa (železnica) in trajnostni mobilnosti, skladno z domačimi in EU-politikami ter zakonodajo na tem področju. Ob upoštevanju sedanjega gospodarskega in finančnega stanja v Sloveniji ter priporočil okoljskega

poročila za CPVO je pri vsakem infrastrukturnem ukrepu v strategiji navedeno splošno priporočilo, da naj se pri izvedbi najprej preuči možnost doseči primerne učinke na obstoječi infrastrukturi. Strategija ugotavlja, da je to s stališča gospodarnosti nujno, saj morajo projekti slediti ukrepom iz strategije, predvsem pa morajo rešitve temeljiti na stvarnih problemih in preverljivih potrebah. Priprava in sam izbor ustreznega projekta morata biti utemeljena z analizo stroškov in koristi ob upoštevanju okoljskih omejitev.

Za njihovo določitev so bili oblikovani tudi posebni cilji, in sicer:

1. izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami,
2. izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije,
3. izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih ter
4. izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

S splošnimi cilji se želijo doseči učinki na prometnem področju v prihodnje, s posebnimi cilji pa učinkovitost oz. upravičenost ukrepov. Na podlagi napovedi o prometnih tokovih, prometne varnosti, vplivov na okolje in socialne sprejemljivosti strategija določa prihodnje prometne ukrepe, in sicer za vse vrste prometa (pomorstvo, letalstvo, železnice, ceste) in za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost:

- 29 ukrepov za železnice,
- 37 ukrepov za ceste,
- 22 ukrepov za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost,
- 14 ukrepov za vodni promet (morje in celinske plovne poti) in
- 6 ukrepov za letalstvo.

Strategija je uvrščena med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je predvideva, da se pred sprejetjem strategije v postopku celovite presoje vplivov na okolje, pretehta posledice vplivov v njej načrtovanih ukrepov in alternativ za okolje ter se opredeli do tistih, ki so zaradi okoljskih vplivov nesprejemljivi. Okoljska presoja je v strategiji izvedena po okoljskih vidikih in po skupinah ukrepov iz strategije, in sicer glede na doseganje posameznega opredeljenega okoljskega cilja. V splošnem velja ugotovitev, da so z ustrezno umestitvijo posegov v prostor in izvedbo vseh potrebnih omilitvenih ukrepov vse skupine ukrepov z okoljskega stališča sprejemljive. Ugotovitve presoje alternativ (cesta, železnica, letalstvo, pomorstvo, javni potniški promet) kažejo, da so skoraj vsi predvideni ukrepi zelo ali delno skladni z okoljskimi cilji, pri čemer bo za zmanjšanje okoljskih vplivov treba pri pravzaprav vseh posegih zagotoviti vsaj osnovne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz zakonodaje. Posamezni ukrepi na železniškem, cestnem in zračnem omrežju pa so glede na obravnavane okoljske cilje ocenjeni kot pogojno skladni.

**Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) (2006)** opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Za izvedbo tega dokumenta bo vlada pripravila izvedbene dokumente, v katerih bo določila merljive in konkretne cilje ter aktivnosti za njihovo doseganje, pristojnosti in odgovornosti, izvajalce aktivnosti in finančno časovno perspektivo.

Resolucija povzema Lizbonsko strategijo (2000), ki je kot osrednji cilj razvoja Evropske unije do leta 2010 postavila povečanje konkurenčnosti gospodarstva ter razvoj znanosti in tehnologije, kar povzemajo tudi strateški dokumenti gospodarskega razvoja, ki cilje ovrednotijo tudi z vidika blaginje prebivalstva Slovenije.

Resolucija razvršča cilje prometne politike na nacionalni ravni po prioriteti:

1. prevzem zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet,
2. doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor,
3. povečanje prometne varnosti in varovanja,

4. učinkovita poraba energije in čisto okolje,
5. povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa,
6. prenos blaga v tranzitu na železnico,
7. usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema,
8. vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov,
9. ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti,
10. zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja,
11. zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu,
12. optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov,
13. vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva,
14. deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati,
15. natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

Prometna politika je namenjena zagotavljanju pogojev za optimalno mobilnost v Sloveniji in njeno povezovanje z evropskim prostorom. Posebno pozornost namenja transportu kot gospodarski panogi in doseganju družbenega optimuma. Z usklajenimi ukrepi na področju prevoznih storitev bo omogočila zagotovitev učinkovitega, zanesljivega, varnega in cenovno ugodnega prevoza potnikov in blaga. Z ukrepi na področju javne transportne infrastrukture bo zagotovila njen skladen razvoj. Na ta način bo dosežen cilj, da se ob zagotovitvi ustrezne prometne ureditve v državi zmanjšajo negativni vplivi prometa tako na okolje kot na prebivalstvo Slovenije.

**Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022** (skupaj za večjo varnost) (2013) temelji na analizi obstoječega stanja varnosti cestnega prometa ter vlogi in pomenu varnosti za gospodarski in družbeni razvoj. Spremembe na področju varnosti v cestnem prometu sprožajo nova razvojna gibanja, ki zahtevajo čim hitrejše sledenje novostim in njihovo uresničevanje v praksi. Nacionalni program je strateški dokument, ki z opredelitvijo stanja, ciljev in ukrepov zagotavlja možnosti za trajnostni in celostni razvoj predvsem na področju varnosti cestnega prometa.

Resolucija temelji na tako imenovani "viziji 0", ki pomeni, da bo Slovenija težila k ciljem nič smrtnih žrtev in nič hudo telesno poškodovanih oseb zaradi prometnih nesreč v Sloveniji. Nacionalni program obravnava strokovno zahtevne in varnostno kar najrazvidnejše probleme v cestnem prometu v Republiki Sloveniji.

Temelji na treh skupnih načelih:

1. uveljavitev najboljših standardov varnosti v cestnem prometu,
2. celovit pristop do varnosti v cestnem prometu,
3. subsidiarnost, sorazmernost in deljena pristojnost.

Strateški cilj nacionalnega programa varnosti cestnega prometa:

1. na slovenskih cestah do konca leta 2022 ne sme umreti v prometnih nesreč več kot 35 na mio prebivalcev,
2. na slovenskih cestah se do konca leta 2022 ne sme hudo telesno poškodovati več kot 230 oseb na mio prebivalcev.

Strateški izvedbeni dokument, ki bo podlaga za črpanje razpoložljivih sredstev iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS) v obdobju 2014-2020 je "**Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020**" (2014). usklajen je s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da bo zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija.

Večina sredstev, s katerimi Slovenija v obdobju 2014-2020 razpolaga (okvirno 3,255 milijarde evrov sredstev iz evropskih strukturnih skladov in Kohezijskega sklada), v največji meri upošteva Strategije EU 2020 (ostali del 159,8 milijona evrov) je sicer namenjenih Instrumentom za povezovanje Evrope (za področje prometa) in (64 milijonov evrov) za programe Evropskega teritorialnega sodelovanja) in je prednostno usmerjena v štiri ključna področja za gospodarsko rast ter ustvarjanje delovnih mest:

1. raziskave in inovacije,
2. informacijske in komunikacijske tehnologije,
3. povečanje konkurenčnosti malih in srednje velikih podjetij,
4. podpora za prehod na gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika.

Specifični cilj strateškega dokumenta, ki se nanaša na področje prometa je razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Predvideni ukrepi, ki se bodo izvajali na podlagi izdelanih celostnih prometnih strategij na nivoju občin ali regij, so:

1. ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP,
2. ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles,
3. sistem P+R,
4. postajališča JPP,
5. pločniki, kolesarske steze.

Te naložbe so predvidene v manjšem obsegu kot dopolnitev vrzeli v obstoječih infrastrukturnih omrežjih za trajnostno mobilnost v mestih.

Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost se bodo oblikovali in izvajali ustrezni ukrepi upravljanja mobilnosti kot so:

1. Ukrepi trajnostne parkirne politike, ki pomenijo celovit pristop na ravni parkiranja v nekem mestu, kar pomeni, da z omejevanjem parkiranja v mestnih središčih, finančno politiko dražjega parkiranja v centrih in cenejšega parkiranja na obrobju mest ter sistemom P + R, upravljamo količino prometa v mestih.
2. Izdelava mobilnostnih načrtov: različne institucije si glede na posebnosti prostora v katerem se nahajajo, potovalnih navad zaposlenih in možnosti trajnostnega prihoda na delo in šolo, izdelajo lasten mobilnostni načrt ter med zaposlenimi spodbujajo spreminjanje potovalnih navad.
3. Omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet: mesto določi omejitve vstopa osebnih vozil v širša oziroma ožje prometne središče na osnovi različnih kriterijev, kot so npr. emisijski standardi vozil (okoljske cone) ali zapore določenih območij.
4. Zelena mestna logistika: mesta bodo določila politiko na področju dostave blaga, ki bo določal skladnost dostavnih vozil z okoljskimi standardi, časovna okna dostave ter bo spodbujal alternativne rešitve glede na specifiko prostora v mestnih središčih.
5. Uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti: na voljo so številni mehanizmi kot npr. spremljanje vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijski portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov, ipd.

6. Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti bodo usmerjene na različne ciljne skupine, od vrtcev, osnovnih šol, srednjih šol, študentske populacije do odraslih voznikov avtomobilov in različne strokovne javnosti.
7. Odprava ozkih grl, povečanje kapacitete prog in skrajšanje potovalnega časa.
8. Boljše prometne povezave za lažjo dostopnost in skladnejši regionalni razvoj.
9. Odpravljena ozka grla v omrežju TEN-T in zagotovljeni standardi TEN-T na celotnem omrežju.

## 2.3 REGIONALNI NIVO

Na regionalni ravni predstavlja krovni dokument **"Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020" (2015)**. Strateški razvojni cilji programa težijo h konkurenčni regiji, ustvarjalnosti in inovativnosti regije, ljudem prijazni in vključujoči regiji, regiji z razvitim podeželjem in trajnostnim gospodarjenjem z naravnimi dobrinami ter regiji s trajnostnim gospodarjenjem z energijo, okoljem, prostorom.

Ključna področja razvoja regije v programskem obdobju 2014-2020 so naslednja:

1. Krepitev konkurenčnosti gospodarstva in zaposlovanje:

Cilja prioritete sta višja konkurenčnost ključnih sektorjev v regiji (transportno-logistični, turizem, predelovalne dejavnosti) in porast bruto dodane vrednosti na zaposlenega v regiji kot rezultat tega. Dosežena bosta z razvojem glavnih gospodarskih panog regije, to je transporta-logistike, predelovalnih dejavnosti in turizma. Država bo izvedla ukrepe - izgradnjo manjkajoče transportne infrastrukture. Večja bo vloga znanja v ključnih dejavnostih, s podporo obstoječim MSP (grozdenje, internacionalizacija) ter s spodbujanjem nastajanja novih podjetij, predvsem v perspektivnih dejavnostih na temelju znanja. Poseben ukrep bo namenjen vzpostavitvi centrov znanja (na področju logistike, turizma in kmetijstva-podeželja ter na področju zdravstvene preventive), ki bo povezal akterje univerze in raziskovalne inštitute, podjetja, podporne inštitucije, stanovska združenja in ostale razvojne akterje v širšem prostoru. Krepitev podjetništva in novonastala inovativna podjetja s tržnim potencialom bodo prispevala k širitvi ekonomske baze in novim delovnim mestom. Vzpostavljeni bodo boljši pogoji tudi za nova podjetja iz naslova neposrednih tujih investicij. Del ukrepov bo usmerjenih v razvoj turizma, predvsem v učinkovitejši marketing, tesnejše sodelovanje akterjev na ravni turistične destinacije, razvoj novih produktov in dopolnitev turistične infrastrukture. Zadnji skop ukrepov je namenjen spodbujanju zaposlovanja in usposabljanja za delo.

2. Krepitev kvalitete življenja in vključujoča družba,
3. Razvoj podeželja in trajnostno gospodarjenje z naravnimi dobrinami,
4. Infrastruktura, okolje in trajnosten prostorski razvoj:

Prioriteta obsega programe:

- 1.1. Prometna infrastruktura, trajnostna mobilnost;
- 1.2. Trajnostna energetika: Učinkovita raba energije, Obnovljivi viri energije;
- 1.3. Infrastruktura za varstvo okolja (komunalne odpadne vode, komunalni odpadki), Oskrba s pitno vodo;
- 1.4. Podporne storitve za prostorsko načrtovanje;
- 1.5. Trajnostni razvoj urbanega somestja.

Cilja programa Prometna infrastruktura, trajnostna mobilnost sta dva:

1. zagotoviti potrebno prometno infrastrukturo za uspešen razvoj gospodarstva ter
2. krepiti trajnostne oblike mobilnosti kot cenejše in okolju prijaznejše.

Sama vizija dokumenta izpostavlja Južno primorsko regijo kot, z vidika prometa, zelo pomembno območje: Južna Primorska - Evropsko okno v svet. Strategija identificira transport - logistiko kot eno najpomembnejših dejavnosti v regiji ter to področje izpostavlja kot eno razvojnih specializacij regije.

**Lokalna razvojna strategija (LRS)** je nastala kot dopolnitev Razvojnega programa podeželja (RPP) (2006) za območje občin Koper, Izola, Piran (2007-2013), na podlagi Navodil in priporočil za izvajanje pristopa LEADER v RS v programskem obdobju 2007-2013 (2008), ki jih je Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano objavilo junija 2007 ter Smernic in priporočil za izvajanje pristopa LEADER v RS v programskem obdobju 2007-2013, ki jih je Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano izdalo leta 2008 (v nadaljevanju: Navodila). Lokalna razvojna strategija je, skladno z Navodili, potreben strateško operativni dokument in podlaga za razvoj posamezne LAS.

Med prioritete naloge strategije je uvrščen tudi cilj 9 Dograditev ustrezne komunalne in cestne infrastrukture, program 9.3 Prometno omrežje s splošnimi cilji:

1. izboljšati prometne povezave podeželja z obalnimi mesti,
2. povečati mobilnost prebivalcev,
3. vključevanje okolju prijaznejših alternativnih prevoznih sredstev,
4. izboljšati sistem javnih prevozov.

### 3. USMERITVE V OBSTOJEČIH DOKUMENTIH OBČINE

#### 3.1 PROSTORSKI PLAN

Temeljna planska dokumenta za usmerjanje in izvajanje razvoja v občini sta **Dolgoročni plan občine Koper** za obdobje 1986-2000 (1986) s spremembami in dopolnitvami ter **Družbeni (srednjeročni) plan** Občine Koper za obdobje 1986-1990 (1986) s spremembami in dopolnitvami.

Dolgoročni plan uvaja smernice za:

1. izboljšanje prometnih povezav med posameznimi območji,
2. mestnega in primestnega prometa,
3. gradnjo zadostnega števila parkirišč,
4. zmanjšanje negativnega vpliva tovornega prometa,
5. razvoj varnega kolesarskega in peš prometa,
6. razvoj integralnega prometa,
7. izločitev prometa iz zgodovinskega jedra z izjemo vozil mestnega potniškega prometa ter dostavnih vozil,
8. sprostitev površin v zgodovinskem jedru za pešce.

Srednjeročni plan uvaja smernice za podrobnejšo ureditev posameznih območij znotraj naselja:

1. širitev obstoječega parkirišča za tržnico,
2. izgradnjo obvoznice,
3. izboljšanje dostopnosti mestnega središča,
4. sanacijo obvoznih cest,
5. ureditev mirujočega prometa,
6. razširitev peš con.

#### 3.2 PROSTORSKI UREDITVENI POGOJI

**Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih v MOK (1988)** s spremembami in dopolnitvami podaja splošna navodila za načrtovanje in urejanja površin za pešce:

1. mestne vpadnice naj vsebovale prostor za pešpoti, zelenice in kolesarske poti.

Za posamezna območja znotraj naselja Koper so preko različnih **odlokov** podane natančnejše smernice za urejanje površin za pešce:

1. površine pešpoti morajo imeti ustrezno talno obdelavo, ki označuje in ločuje površino, namenjeno pešcem od kolesarske steze;
2. vsi glavni dostopi do objektov, primarne pešpoti in parkirni prostori morajo biti oblikovani brez grajenih ovir, tako da so uporabni za funkcionalno ovirane ljudi;
3. vse javne prometne površine, parkirne površine in površine namenjene pešcem je treba opremiti z javno razsvetljavo;
4. površine manjših trgov, cestnih razširitev in dostopne ceste morajo imeti ustrezno talno obdelavo, ki označuje površino, namenjeno pešcem;
5. predvidene pešpoti so načeloma širine 2 m, sicer pa se prilagajajo razmeram v prostoru;
6. višinske razlike morajo biti pri prehodih za pešce premoščene z rampami za otroške in invalidske vozičke;

7. vse primarne pešpoti in parkirni prostori morajo biti oblikovani brez arhitektonskih ovir, tako da so dostopni za funkcionalno ovirane ljudi.

### 3.3 ODLOK O PROMETNI UREDITVI V STAREM JEDRU MESTA KOPER

Predmetni odloka iz leta 2007 je javne površine razvrstil v:

1. Območja za pešce s popolno prepovedjo motornega prometa,
2. Območja za pešce z omejenim lokalnim prometom,
3. Območja za parkiranje ob plačilu parkirnine,
4. Območja za parkiranje z dovolilnico,
5. Območja omejene hitrosti,
6. Rezervirane parkirne prostore,
7. Območja umirjenega prometa.

### 3.4 STROKOVNE PODLAGE Z RAZLIČNIH PODROČIJ MOBILNOSTI

**Analiza obstoječega stanja zasnove cestne infrastrukture v MOK** iz leta 2005 ugotavlja, da so prometne razmere v mestu Koper zelo odvisne od načina in obsega načrtovanja mestnih con v celotni Južnoprimorski regiji, od koder izvira veliko dnevnih potovanj v mesto ter, da je potrebno prometne obremenitve cestnega omrežja in potrebe po parkiranju omejevati s ponudbo kvalitetne alternative že pri izvoru potovanja in ne šele v mestu.

Cilji:

1. kompleksna ureditev notranje dostopnosti za prebivalce,
2. izboljšanje dostopnosti prometnih storitev širšemu krogu uporabnikov,
3. znižanje stroškov povezanih z mobilnostjo,
4. povečanje prometne varnosti,
5. zmanjšanje okoljskih vplivov prometa,
6. zmanjšanje oziroma preprečevanje rasti potreb po potovanju.
7. 5-minutna dostopnost pešcev od parkirišč do delovnih mest, storitev, kulturnih prireditev in stanovanj ter predstavitev glavne avtobusne postaje v mestno središče

Leta 2005 je bila izdana **Idejna zasnova kolesarske infrastrukture v Mestni občini Koper** v kateri je podanih nekaj predlogov za nove kolesarske poti na podlagi evidentiranja stanja v mestu Koper. Nakazane so bile tudi smernice funkcionalne in prostorske ureditve območja.

Zaradi sprememb v prostoru (že izvedenih odsekov ipd.) bi bilo smotno tako Analizo obstoječega stanja zasnove cestne infrastrukture v Mestne občine Koper kakor tudi Idejno zasnovo kolesarske infrastrukture posodobiti.

**Identifikacija stanja JPP in ukrepov trajnostne mobilnosti** iz leta 2011 je mesto Koper glede na oceno stanja mobilnosti v skupnem ocenjevanju po izbrani metodologiji ocenjevanja uvrstila na sedmo mesto med obravnavanimi mesti. Koper naj bi ponujal raznovrstno ponudbo javnega potniškega prometa, občina izkazuje pozitiven trend prevozov in skrbi za medmodalnost, ki omogoča enostaven in hiter prehod med različnim oblikami prevoza.

**Kolesarska politika Mestne občine Koper, Strateški dokument za razvoj kolesarjenja, predlog 2012;** Dokument Kolesarska politika v Mestni občini Koper je nastal v okviru projekta BICY. Zaradi pomanjkanja širše vizije za razvoj kolesarjenja skuša postaviti temelje za bolj sistematično delo na tem področju v prihodnje.



Časovni horizont dokumenta je 10 let. V tem času se lahko s pomočjo predvidenih ukrepov vzpostavijo okviri za bolj ambiciozen razvoj, s katerimi lahko Koper postane eden od primerov dobre prakse na področju kolesarjenja v Sloveniji in širše.

Postopek priprave in vsebina dokumenta temelji na SWOT analizi stanja na področju kolesarjenja v občini, ki je bila pripravljena v okviru projekta BICY in metodi BYPAD.

Cilji dotičnega dokumenta so:

1. Boljši pogoji za kolesarjenje:

Za zagotavljanje boljših pogojev za kolesarjenje je potrebno zagotoviti smiselno, varno in prijetno kolesarsko omrežje. Obstoječo mrežo kolesarskih poti je potrebno nadgraditi z manjkajočimi povezavami in zagotoviti primerne zmožljivosti za parkiranje koles na ključnih točkah.

2. Bolj varno kolesarjenje:

Občutek nevarnosti je pogost razlog, da se pri izbiri prevoznega sredstva prebivalci pogosteje ne odločajo za kolo. Zato je povečanje varnosti kolesarjev ključnega pomena za razvoj kolesarjenja. To mora vključevati izboljšave na prometni infrastrukturi, razvoj prometne kulture drugih udeležencev v prometu do kolesarjev ter skrb za varnost kolesarjev samih.

3. Več kolesarjev:

K kolesarjenju je treba privabiti tudi tiste skupine prebivalcev, ki se trenutno ne odločajo za ta način potovanja. Za to je treba kolesarjenje približati specifičnim skupinam in se posvetiti oviram, s katerimi se te srečujejo pri spremembi potovalnih navad.

4. Ugotavljanje potreb kolesarjev:

Aktivna komunikacija med oddelki mestne uprave in uporabniki kolesarskega omrežja je nujen predpogoj za njegovo kakovost. Sami načrtovalci prometnih ureditev pogosto niso kolesarji, ali pa ne poznajo dovolj dobro problemov, ki se pojavljajo splošno pri kolesarjenju oziroma specifično na posameznem odseku kolesarske infrastrukture.

5. Učinkovito načrtovanje za kolesarjenje:

Za učinkovito načrtovanje na področju kolesarjenja morajo biti zagotovljeni tudi organizacijski predpogoji. Zato je treba okrepiti prisotnost znanj na področju kolesarjenja znotraj oddelkov občine in spodbujati izmenjavo pozitivnih izkušenj med občinami in kolesarsko razvitejšimi državami.

Ukrepi politike se nanašajo na potrebe uporabnikov, vodenje in koordinacijo, dokumente politike, sredstva in osebje, infrastrukturo in varnost, informiranje in izobraževanje, promocijo in partnerstva ter dopolnilne dejavnosti.

**Akcijski načrt za področje kolesarjenja v MOK** za obdobje 2012-2015 vsebuje nabor mehkih ukrepov (promocije, izobraževanje, informiranje), ki naj bi imeli pozitivno razmerje med stroški in koristmi.

#### **Koncept trajnostne mobilnosti na območju Mestne občine Koper, 2014**

Namen naloge je orisati osnovne usmeritve na področju mobilnosti v Mestni občini Koper, ki bodo pripomogle k doseganju celostnih strateških sprememb in posledično uresničitvi ciljev in vizije razvoja občine, kot so na primer:

1. izboljšani privlačnost in kakovost urbanega okolja
2. alternativna goriva in čista, energetska učinkovita vozila
3. storitve kolektivnega prevoza in medmodalne povezave
4. upravljanje povpraševanja po prevoznih storitvah
5. vplivanje na vedenje udeležencev v prometu
6. varna in zanesljiva mobilnost za vse udeležence

7. inovativne storitve v prevozu
8. uporaba telematike v prometu
9. izboljšanje prometne varnosti
10. upravljanje dostave blaga
11. zmanjšanje onesnaževanja, emisij toplogrednih plinov in porabe energije
12. povečanje učinkovitosti in zmanjšanje stroškov potniškega in tovornega prevoza.

### **Trajnostna urbana strategija urbanega območja Koper, v izdelavi;**

Trajnostni urbani razvoj temelji na načelu notranjega razvoja urbanih območij, ki poudarja izkoriščanje potenciala degradiranih, prostih in slabo izkoriščenih površin za razvoj znotraj urbanih območij, temelji na primerjalnih prednostih posameznega območja ter spodbuja in krepí funkcionalno povezovanje in součinkovanje mest z okolico in z drugimi mesti. Trajnostni razvoj urbanih območij bo v Sloveniji podprt skozi instrument celostnih teritorialnih naložb. Instrument je usmerjen v izvajanje integralnih projektov urbanega razvoja in celovite urbane prenove, ki povezujejo aktivnosti za izboljšanje kakovosti bivalnega okolja in varnosti življenja v mestih, energetska učinkovitost, trajnostno mobilnost in dostopnost, razvoj kreativnih industrij, razvoj podjetništva ter socialno vključenost. Tako je ključni namen in cilj instrumentov ustvarjanje pogojev za večjo konkurenčnost urbanih območij s poudarkom na trajnostni naravnosti in usklajenosti gospodarskih, družbenih in okoljskih vidikov.

Trajnostna urbana strategija predstavlja formalno obliko dokumenta v okviru instrumenta celostnih teritorialnih naložb izbranih mest in urbanih območij, na podlagi katere bo omogočeno črpanje finančnih sredstev iz evropskih kohezijskih skladov.

### **Koper - pametno mesto, v izdelavi**

Mestna občina Koper gradi svojo razvojno strategijo na osnovi načel delovanja pametnih mest, skladno s strateškimi usmeritvami Evropskega partnerstva za inovacije pametnih mest in skupnosti (2013). Strategija je namenjena spodbujanju inovativnosti trajnostnega razvoja urbanega okolja. Evropsko partnerstvo za inovacije na področju pametnih mest in skupnosti v strateškem načrtu izvajanja pametna mesta opredeljuje kot "sisteme ljudi, ki so v interakciji z in uporabljajo tokove energije, materialov, storitev in financiranja za spodbujanje trajnostnega gospodarskega razvoja, prožnosti in visoke kakovosti življenja. Ti tokovi in interakcije postanejo pametni z vzpostavitvijo strateške uporabe informacijske in komunikacijske infrastrukture ter storitev v procesu preglednega urbanističnega načrtovanja."

Mestna občina Koper že dlje časa razvija koncept pametne občine. Zelo dobro je razvit GIS s potrebnimi geografskimi podatki o infrastrukturi ter drugih elementih, ki so osnova za razvoj pametnega mesta. Vzpostavljen je tudi daljinski nadzor nad porabo vode, elektrike, položajem mestnih avtobusov, prometa v križiščih (krožiščih), stanjem zraka ter vode.

Strateške osi in strateški cilji strategije Koper - pametno mesto:

#### **1. Prijetno in zdravo bivanje**

##### **1.1. Strateški cilji:**

1.1.1. Vzpostavitev zdravega okolja;

1.1.2. Omogočiti kakovost bivanja za vse ciljne socialne skupine, vključno s skupinami s posebnimi potrebami,

1.1.3. Vključiti prebivalce v upravljanje mesta,

1.1.4. Obravnava strateških ciljev s področja prijetnega in zdravega bivanja (kakovosti bivanja) zahteva v prvi vrsti upoštevanje družbeno-gospodarske in kulturne razsežnosti. Strateška os 1 stremi k zagotavljanju družbenih dobrin, kulturnih, izobraževalnih in zdravstvenih storitev, zagotavljanju ravnovesja med gostoto in strnjenostjo prebivalstva

na eni ter kakovostjo življenja v zdravem urbanem okolju na drugi strani za vse ciljne skupine ter ne nazadnje k vzpostavitvi okolja, v katerem so omogočene povezave med prebivalci zgradb in naravnim okoljem.

## 2. Mesto priložnosti

### 2.1. Strateški cilji:

- 2.1.1. Nuditi poslovne prilike lokalnim podjetjem ter institucijam znanja za razvoj in implementacijo pametnih rešitev v mestno okolje, ki so osnova za njihovo agresivno svetovno trženje,
- 2.1.2. Vzpostaviti prijazno okolje za inovacije in razvoj novih tehnologij,
- 2.1.3. Preko izobraževanja in kvalifikacij razviti vrhunskost kot osnovni pogoj za pametno mesto.

## 3. Učinkovitost

### 3.1. Strateški cilji:

- 3.1.1. Vpeljati celovit nadzor in upravljanje mesta temelječa na skupni infrastrukturi ter informacijski in komunikacijski tehnologiji,
- 3.1.2. Poenostaviti in izboljšati javne storitve,
- 3.1.3. Zagotoviti energetske učinkovitost in samozadostnost, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, rabo obnovljivih virov energije, učinkovito rabo virov, kot so voda, odlaganje odpadkov, emisije ter trajnostno rabo zemljišč, morja, vode ter ostalih naravnih virov,
- 3.1.4. Vzpostaviti sistem trajnostne mobilnosti,
- 3.1.5. Vzpostaviti območja z "nič hrupa in nič emisijami" (ang. Zero-Emission Zone (ZEZ)),
- 3.1.6. Omejiti promet z notranjim izgorevanjem v starem mestnem jedru,
- 3.1.7. Poleg strateških osi, na katere so vezani strateški cilji, so tudi ožje definirani cilji znotraj posameznih vsebinskih področij (upravljanje in nadzor, mobilnost in transport, gospodarstvo in vključena družba, stavbe, okolje, uprava, energetika ter živeti v mestu).

## 4. ANALIZA STANJA NA OBMOČJU MOK

V nadaljevanju je na osnovi zbranih podatkov analizirano stanje prometa v Mestni občini Koper. Podatki so bili pridobljeni za potrebe Strategije »Koper- pametno mesto« in so z dovoljenjem lastnika uporabljeni v tem dokumentu. Uporabljeni so bili najnovjši podatki, ki so na voljo, prostorski obseg pa je ponekod variabilen. Osrednji del ocene stanja se nanaša na MOK. V posameznih podpoglavjih, kjer je bilo to mogoče, pa so bile vključene tudi obravnavane sosednje občine, ki bistveno prispevajo k prometnim razmeram v MOK.

### 4.1 TRAJANJE POTOVANJ

Čas, ki ga prebivalci MOK porabijo za potovanja znotraj občine, ni bil nikoli merjen ali proučevan. Skladno s popisom prebivalstva iz leta 2002 je bilo ugotovljeno, da je 68 % prebivalcev MOK za potovanja na delo potrebovalo do 15 minut. Med 16 - 30 minut je potrebovalo 26 % delovno aktivnih oseb, več kot pol ure se je v službo vozilo 6 % zaposlenih (Statistični urad RS 2010b). Po podatkih za leto 2010 so zaposleni v MOK za pot na delo potrebovali povprečno 4,1 uro na teden oziroma 0,82 ure na dan, upoštevajoč petdnevni delavnik (Statistični urad RS 2010b). Velika večina (93 %) zaposlenih se na delo vozi dnevno, 2 % tedensko, 2 % manj kot tedensko, 3 % delavno aktivnega prebivalstva pa dela doma (Statistični urad RS 2002).

### 4.2 MODAL SPLIT

Izbor sredstva potovanj (*ang. Modal Split*) je najbolj pogosto uporabljen pokazatelj stanja mobilnosti na splošno. Najnovjše podatke o *Modal Split-u* poseduje Evropska platforma za upravljanje mobilnosti (*ang. European Platform on Mobility Management (EPOMM)*). Podatke prikazuje spodnja slika (Slika 2), v kateri se podatki razlikujejo glede na podatke iz leta 2002 (TEMS 2008). Največje razlike se pojavljajo v kategoriji "z avtom kot voznik" in "javni prevoz" oziroma "vlak" in "avtobus". Dejansko je malo verjetno, da bi se situacija v načinu prevoza na delo za MOK v šestih letih tako izboljšala. Razlike so najverjetneje posledica razlik v metodologiji opravljanja raziskave.

Slika 2: *Modal Split* za MOK v letu 2008.  
Vir podatkov: TEMS 2008.

### 4.3 ZAPOSLENOST IN POTOVANJA V SLUŽBO

Izmed 46.762 prebivalcev, starih 15 ali več let, je bilo na dan 31.12.2014 v občini 22.540 oziroma 48,2 % aktivnih (od tega 20.187 zaposlenih in 2.353 samozaposlenih) in 24.222 oziroma 51,8 % neaktivnih (Statistični urad RS 2014b). Največ zaposlenih se na delo v MOK vozi iz občin, ki neposredno mejijo na MOK. V drugo skupino sodijo občine, ki mejijo na slednje, v tretjo pa ostale občine MOK (Slika 3). Kategoriji Ostala Slovenija največje število zaposlenih prispevata Mestni občini Maribor in Ljubljana. Znotraj občine na delo dnevno migrira približno 14.450 zaposlenih (Statistični urad RS 2014b). Podatki nakazujejo na veliko obremenjenost cest v občini ter glavnih povezav s sosednjimi občinami. Podatkov o izmenjavi zaposlenih s sosednjimi občinami v tujini niso na voljo.

Slika 3: Število zaposlenih iz Slovenskih občin, ki so se na delo vozili v MOK v letu 2014.  
Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2015a; Statistični urad RS 2014b; DGU 2015.

#### 4.4 ČASOVNI OBSEG POTOVANJ PROMETNIH PODSISTEMOV

Dostopnost občinskega središča z ostalih delov občine je dobra. Večji del občine lahko, po GIS analizi cestnega omrežja, do mestnega jedra Kopra dostopa v manj kot dvajsetih minutah, upoštevajoč zgolj uporabo osebnega avtomobila (Slika 4). Javni potniški promet, z izjemo železnice, zaradi nižjih potovalnih hitrosti za isto dolžino poti potrebuje več časa, enosledna motorna vozila pa manj. Pri drugih prevoznih sredstvih so časi različni.

Slika 4: Dostopnost mestnega središča mesta Koper po cestah z osebnim avtomobilom.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015b; GURS 2015c; GURS 2015d; DGU 2015.

Samo mestno središče je z vseh delov urbaniziranega območja dostopno z javnim mestnim avtobusnim prometom v manj kot petnajstih minutah (Slika 5).

V mestu Koper javni primestni linijski promet z devetimi progami povezuje naselja v občini z glavno avtobusno postajo v mestu ter nekaterimi ostalimi v mestu (Slika 6). Analiza javnega primestnega potniškega prometa v MO Koper je pokazala, da je gostota mreže prog dobra, saj slednje povezujejo večino naselij občine s središčem, slaba pa je medsebojna povezanost prog. Pokritost s postajališči je dobra, saj ima vsako večje naselje vsaj eno avtobusno postajo.

Slika 5: Dostopnost mestnega središča mesta Koper z mestnim avtobusnim prevozom.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015b; Geodetska uprava RS 2015c; Geodetska uprava RS 2015e.

Slika 6: Dostopnost mestnega središča mesta Koper s primestnim avtobusnim prevozom.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015b; Geodetska uprava RS 2015c; Geodetska uprava RS 2015e; DGU 2015.

Središče mesta Koper je za pešce iz urbanega dela občine dostopno v približno tridesetih minutah, iz Titovega trga pa v petih minutah dosežemo katero koli lokacijo v starem mestnem jedru (Slika 7).

Slika 7: Dostopnost mestnega središča mesta Koper za pešce.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS2007; Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015b; Geodetska uprava RS 2015c; Geodetska uprava RS 2015e.

#### 4.5 FINANČNI VIDIK PROMETA IN POTOVANJ

V Mestni občini Koper je bilo leta 2014 registriranih 30.375 osebnih avtomobilov oziroma 0,55 avtomobila na prebivalca in 0,66 avtomobila na prebivalca starejšega od 18 let (Statistični urad RS 2014c). Število eno slednih motornih vozil je bilo 3.464 oziroma 0,06 na prebivalca in 0,07 na prebivalca starejšega od 14 let (Statistični urad RS 2014c). Glede deleža proračuna gospodinjstva namenjenega transportu so kot edini uporabni vir na voljo uradni podatki SURS, ki pa so na voljo le za celotno Slovenijo. Po teh podatkih za leto 2012 povprečno slovensko gospodinjstvo za transport

nameni 16,83 % proračuna letno. Od tega je 5,46 % proračuna namenjenega nakupom novih vozil, 10,82 % vzdrževanju osebne transportne opreme, le 0,54 % pa transportnim storitvam, ki vključujejo vrste javnega potniškega prometa (ceste, železnice), zračni potniški promet, pomorski in rečni potniški promet, kombiniran potniški promet ter druge plačljive transportne storitve (Statistični urad RS 2012a).

#### 4.6 VARNOST V PROMETU

Število prometnih nesreč je z vidika kakovosti življenja v mestih pokazatelj varnosti v prometu. Vpliva lahko na število otrok, mladostnikov, starejših občanov in oseb s posebnimi potrebami, ki samostojno opravljajo svoje obvezne poti, po drugi strani pa je lahko tudi odraz slednjega. Med letoma 2002 in 2012 v MOK opazimo (Slika 8) upadanje števila prometnih nesreč. To je bilo izrazito do leta 2008, po tem letu pa se število spet nekoliko povečuje. Podobno velja za podatke o prometnih nesrečah v Sloveniji s to razliko, da število po letu 2008 stagnira (AVP 2015).

Slika 8: Število prometnih nesreč v MOK in Sloveniji 2002-2012.

Vir podatkov: AVP 2015.

Tabela 1: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom v MOK na 1000 prebivalcev po letih.

Vir podatkov: AVP 2015.

Za število prometnih nesreč s smrtnim izidom v tako kratkem časovnem obdobju kot ga prikazuje tabela 8 ne moremo označiti za kakršen koli trend. Ocenjujemo pa, da so številke sorazmerno nizke glede na količino prometa na cestah v občini (Tabela 1).

#### 4.7 CESTNO OMREŽJE

Center mesta Koper ima tri mestne vpadnice:

- Piransko cesto,
- Ljubljansko cesto in
- Ankaransko cesto.

Cestni motorni promet po mestnih cestah in ulicah poteka relativno tekoče. Do večjih zgostitev prihaja v jutranjih in popoldanskih konicah, saj dnevno z območja Južno Primorske regije v Koper na delo in izobraževanje pride preko 10.000 ljudi. Dodatno je promet povečan v poletni turistični sezoni, predvsem zaradi tranzitnih turistov, ki preko občine potujejo v Republiko Hrvaško in nazaj. Skupna dolžina cest v občini znaša 562,12 km, povprečna gostota cest pa 5,4 km/km<sup>2</sup>. Največja gostota cest se pojavlja v naseljih, ki neposredno mejijo na urbani del občine ter se zmanjšuje z oddaljevanjem od le-tega. Naselja z najmanjšo gostoto cest so hkrati tudi najbolj oddaljena od središča občine (Slika 9).

Slika 9: Gostota cestnega omrežja po naseljih MOK.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015c; Geodetska uprava RS 2015b.

Največje vrednosti povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) izkazuje mestna obvoznica od Srmina proti Kopru z dobrimi 37.000 vozili na dan. Cesta je nadaljevanje avtocestnega odseka Kozina - Koper oziroma tako imenovane primorske avtoceste, po kateri se dnevno povprečno pripelje 21.000 vozil. Obvoznica se nadaljuje proti Izoli na kateri je zaznan približno enak PLDP kot na obvoznici sami. Veliko število vozil dnevno potuje tudi na cesti Koper - Dragonja, povprečno 15.453 na dan (Slika 10).

PLDP je v grobem odvisen od števila prebivalcev naselij, ki jih ceste povezujejo. Zaradi tega je PDLP večji na cestah med večjimi naselji. Ceste, ki povezujejo zaledne vasi tako ne izkazujejo izrazito velike vrednosti PLDP (DRSC 2015b).

Slika 10: Cestna mreža ter ekstrapolirani povprečni dnevni letni promet (PDLP) na cestah v upravljanju Direkcije za infrastrukturo RS.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015b; Geodetska uprava RS 2015d; DRSC 2015a; DRSC 2015b.

#### 4.8 CESTNI TOVORNI PROMET

Velik izvor in cilj cestnega prometa, ki poteka preko mesta Koper skozi vse leto, je tudi Luka Koper. Nekoč zelo obremenjeno južno obvoznico je danes s težkimi tovornjaki zamenjala še posebej obremenjena vzhodna obvoznica (Jezeršek 2015). V enem mesecu pelje skozi terminal povprečno 5.800 tovornjakov samoplačnikov in 5.000 pogodbениkov (Pražnikar in sodelavci 2010). Slika 11 prikazuje promet skozi kamionski terminal za mesec april 2010. Z grafa je razvidno, da največ tovornjakov vstopi in izstopi v času med 6. in 17. uro.

Slika 11: Frekvenca prometa na kamionskem terminalu Luke Koper.

Vir: Pražnikar in sodelavci 2010.

Na grafu je prikazana tudi razlika med vstopom in izstopom tovornjakov. Negativne vrednosti med 6. in 17. uro pomenijo, da je v tem času več tovornjakov izstopilo iz terminala, medtem ko v nočnem času več tovornjakov vstopi na terminal in jih manj izstopi s terminala. Promet (prihod/odhod) kamionov na terminal je vezan na storitev, ki je naročena s strani naročnika-špediterja. Ker je storitev cenovno najbolj ugodna, je število naročil največje med 6. in 14. uro, torej v prvi izmeni. Zaradi tega je v tem terminu gostota prometa največja, oziroma zastoji najpogostejši. Tovornjaki na kamionski terminal prihajajo ob različnih urah in tam tudi nekaj časa ostanejo.

Slika 12: Čas zadrževanja tovornjakov na terminalu.

Vir: Pražnikar in sodelavci 2010.

Ugotovljeno je bilo, da tovornjaki, ki pridejo na terminal med 20. in 5. uro, tam ostanejo najdlje, v povprečju približno 7 ur (Slika 12), medtem, ko je preko dneva, med 5. in 14 uro, čas zadrževanja tovornjakov na terminalu bistveno krajši, to je nekaj manj kot 2 uri. Dejstvo, da zelo malo tovornjakov vstopi na terminal med 20. uro in 5. uro zjutraj in kljub temu ostanejo nekaj ur na terminalu, je mogoče pojasniti s tem, da šoferji takrat prespijo in čakajo na vstop v cenovno bolj ugodnem terminu. Najbolj ugoden cenovni termin je med 6. in 14. uro, v tem obdobju se tudi tovornjaki na terminalu v povprečju zadržujejo najkrajši čas (Pražnikar in sodelavci 2010).

#### 4.9 JPP

Nosilec javnega potniškega prometa v MOK je avtobus. Koncesijo za avtobusne prevoze ima podjetje Arriva, ki je v zadnjih letih precej vlagalo v novejša, sodobnejša in predvsem varčnejša in bolj ekološka avtobuse ter v prilagajanje poteka linij in urnikov dejanskim potrebam uporabnikov. V MOK od leta 2002 trend števila potnikov v javnem mestnem prometu narašča. V letu 2002 je bilo prepeljanih približno 289.000 potnikov, leta 2007 530.000, leta 2013 674.000 ter leta 2014 740.000 potnikov. Povprečna hitrost avtobusa javnega potniškega prometa je bila v letu 2007 19,9 km/h. Z izgradnjo krožišč se je hitrost povečala na 23,1 km/h v letu 2015, torej za 3,2 km/h, kar je precej v

primerjavi z Ljubljano (15 km/h) (Pavlin 2011). Povprečna hitrost avtobusov je bila izračunana na podlagi primerjave urnikov avtobusne linije 1 (Koper-Šalara) za leti 2007 in 2015.

V mestu Koper javni mestni linijski promet z osmimi progami povezuje staro mestno jedro z bližnjimi naselji. Analiza javnega mestnega potniškega prometa v naselju Koper iz leta 2009 (Jezeršek 2012) je podala naslednje ocene. Gostota mreže prog je dobra, prav tako je dobra tudi pokritost s postajališči. Prostorska analiza s pomočjo GIS orodij je pokazala, da ima 94 % prebivalstva avtobusno postajališče oddaljeno manj kot 250 metrov od bivališča. Frekvence javnega mestnega prometa v MOK so dovolj pogoste. Iz opravljene analize je razvidno, da je mestni promet dobro organiziran, njegova uporaba pa narašča. Seveda bi bila višja frekventnost še toliko boljši dejavnik za povečanje uporabe javnega prevoza (Jezeršek 2015).

Za primestni linijski promet imajo koncesijo tri podjetja, in sicer Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o., Avtobusni prevozi Rižana d.o.o. in Avrigo d.d. Nova Gorica. Skupno deluje devet prog. Arriva vozi na relaciji Koper – Lazaret in Koper – Šmarje in zaledje. Avtobusni prevozi Rižana na relacijah Koper-Škofije-Hrvatini-Elerji, Koper-Hrastovlje-Dol, Koper-Podpeč-Rakitovec, Koper-Dolani in Koper-Osp-Podgorje. Avrigo vozi na relacijah Koper – Marezige in zaledje in Koper Gračišče in zaledje.

Prostorska analiza z GIS orodji je pokazala, da ima 46,6 % prebivalstva v zalednem delu občine avtobusno postajališče oddaljeno manj kot 250 m od bivališča. Avtobusi povprečno vozijo vsako uro ter za potovanja porabijo približno pol ure. Velik del povezav ob sobotah, nedeljah in praznikih ne deluje. Povprečna potovalna hitrost je 47 km/h. Podatki so bili pridobljeni za analizo urnikov avtobusov primestnega prometa. Čedalje večji je delež prebivalstva, ki zaradi različnih razlogov, nima na razpolago oziroma ne vozi osebnega avtomobila. Ob hkratni slabi ponudbi JPP, so ti prebivalci odrezani od osnovne oskrbe, trgovin, zdravstva in ostalih storitev.

Slika 13: Avtobusne postaje in mreža linij primestnega avtobusnega prometa.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015b; Geodetska uprava RS 2015d.

#### 4.10 ŽELEZNICA

Na regionalni železniški povezavi med Ljubljano in Koproj so na ozemlju MOK štiri železniške postaje. Mednarodna povezava Ljubljana–Pulj ima v MOK postaji v Podgorju in Rakitovcu. Dnevni migrantov, ki izstopijo v Kopru je malo, saj k nekonkurenčnosti železniškega potniškega prometa poleg slabe pokritosti prispevata tudi majhna pogostost vlakov in dolgi potovalni časi. Iz Kopa potniški vlak odpelje štirikrat na dan (Jezeršek 2015).

#### 4.11 KOLESARSKÉ POTI

Omrežje kolesarskih stez v ravninskem delu mesta Koper je v splošnem gosto, osnovna kolesarska infrastruktura je večinoma urejena in se ustrezno dograjuje, česar pa ne moremo trditi za primestni del občine, kjer omenjena infrastruktura praktično ne obstaja. Občina je v zadnjih letih sicer začela z investicijami v nove kolesarske poti in spremljajočo infrastrukturo. Mestno kolesarsko omrežje je v glavnem sestavljeno iz enostranskih dvosmernih kolesarskih stez, ki denivelirano vodijo ob vozišču namenjeno motornemu prometu. V središču starega mestnega jedra kolesarski promet poteka bodisi v mešanem profilu po cestah, kjer je hitrost omejena na 30 km/h, bodisi po mestnih ulicah, kjer je promet motornih vozil prepovedan. Rešitev vodenja kolesarskega prometa po kolesarskem pasu na cestišču ni nikjer izvedena (Maršič 2011; Jezeršek 2015). Pomembna pridobitev na tem področju je bila ureditev kolesarske poti Parencana, ki poteka po trasi bivše istoimenske železnice, vendar je bila



ta urejena v smislu daljinske rekreativne in turistične kolesarske poti in potencialne povezave na evropsko omrežje daljinskih kolesarskih poti EuroVelo. Kljub temu to ne omejuje uporabe kolesarske poti za prebivalce mesta ter za urbane dele bližnjih krajev primestja za pot na delo in opravke. Leta 2005 je bilo po podatkih Investbiroja (Idejna zasnova mestne kolesarske infrastrukture v MOK) obstoječih kolesarskih poti slabih 9 kilometrov, danes jih je dobrih 25 kilometrov oziroma 0,47 kilometra na prebivalca občine. V 8 letih so se kolesarske poti sicer podvojile, vendar v naselju Koper na določenih odsekih še vedno ostaja velik problem nepovezanost kolesarskega omrežja (Jezeršek 2015). Idejna zasnova kolesarskih poti predvideva ureditev slednjih po celotnem, urbanemu delu bližnjem (radij do 10 km), delu primestja v obliki desetih kolesarskih poti. Realizacija tega bi Mestno občino Koper uvrstila v eno od najbolj kolesarko razvitih in privlačnih občin v Sloveniji in širše (Slika 14).

Slika 14: Obstoječe in načrtovane kolesarske poti v MOK.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2014; Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015d.

Slika 15: Obstoječe tematske, kolesarske in konjeniške poti v MOK.

#### 4.12 POTI ZA PEŠČE

V Mestni občini Koper so pešcem namenjeni pločniki, sprehajalne poti in planinske poti. Izmed slednjih smo posebne kategorije določili evropski peš oziroma planinski poti E6, Slovenski transverzali ter že prej omenjeni Parenčani, ki je namenjena tudi kolesarjem. Sicer so vse naštetje kategorije namenjene tudi ostalim vrstam ne motoriziranega prometa, za konjeništvu in podobno. Pločniki so namenjeni izključno pešcem vendar jih v praksi uporabljajo tudi kolesarji in motoristi. Območja namenjena pešcem v starem mestnem jedru Kopra določa Odlok o prometni ureditvi v starem mestnem jedru (Odlok o prometni ureditvi v starem mestnem jedru mesta Koper 2007) ter jih deli na območje za pešce s popolno prepovedjo motornega prometa in območje za pešce z omejenim lokalnim prometom. Slednja so območja, na katerih je dovoljen le omejen motorni promet. Prepovedano je parkiranje, lahko pa se na njih motorna vozila ustavljajo zaradi dostave ali jih prevozijo do površin, na katerih je parkiranje dovoljeno. V mestnem središču sta le dve ulici namenjeni izključno pešcem (Čevljarska ulica in Verdijeva ulica). Ostale ceste so ozke, potekajo med stavbami in nimajo možnosti širitve ne ločenega pasu za pešce. Izven mestnega jedra promet pešcev poteka po pločnikih. Velika pridobitev za pešce in kolesarje je bila v letu 2009 izgradnja nadhoda Pasarele, ki povezuje mestno jedro s Semedelo (Jezeršek 2015). Dolžina pločnikov v primestnem delu znaša 30 kilometrov, poteka ob cestah med in skozi območja večjih zgostitev prebivalcev, med Bertoki in Svetim Antonom, na območjih Bošamarina, Vanganela in Marezig, Dekanov in Škofij ter Šmarij. Planinske poti se nahajajo predvsem na območju večjih višinskih gradientov, v bližini tako imenovanega Kraškega roba. Krajša markirana krožna planinska pot se nahaja tudi na območju Bošamarina, Kampela in Pomjana. Skupna dolžina vseh planinskih poti v primestju MOK znaša 89 kilometrov. Najdaljšo skupno dolžino imajo sprehajalne poti (97 km). Nahajajo se po celotnem primestju, večinoma pa potekajo po manj prometnih cestah in makadamskih poteh, skratka na manj poseljenih območjih. Dolžina Parenčane v primestju znaša 15 kilometrov. Namenjena je ne motoriziranemu prometu, predvsem kolesarjem saj po njej poteka trasa ene od čez evropskih daljinskih kolesarskih poti omrežja EuroVelo (Sredozemska trasa: Cádiz (Španija) – Atene (Grčija) in Ciper) v skupni dolžini 5.888 kilometrov. Slovenska transverzala je planinska pot, ki povezuje Maribor in Ankarano, medtem, ko evropska peš pot E6 Kilpisjärvi (Finska) ter Alexandroupolis (Grčija). Slovenska transverzala je v MOK dolga 23 kilometrov in v občino vstopi pri Socerbu, E6 pa poteka po

občini v dolžini 34 kilometrov. V občino vstopi na Slavniku (1.028 m n.v.), izstopi pa med Gažonom in Šalarno v smeri Izole (Slika 16).

Slika 16: Poti za pešce primestnega dela MOK.

Vir podatkov: Geodetska uprava RS 2007; Geodetska uprava RS 2015a; Geodetska uprava RS 2015b; Geodetska uprava RS 2015d.

#### 4.13 PARKIRANJE

Območja mirujočega prometa v starem mestnem jedru Kopra določa Odlok o prometni ureditvi v starem mestnem jedru ter jih deli na območje za parkiranje ob plačilu parkirnine in območja za parkiranje z dovolilnico. Območje za parkiranje z dovolilnico je javna površina na kateri je možno parkirati na način, da niso ovirani ali ogroženi ostali udeleženci v prometu, da ni ovirana vožnja intervencijskih vozil ter vozil dostave (Jezeršek 2015).

Mirujoči promet v mestu Koper je urejen s plačljivimi in brezplačnimi območji. Javne parkirne površine v MOK upravlja Komunala Koper. V upravljanju Komunale Koper je 51 parkirišč s 4.893 parkirnimi mesti. Parkirišča v starem mestnem jedru so razdeljena v 7 abonmajskih območij z 78 parkirišči. Med parkirišči, ki jih upravlja Komunala Koper je tudi 5 takih, ki so opremljena s polnilnicami za električne avtomobile. Parkirišče "Tržnica znotraj zapornic" ima dve polnilni mesti, "Severna obvoznica 1" ima dve polnilni mesti, "Severna obvoznica 2" ima tri polnilna mesta, parkirišče "Semedela" jih ima šest ter "Ob stadionu" dve polnilni mesti. Zasebnih parkirišč v mestu je 38. Na njih je prostora za 4.723 vozil. V primestnem delu občine, Komunala Koper upravlja s tremi parkirišči v Bertokih, Hrvatinih ter centru Škofij. Skupna površina teh parkirišč je 2.040 m<sup>2</sup> ter nudijo 72 plačljivih parkirnih mest. Upravljanje večine parkirnih mest v primestju je v rokah lastnikov zemljišč na katerih parkirišča stojijo, torej na zemljiščih krajevnih skupnosti, stanovanjskih skupnosti, podjetij in fizičnih oseb. Slednjih je največ saj večina prebivalstva primestja živi v hišah katerih lastniki so sami ter prevozna sredstva parkirajo na dvoriščih, v garažah ali na za to dogovorjenih mestih. Zaradi tega se primestje načeloma ne sooča s problemom pomanjkanja parkirnih mest, gnečo na parkiriščih ter zastoji zaradi parkiranja. Parkirana prevozna sredstva predstavljajo težavo zgolj za idilično podobo istrskih vasi, kjer ponekod kazijo njihov videz. To predstavlja težavo predvsem na turistično in rekreativno zanimivejših lokacijah, kot so na primer Osp in Črni Kal, kjer športni plezalci, predvsem v jesenskem, zimskem in spomladanskem delu leta, s parkiranjem na javnih površinah zasedajo cestno infrastrukturo ter občasno ovirajo promet.

#### 4.14 DOSEDANJE SLABE PRAKSE IN MOŽNI VZPOREDNI UKREPI

V nadaljevanju je predstavljen nabor nekaterih dosedanjih slabih praks. Predstavljene so tudi možne rešitve oziroma odprave takšnih slabih praks, ki uporabljajo tako imenovane »mehke« ukrepe, kot so na primer informiranje, komuniciranje in organizacija storitev.

Pri večini od nas prevladuje miselnost, da reliefne značilnosti in cestna infrastruktura nista primerni za uporabo koles in pešačenja v vsakdanje namene. Takšna miselnost je odraz nepromoviranja kolesarjenja in hoje, ki imata pri prebivalstvu status manjvrednih načinov prevoza. Promocija s tega področja mora biti usmerjena v spodbujanje rabe kolesa in hoje kot enakovrednih, če ne že večvrednih načinov potovanja po vsakodnevnih opravkih.

Večina ljudi obravnava kolesarjenje predvsem kot rekreacijsko dejavnost. Kolesarjenje ni uveljavljeno kot način za opravljanje vsakodnevnih opravkov, ampak bolj kot zamudno in naporno opravilo. Predvsem v primestnem delu je mogoče opaziti kolesarje v na pol profesionalnih in profesionalnih

kolesih in opravi in ne kot sredstva za opravljanje vsakodnevnih poti. Promocija kolesarjenja je kljub vse večjem ozaveščanju o pomenu gibanja pomanjkljiva. Potrebno bi bilo promovirati kolesarjenje predvsem kot sodobnega, učinkovitega in zdravega načina premikanja. Za vzor bi bilo mogoče vzeti druga mesta, ki jim je uspelo spremeniti lokalno kulturo do te mere, da je mesto avtomobila kot statusnega simbola nadomestilo sodobno, kakovostno in pogosto trendovsko kolo. Smiselno bi se bilo tudi s temi kraji povezovati ter v lokalnem mediju objavljati izsledke raziskav o ekonomski, časovni, okoljski in estetski učinkovitosti mest z dobro vpeljanim in razvitim kolesarjenjem.

Parkirišče P + R (Park + Ride oziroma parkiraj in se pelji) v Semedeli je primer sledenja občine smernicam trajnostne mobilnosti. Obenem je tudi primer pomanjkljive promocije, predvsem pomanjkanje predstavitve ugodnosti, ki jih takšna ureditev parkirišča nudi prebivalcem, predvsem pa obiskovalcem mesta (ob nizkem plačilu parkirnine je vključena še brezplačna vozovnica za mestni avtobus). Prav tako občina kakor tudi nosilec dejavnosti JPP bi morala za boljše izkoriščenost parkirnih mest, javnega prevoza in ozaveščenost prebivalcev sprožiti boljše organizirano reklamno akcijo.

Praksa slabega označevanja del na cesti in (ne)zavarovanja cestnih odsekov predstavlja nevarnost za udeležence v prometu, hkrati pa povzroča nepotrebne zastoje in upočasnitve prometa. Sprememba te prakse zahteva boljše signalizacijo del na cesti, obveščanje in ureditev obvozov (tudi v primeru da cesta ni popolnoma zaprta). Ozaveščenost bi pripomogla k manj upočasnitvam prometa, razbremenila odseke, ki se urejajo, povečala pretočnost in potencialno prispevala k hitrejšemu izvajanju del.

Nepregledni cestni odseki, nevarni izvozi in uvozi na hitro cesto oziroma avtocesto, spolzko vozišče, neprimerne zaščitne ograje, manjkajoči odstavni pasovi, nezadostna signalizacija prispevajo k prometni varnosti. Večino konkretnih težav se da preprosto kratkoročno urediti z nadgradnjo signalizacije. Za trajno izboljšanje stanja pa se ne moremo izogniti konkretnjšim (gradbenim) ukrepom.

Pri nas ni uveljavljena praksa uporabe obstoječe železniške infrastrukture za prevoz potnikov na kratke razdalje. Z vidika železniškega prometa je časovno (in zato tudi ekonomsko) nefunkcionalen predvsem ovinek železnice do Dola pri Hrastovljah in vzpon oziroma spust čez kraški rob. Vlak za pot po urniku Slovenskih železnic za relacijo Koper-Hrastovlje potrebuje 10 minut, proga je speljana mimo nekaterih večjih naselij, prebivalci katerih, ob bolj pogostih prihodih in odhodih, predstavljajo potencialne uporabnike. Pogostejša vožnja samo na tej relaciji, nebi bistveno ovirala tovarnega prometa, prebivalcem pa ponudila avtomobilu konkurenčno alternativo. Glede na to, da so na tej relaciji le tri naselja (Rižana, Hrastovlje in Koper), predlagamo uvedbo dodatnih postajališč, možno tudi kot pokrit improviziran peron za vstop in izstop.

Na obali je prisotna neurejenost področja koles s pomožnim motorjem ("petindvajsetk"). Vozniki koles s pomožnim motorjem pogosto prihajajo v konflikt z ostalimi udeleženci v prometu, največkrat kolesarji in pešci. Težavo predstavlja predvsem neizkušenost mlajših voznikov ter odstranjevanje blokad hitrosti, ki slednjo omejujejo na 25 km/h. Voznikom teh vozil z izjemo tistih mlajših od 14 let ni potrebno opravljati usposabljanja ali izpita za vožnjo ter nositi čelade. Vznikom koles s pomožnim motorjem je dovoljena vožnja po površinah za kolesarje in pešce in po cestah, kjer teh površin ni. Konflikti z drugimi udeleženci v prometu se pojavljajo predvsem pri predelanih vozilih, ki po navedbah lahko dosežejo hitrost do 80 km/h, voznike predelanih vozil pa je težko izslediti, ker registracija vozila ni potrebna. Uporaba predelanih vozil, v določenih primerih pa tudi nepredelanih je problematična na površinah za pešce in kolesarje zato je potrebna čimprejšnja ureditev tega področja. Možni ukrepi se nanašajo na striktno določitev površin v občini, kjer se ta vozila lahko

uporablja po odsekih, uvedbo registracij koles s pomožnim motorjem, uvedbo tehničnih pregledov koles s pomožnim motorjem, uvedbo posebnih usposabljanj voznikov, itd.

#### 4.15 SKLEP OCENE STANJA

Iz analize stanja prometa v MOK smo ugotovili, da je dostopnost urbanega jedra občine po cestah z avtomobilom dobra. Iz večine naselij v občini se lahko v Koper pripeljemo v manj kot 20 minutah, dobri dve tretjini zaposlenih iz MOK pa potrebuje za pot na delo manj kot 15 minut, ne glede na prevozno sredstvo. Dostopnost samega središča občine je z avtobusnim javnim prevozom nekoliko slabša, vendar samo potovanje od najbolj oddaljenih delov občine v center (staro mestno jedro) ne traja več kot 40 minut.

Omrežje kolesarskih stez v ravninskem delu mesta Koper je v splošnem gosto vendar nepovezano, medtem ko kolesarskih prog v primestju skorajda ni. Dostopnost za pešce in kolesarje omejujejo reliefne značilnosti mesta, saj je jugovzhodni del urbanega območja gričevnat s precej strmimi pobočji. Koncentričnost starega mestnega jedra omogoča dostop do Titovega trga z obrobja v petih minutah, do roba gričevnatega dela in nazaj pa je potrebnih 15–20 minut. Skrajni del gričevja in tudi urbanega dela je oddaljen približno 1 uro hoje.

Večina zaposlenih (46 %) se na delo vozi z avtomobilom, kar ni najboljša vrednost kazalnika. Iz tega razloga bi bilo potrebno spodbujati in promovirati uporabo avtobusa, koles ali hojo iz bližnjih krajev ter deljeno lastništvo avtomobilov ali skupna potovanja z avtomobilom iz bolj oddaljenih krajev, saj iz tega izhajajo številne težave mesta v zvezi s prometom; od gneče na cestah do povečanih emisij (plinov, trdih delcev, hrupa), manjši prometni varnosti in prostorske stiske s parkirišči pa tudi stroški gospodinjstev. Problemi povezani z onesnaževanjem okolja so sicer manjši kot v urbanem delu občine, pa vendar ne smemo pozabiti, da se večina zaposlenih iz primestja vozi vsakodnevno po opravkih v Koper ter s tem bistveno vpliva na stanje okolja v Kopru. Ta težava se navezuje tudi na gospodarski del pričujočega dokumenta, saj je zapiranje trgovin, podjetij in storitev ali selitev dejavnosti v urbani del, prisilila prebivalce zaledja v skoraj vsakodnevne vožnje v večje kraje.

Posamezno gospodinjstvo v občini povprečno porabi 16 % proračuna za transport, od tega je večji del namenjen gorivu ter vzdrževanju avtomobilov. Sicer se občina giblje okoli slovenskega povprečja z 0,55 avtomobila na prebivalca občine. Največ zaposlenih (in s tem največ prometa) izvira iz občine same ter iz sosednjih obalnih občin (Izola, Piran, za občino Ankaran podatek še ni znan), kar pomeni zelo velik dnevni pretok ljudi na obalnih cestah. Slednje so bile v določeni meri razbremenjene z dokončanjem predora Markovec.

Javni mestni avtobusni promet je v letu 2014 prepeljal več kot 700.000 potnikov. Ta podatek za primestni avtobusni transport potnikov zaradi razdrobljene ponudbe ni znan, vendar sklepamo, da je številka bistveno nižja. K naraščanju uporabe javnega prevoza v mestu je prispevala tudi uvedba enostavnejšega plačilnega sistema ter uvajanje parkirnin na prej brezplačne parkirne prostore, prenova avtobusnih linij ter dobra pokritost s postajališči. Od slednjih je 94 % prebivalcev mesta oddaljenih manj kot 250 m. V primestju živi na enaki razdalji od postaj zgolj 46,6 % prebivalcev. Za razvoj primestnega avtobusnega transporta potnikov predlagamo podobne ukrepe kot so bili uvedeni v mestnem avtobusnem prevozu, to je skrajšanje potovalnih časov s posodobitvijo voznega parka, uvedbo enotne vozovnice ter dodatno sistematizacijo in prilagajanje urnikov dejanskemu povpraševanju.

Zaradi splošnih pomanjkljivosti slovenskega železniškega prometa, kot so na primer zastarelost vlakov, slaba pokritost (4 postaje na območju občine), dolgi potovalni časi in majhna pogostost vlakov, je železniški promet šibka točka prometnega sistema v občini, saj ne ponuja prave alternative

ostalim načinom prevoza. Železniška postaja v Kopru je zadnja na progi Hrpelje-Kozina - Koper ter locirana/marginalizirana na obrobju mesta. Glede na usmeritve o umiku prometa iz mesta je postaja korektno locirana, je pa potrebno izpostaviti problem navezave oziroma »preskoka« na ostale oblike prevoza (na primer avtobus, kolo), zaradi česar ni privlačna za uporabo in kot taka ne more konkurirati osebnemu avtomobilu. Poleg tega je število potniških vlakov podrejeno transportu dobrin iz Luke in v Luko Koper.

Velik izvor in cilj cestnega prometa, ki poteka čez mestno občino Koper skozi vse leto je tudi Luka Koper. Nekoč zelo obremenjeno južno obvoznico je danes s težkimi tovornjaki zamenjala še posebej obremenjena vzhodna obvoznica (Jezeršek 2015). Tovorni promet z regionalnih cest pa se je preselil na avtocesto. S tem je bil problem tovornega prometa v primestju po regionalnih in lokalnih cestah, ki jih je pred izgradnjo hromil, večinoma rešen. Promet, ki ga ustvarja luka omejuje tudi železniški promet, saj je Koper z ostalim omrežjem povezan samo z enim tirom. Rast pretovora in neprivlačnost železnice za potnike pa to vejo prometnega sistema vodita v povratno zanko, ki povečuje pogostost tovornih vlakov na račun potniških ter na tak način omejuje možnost uporabe železnice še za tiste posameznike, ki bi si to želeli.

Z vidika prometne varnosti v analizi stanja opazamo precejšnje število prometnih nesreč (2012: 880). Velika večina se jih je zgodila na območju koncentracije prebivalstva (Markovec, Semedela, Olmo, Bertoki) redkejše in bolj razpršene pa so v primestju, kar nakazuje na slabo varnost v prometu v večjih naseljih. Kljub temu je število smrtnih žrtev v prometu nizko.

Iz analiz je bilo ugotovljeno, da obstajajo precejšnja razhajanja med urbanim in primestnim oziroma zalednim delom. Predlagamo, da se ukrepi v sklopu prometne strategije obravnavajo ločeno za urbani del in ločeno za primestni oziroma zaledni del, saj bodo nekateri izmed ukrepov, ki so v urbanem delu izvedljivi, v primestnem oziroma zalednem delu težko izvedljivi (kot na primer javni avtobusni prevoz, pešpoti).

## 5. VPLIVI IN POVEZAVE S SOSEDNJIMI OBČINAMI

Predmetni predlog posebnih usmeritev za prometne vsebine v MOK obsega celotno območje Mestne občine Koper s poudarkom na obmejnem območju z občino Buzet. V sam proces so bile vključene vse mejne občine oziroma področja, iz katerih se ustvarja predvsem dnevna migracija prebivalstva za potrebe dela oziroma pristočasnih aktivnosti, in sicer so to občine Izola, Ankaran, Piran, Hrpelje-Kozina, Buzet, Milje ter Trst. V nadaljevanju so opisane glavne strateške usmeritve glede urejanja prometa v omenjenih občinah ter predvidene vsebinske oziroma prostorske povezave in navezave na koprsko občino. Zaradi pomanjkanja podatkov je iz te analize izvzeta občina Ankaran.

### 5.1 OBČINA HRPELJE - KOZINA

Osnovna značilnost občine Hrpelje-Kozina je velika prometna tranzitnost območja, saj tu vodijo glavne prometne poti Ljubljana-Koper in Reka-Trst. Širše jo obdajajo tri severno jadranska pristanišča (Koper, Trst in Reka). Območje občine Hrpelje-Kozina leži na glavnem in najbližjem prometnem (in infrastrukturnem) koridorju med mestoma Trst in Reka. Med obema mestoma je predvidena izgradnja avtoceste, potek katere se bo podrobneje opredelil na podlagi prostorskih, okoljskih, funkcionalnih in ekonomskih preveritev ter ob upoštevanju sprejemljivosti v lokalnem okolju. Na podlagi teh preveritev sprejemljivosti bo lahko izbrana tudi trasa čez sredino občine po Podgraškem podolju, namesto sedaj preferirane daljše mimo Divače in Ilirske Bistrice. Poleg glavnih prometnih poti med Ljubljano oziroma Postojno in Koprrom ter med Trstom in Reko, poteka prečno preko občine tudi cestna povezava od Dolnje Bitne (na cesti od Postojne do Ilirske Bistrice) preko Obrova v osrednjo Istro oziroma Buzet.

Kolesarsko omrežje se ureja na obeh glavnih smereh ki vodijo preko občine. Za smer iz Ljubljane oziroma Divače proti Istri oziroma Koprju se načrtuje izpeljava kolesarskega prometa po stari istrski cesti čez Rodik, Kozino, Klanec, Petrinje proti Črnemu Kalu. Pri drugi smeri med Trstom in Reko pa se bo ob obstoječi glavni cesti zgradilo kolesarsko pot, ali pa se bo obstoječo cesto razširilo za nemoten potek kolesarskega prometa ob robu cestišča.

Označilo se bo obstoječe turistične poti, ki so primerne tudi za gorsko kolesarjenje, predvsem na Slavnik, na Golič oziroma Kokoš in progo opuščene železnice proti Trstu.

Zagotovilo se bo ustrezno opremljenost s peš potmi znotraj naselij s sistemom pločnikov ob cestišču in samostojnimi peš koridorji. S pešpotmi znotraj naselja se bo prednostno urejala Kozina in Hrpelje ter vasi ob glavni cesti Trst–Reka.

Predvidena je bila nova hitra železnica (160 km/h) iz smeri Trsta in Kopa, ki naj bi večinoma v predorih potekala preko občine z zahoda (Kastelec) proti severovzhodu (Divača). V pripravi so spremembe po katerih poteka omenjena proga samo do Kopa kot t.i. II. tir železniške proge Divača–Koper, načrtovana hitra proga mimo Trsta do Divače pa je načrtovana po Krasu.

V Kozini in Hrpeljah se bo uredilo ustrezno število parkirnih mest v okviru javnih površin in v soseskah, kar se zagotavlja z nivojskimi in podzemnimi ureditvami. Gradnja novih objektov se pogojuje z ustreznim številom parkirnih mest za stanovalce in zaposlene ter obiskovalce. Postajališča za avtodome (PZA) se bodo zagotovila ob nosilni razvojni turistični osi Trst–Reka.

Med Hrpeljami in Kozino ter sosednjimi občinskimi središči ter njihovimi zaledji se na ravni regije vzpostavi učinkovit javni potniški promet za zagotavljanje dostopnosti do zaposlitvenih centrov, krajev šolanja, oskrbe... Hrpelje in Kozina se kot občinsko središče razvija v prometno vozlišče za javni potniški promet. V ta namen se bo preuredil del območja ob železniški postaji v Kozini - kot vozliščem oziroma prestopno točko med posameznimi prometnimi sistemi in kot stekališčem potniških prometnih tokov – v novo avtobusno postajo (Dopolnjen osnutek OPN občine Hrpelje-Kozina, 2014).

## 5.2 OBČINA IZOLA

Promet v občini Izola temelji na cestnem prometu z možnostjo dopolnjevanja z morskim prometom ter navezavo na železniški promet v Kopru in letalski promet v Portorožu. Hrbtenica cestnega prometa bo hitra cesta Koper – Izola – Lucija (H5), ki bo nosilka prometnih povezav na vseh ravneh, tako meddržavnih prometnih tokov (Hrvaška, Italija), državnih oziroma regionalnih povezav v smeri obalnih mest (Koper, Izola, Lucija) ter tudi lokalnega prometa, saj bo z njo razbremenjena cestna mreža Izole. Predvsem na nivoju meddržavnega prometa bo pomembno vlogo prevzela predvidena HC Koper – Šmarje (H6), ki bo razbremenila današnjo glavno cesto Koper - Dragonja. Slednja ima pomembno vlogo pri navezovanju izolskega zaledja na regijski prometni sistem. Na regionalnem nivoju je pomembna nosilka povezav tudi glavna cesta Koper – Sečovlje. Izredno slaba navezanost izolskega zaledja na mesto se bo izboljšala z izgradnjo slemenske ceste od Jagodja na Šared in po slemenu do Markovcev.

Izola se v mednarodne prometne tokove vključuje z javnim pristaniščem tudi na morju. OPN občine Izola sicer podrobno opredeljuje bodoče projekte za nadgradnjo vseh prometnih podsistemov v smeri trajnostnega prometa (Osnutek OPN občine Izola, 2013).

## 5.3 OBČINA PIRAN

V občini Piran je veljavni krovni dokument Prostorske sestavine dolgoročnega in srednjeročnega plana občine Piran (v nadaljevanju: plan).

Iz zasnove prometne infrastrukture in zvez, ki je podrobneje razdeljena na zasnove cestnega omrežja, mejnih prehodov, javnih letališč, javnega in mirujočega prometa, kolesarskega in pešaškega prometa ter telekomunikacijskega prometa, so povzete navedbe, ki so relevantne za predmetno nalogo v smislu navezav in povezav občine Piran z MOK.

V zasnovi cestnega omrežja so na območju Občine Piran kot obvezno izhodišče plana RS med drugim predvidene naslednje državne ceste:

- hitra cesta **Koper** - Lucija,
- hitra cesta - **Koper** - Dragonja -mejni prehod,
- regionalna cesta od občinske meje pri Strunjanu - Valeta - Sečovlje do mejnega prehoda (sedaj M2),
- regionalna cesta R 382 Valeta - Piran,
- regionalna cesta R 311 Mlini - Dragonja in R 311a Mlini - Sečovlje.

V zasnovi kolesarskega in pešaškega prometa je kot pomembna naloga za izboljšanje bivalnih pogojev in kvalitete turistične ponudbe opredeljena primerna ureditev pešaških in kolesarskih poti ter trim stez. Obvezno izhodišče plana RS na območju občine Piran je označena daljinska kolesarska povezava Koper-Izola-Piran-Sečovlje. Organizacijska naloga na državni ravni je določitev poteka te povezave, na občinski ravni pa tudi celotnega sistema kolesarskih poti.

Občina Piran je pričela s pripravo občinskega prostorskega načrta (OPN). V poglavju o medsebojnih vplivih in povezavah z območji sosednjih občin je Piran opredeljen kot del strateško pomembnega policentričnega obalnega urbanega omrežja, ki skupaj s Koprom in Izolo načrtuje razvoj na različnih področjih, med katerimi velja izpostaviti:

- Promet: Občina Piran znotraj somestja Koper-Izola-Piran načrtuje prometna omrežja, javni potniški promet in vozlišča prometnih sistemov. Za Piran je posebnega pomena razvoj pomorskega potniškega prometa in povezanost z ustreznimi urejenimi pešpotmi in kolesarskimi potmi.

- Urejanje obalnih območij: Občina Piran znotraj somestja Koper-Izola-Piran vzpostavlja skupen obalni pas s posebnim režimom upravljanja, pravili urejanja obalnega prostora, skupnimi prostorskimi zasnovami za specifične dejavnosti, kot so komunalni privezi in druge dejavnosti povezane z morjem, skupnimi zasnovami za pešpoti, zelene površine in kopališča in ukrepi za razbremenitev obale motornega prometa.

V občini Piran je razen državnih cest G1-11 (Koper–Dragonja), G2-111 (Koper- Sečovlje), R1-111 (Strunjan-Sečovlje) ter R3 629 (Valeta – Piran) večina cestnega omrežja v upravljanju Občine Piran. Glavne prometne obremenitve danes prevzema glavna cesta G2. Glede prometne dostopnosti lahko Piran razdelimo na spodnji in zgornji del, od katerega ima vsak svojo cestno povezavo, med seboj pa oba dela mesta praktično nista povezana za osebni motorni promet.

Problem mirujočega prometa in splošno prometne ureditve je v zgornjem delu Pirana manj kritičen, kot v spodnjem delu. Na ožjem in širšem območju mesta Piran velja poseben parkirni režim. Z novo prometno ureditvijo iz leta 2010 se je zunanje parkirišče na Fornačah v celoti namenilo le za abonente. Tudi v mestnem središču Pirana lahko parkirajo samo prebivalci.

Javni prevoz potnikov se opravlja z avtobusnimi prevozi. Na območju mesta Piran je organiziran brezplačni prevoz potnikov na liniji Tartinijev trg-Fornače. Frekvenca brezplačnih avtobusnih prevozov na relaciji Fornače-Tartinijev trg ostaja večino časa 15 minut. Modelska osnova števila prepeljanih potnikov je 1900 potnikov na dan v času turistične sezone in 1200 potnikov na dan izven sezone.

Na območju občine Piran je organiziran tudi mestni prevoz potnikov. Z mestnim avtobusnim prevozom so povezana naselja Piran, Portorož, Lucija in Strunjan. V okviru primestnega prevoza je bilo v letu 2011 prepeljanih več kot 200.000 potnikov.

Med kolesarskimi potmi je najpomembnejša Parenzana, ki poteka po trasi nekdanje železnice, skupaj z njenimi predori ter pot Strunjan-Portorož. Glede na razpoložljiva sredstva Občina Piran ureja tudi kolesarsko infrastrukturo (kolesarnice in kolesarske poti).

Danes se pomorski potniški promet večinoma odvija na osnovi turistične ponudbe in povpraševanja in sicer med pristanišči na območju Kopra, Izole in Pirana, vendar rednega linijskega potniškega prometa na stalnih relacijah ni.

Zračni promet predstavlja letališče v Sečovljah. Razvoj letalskega prometa je predviden v posodabljanju Sečoveljskega letališča ter navezave na javni transport.

Najbližja železniška proga je v Kopru, kjer je potniška in tovorna postaja. Navezava potnikov iz Pirana do železniške postaje je z javnim avtobusnim prevozom.

Tovorni promet poteka od železniške postaje do Pirana s tovornimi vozili posameznih gospodarskih družb. (Osnutek OPN Piran, 2011).

#### 5.4 OBČINA BUZET (GRAD BUZET)

Pri analizi stanja občine Buzet so bile povzete vsebine iz Prostorskega plana mesta Buzet - *Prostorni plan uređenja Grada Buzeta* (v nadaljevanju: prostorski plan) ter študije *Socialno demografska študija, Sociološka analiza* (V. Lay, Š. Hudnik), ki je bila narejena v sklopu projekta PUT-UP Istre.

Mesto/občina Buzet ima gosto mrežo prometnic, ki jo povezujejo z ostalimi centri Istrske županije. Obstoječa mreža ni na potrebnem nivoju cestne infrastrukture, ki ga zahteva današnji promet, ki se na njej odvija. Okvir za razvoj cestne mreže in odvijanje prometa v občini so primarne in sekundarne prometnice. Prostorski plan kot eno pomembnejših povezav navaja prometnico na relaciji tunel Učka - Lupoglav - Roč - Buzet - Koper. Za to traso je predvidena mogoča nadgradnja v hitro cesto za boljšo povezanost s Slovenijo (Koper) in ostalo Hrvaško. Poleti 2015 je Buzet, ki že od nekdaj gravitira na Koper, obnovil cestno povezavo med mejnim prehodom Sočerga in mestom. Povezava ima velik pomen za celotno regijo v turistični sezoni, zaradi gospodarskih povezav pa tudi za obrtnike in podjetnike. Po podatkih J. V. Korte znaša potreba po parkiranju v centru mesta 13 % količine



prometa, ki vstopa v center mesta. V občini menijo, da z obzirom na stanje gospodarstva in potniškega prometa, obstoječa železniška povezava in pripadajoča infrastruktura zadovoljuje potrebe za to vrsto prometa (PPU Buzet 2005).

V sociološki študiji je navedeno, da so glavni problemi zalednega dela Istre:

- Slab javni prevoz (slabe avtobusne povezave Hrvaška – Slovenija – Trst; železniška linija Ljubljana – Pula ne obratuje; ni rednih pomorskih povezav kot npr. Trs-Koper-Umag, ipd.)
- Slaba pretočnost na obmejnem območju (zaradi državne meje in Šengenskega režima je upočasnjen promet; slaba pretočnost cest na slovenski strani meje; nekoriščenje manjših mejnih prehodov, ipd.)

## 5.5 OBČINA TRST (COMUNE DI TRIESTE)

Pri analizi stanja v občini Trst smo povzeli dokument *Piano generale del traffico urbano, Piano partecipato* (Splošni načrt mestnega prometa; PGTU Trieste, 2013), ki preko modela analizira stanje prometa in podsistemov v občini in mestu.

Ugotovljeno je bilo, da v mestu manjkajo tako načrti za povezavo obstoječih pešpoti kakor tudi načrti, ki bi peš poti povezovali s parkirišči.

Ena izmed glavnih ovir za kolesarske poti je relief mesta in širše okolice. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da je kolesarska infrastruktura oziroma kolesarska mreža pomanjkljiva.

Ugotovljeno je bilo, da je mreža javnega potniškega prometa obsežna ter se v kontekstu infrastrukturnega razvoja veže na »mešano rabo«, to je JPP - osebni avtomobili. Zlasti v strogem centru povzročata mešana raba počasnost JPP in velike zamude predvsem v času konic. Hkrati poudarjajo, da je koncentracija JPP strnjena predvsem v centru, medtem ko periferna območja ostajajo slabo povezana.

Glavno prevozno sredstvo za mesto Trst je osebni avto, ki je v zadnjih 20 letih v naraščanju. Nekatere težave v prometu niso povezane zgolj z zmogljivostjo in pretočnostjo cest, ampak zlasti z neorganizirano in nedisciplinirano vožnjo voznikov, ki z nepravilnostmi ovirajo promet.

V strogem centru mesta se pojavlja velika zasedenost parkirišč. Zaradi prej omenjene »kulture vožnje« so z avtomobili zasedene tudi površine, ki parkiranju niso namenjene. Pojavljajo pa se tudi območja, kjer je število parkiranih avtomobilov glede na prostor majhno. Tudi t.i. območja z omejenim prometom v zgodovinskem delu mesta, ki so namenjena le prebivalcem tega dela, so pomanjkljiva ter se večinoma dojemajo kot privilegij za maloštevilne.

Pojavljajo se tudi problemi glede na neorganizirano vožnjo s kolesi z motorjem in motornimi kolesi. Problematika onesnaževanja okolja je zastarela tudi kar se tiče ukrepov na ravni države. Območja z omejenim prometom so majhna in zaradi tega neučinkovita. Kritične točke so tudi kraji, ki izkazujejo povečano nevarnost v smislu števila prometnih nesreč. Potrebna je tudi posodobitev semaforizacije glede na današnje stanje in nove kalkulacije v smislu dnevnega spremljanja v različnih delih mesta.

## 5.6 OBČINA MILJE (COMUNE DI MUGGIA)

Stanje obstoječega omrežja javnega potniškega prometa v občini Milje/Muggia smo povzeli po dokumentu Javni avtobusni potniški prevoz na čezmejnem območju na Miljskem polotoku in Goriškem (Gabrovec in Kozina 2013). Dokument analizira povezanost JPP omrežja obravnavane občine in MOK.

Na obravnavanem območju ni nobenih čezmejnih povezav. Tako slovenske kot italijanske linije imajo končne postaje blizu mejnih prehodov oziroma mejnih točk, v nekaterih primerih (Cerej, Lazaret) so obračališča tik ob meji. Prestop s slovenskega na italijanski avtobus je možen le na Lazaretu, kjer je razdalja med slovenskim in italijanskim postajališčem 300 m. Na ostalih mejnih prehodih, kjer bi bilo

možno prestopanje, so razdalje daljše, gibljejo se med 700 m in 2 km. Peš prehodi preko meje so poleg mejne točke v Lazaretu možni še na mejnih točkah v Čamporah, Cereju in Premančanu, vendar pa zahtevajo okoli 15 minut hoje. Omrežje linij javnega potniškega prometa je gostejše na italijanski strani, kjer je tudi večja pogostost voženj (Gabrovec in Kozina 2013).

V občini Milje javni avtobusni promet deluje v okviru tržaškega mestnega prometa, izvaja ga podjetje *Trieste Trasporti*. Na območju občin je 5 linij, ki povezujejo Milje s Korošci, Cerejem, Starimi Miljami in Lazaretom. S Trstom so Milje povezane z zelo frekventno mestno linijo (interval je približno na 10 minut). Ta linija omogoča tudi povezavo s Koprom s prestopom v Žavljah na mednarodno linijo Trst – Koper (Gabrovec in Kozina 2013).

V prvi fazi projekta (Tradomo), v sklopu katerega je bila študija izvedena, avtorja poročila predlagata sledeče ukrepe (Gabrovec in Kozina 2013):

- Prestopna točka oziroma skupno obračališče na Lazaretu;
- Podaljšanje tržaške linije št. 31 do Hrvatinov;
- Uvedba nove mednarodne linije Koper – Milje.

Povpraševanje po parkirnih mestih v bližini zgodovinskega centra je bilo učinkovito preusmerjeno z ozkih stanovanjskih ulic na parkirišče Via Manzoni, ki se nahaja v neposredni bližini. Sicer tovrstno neorganizirano parkiranje še zmeraj obstaja, problematično postane zlasti v poletni turistični sezoni. Potrebna je reorganizacija in tarifni sistem na parkiriščih za različne kategorije (vozači, turisti, prebivalci...) (PRGC Muggia 2013).

Okrožje mesta Milje ima slabo razvito kolesarsko omrežje. Mestni svet je sicer nedavno odobril načrte za gradnjo poti za pešce in za kolesarske poti za povezavo obmejnega območja med *Stato di Rabuiese* in *Capoluogo di Provincia*. Predlagane poti so postavljene na območju Doline pri naselju Oreh. Gre za krožno pešpot od meje Rabujez do Ospa, vse do Žavelj, imenovana "Kolesarska Parencana", ker je deloma postavljena na pot zgodovinske ozkotirne železnice, ki je v prvih desetletjih prejšnjega stoletja povezovala mesti Trst in Poreč. Na ravni regionalnih načrtov, bo kolesarska pot ob Jadranskem morju označena s kratico FVG2, povezovala naslednje lokacije: prehod Rabujez - Trst - Gradež - Cervignano - Lignano. Poleg tega je potrebno poudariti, da so v razvojni fazi tudi načrti za izgradnjo in izboljšavo kolesarskih poti vzdolž ceste SP 14, na območju marine Porto San Rocco (PRGC Muggia 2013).

## 5.7 SKLEP

Iz analize veljavnih dokumentov sosednjih občin je razvidno, da so tri obalne občine (MOK, Izola in Piran), vzpostavile skupne prometne vsebine na področju motornega prometa, kolesarjenja ter javnega potniškega prometa. V smislu dodatne ponudbe javnega potniškega prometa bi bilo potrebno poudariti pomen prisotnosti morja ter možnosti vzpostavitve redne linije pomorskega prometa za povezavo krajev preko morja z javnim prevozom.

Navezave z občino Hrpelje-Kozina so dobre kar se tiče motornega prometa, slabše pa predvsem na področju javnega potniškega prometa ter kolesarskih povezav.

Železniški prevoz je zelo šibka točka v vseh pogledih. Linije in postajališča so redke. Linija Ljubljana – Pula ne deluje več. Vlak na relaciji Rakitovec (MOK) in Buzet vozi dvakrat dnevno.

JPP je tako s hrvaško kakor tudi z italijansko stranjo na splošno slabo organiziran, saj je na primer prestop s slovenskega na italijanski avtobus možen le na Lazaretu, kjer je razdalja med slovenskim in italijanskim postajališčem 300 m. Na ostalih mejnih prehodih, kjer bi bilo možno prestopanje, so razdalje daljše, gibljejo se med 700 m in 2 km.

## 6. DOLOČITEV KLJUČNIH DELEŽNIH IN NJIHOVO VKLJUČEVANJE V PROCES

Pomembno je, da je v procesu načrtovanja že od začetka vključena javnost ter da so ključne skupine deležnikov prisotne pri procesu nastajanja strategije od začetka vse do njenega sprejema. Participativni pristop, ki vključuje javnost v vseh fazah načrtovalskega procesa, je eno temeljnih načel, ki ga je potrebno upoštevati. Z ustreznim vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti specifičnim ukrepom, kot tudi trajnostnemu mestnemu prometnemu načrtu kot celoti, pridobijo pomembno stopnjo "javne legitimnosti" (SUMP brochure...2011).

Povzeto po predstavitvi z naslovom »Vključevanje javnosti v načrte trajnostne mobilnosti«, Milene Marga iz REC-Regionalnega centra za okolje za srednjo in vzhodno Evropo (2012), so razlogi za vključevanje javnosti sledeči:

1. naraščajoč interes modernih občanov (mobilnost pomemben družbeni vidik);
2. razlogi načrtovalcev (dvig ozaveščenosti, sprejemljivost, podpora,...);
3. pričakovanja EU: vključevanje javnosti po evropskih standardih (načrtovanje z občani za občane); inovativni pristopi v praksi;
4. zakonodaja (Aarhuška konvencija (1998)).

Koristi vključevanja javnosti:

1. izboljšana obveščenost in ozaveščenost javnosti o izzivih pri načrtovanju prometa ter o ustrezni rabi novih rešitev,
2. učinkovitejše in bolj predvidljivo vodenje postopkov načrtovanja in sprejemanja odločitev,
3. pridobljeni dodatni podatki iz lokalnega okolja,
4. v zgodnji fazi integrirane potrebe in skrbi občanov, doseženo soglasje o ciljih in prioritetah,
5. zmanjšana verjetnost odpora / blokad,
6. posledično večja kakovost odločitev / rešitev,
7. večja legitimnost sprejetih odločitev,
8. višja stopnja družbene sprejemljivosti,
9. povečana podpora javnosti in sodelovanje pri kasnejši izvedbi.
10. drugi širši učinki (povezanost, zaupanje, participativna kultura, skladnost z EU prioritetami EU).

Pri načrtovanju učinkovitega vključevanja javnosti nam lahko pomaga formula (Slika 13) (Smernice za vključevanje deležnikov v pripravo predpisov, 2015)

Slika 17: Formula za uspešno vključevanje javnosti.

Vir podatkov: Smernice za vključevanje deležnikov v pripravo predpisov, 2015.

Ključna vprašanja, katera si zastavimo pri določanju deležnikov, so na primer:

- Kdo bo ali bi lahko bil prizadet (pozitivno ali negativno) in kdo so njegovi morebitni predstavniki?
- Kdo vse nam lahko s svojimi znanji in izkušnjami pomembno pomaga pri oblikovanju rešitev?
- Kdo bi se lahko angažiral proti predlogu ali za predlog?

V splošnem lahko deležnike razdelimo v tri skupine (»Vključevanje javnosti...2012):

1. deležniki iz javnega sektorja: županstvo, mestna uprava (zdravje, šolstvo, promet, urbanizem, turizem, mestno redarstvo), mestne četrti, soselne občine, načrtovalci prometa v mestu, javni potniški promet, policija, gasilci in reševalci, šole, itd.
2. deležniki iz gospodarskega sektorja: Taxi (združenje), Generatorji prometa, Trgovci in gostinci v območju, itd.
3. deležniki iz civilne družbe in zainteresirani posamezniki: AMZS (avtomobilisti), kolesarji, organizacije s področja varnosti v prometu, NVO in civilne iniciative, obiskovalci, študentje, šolarji, zaposleni v območju koridorja, zainteresirani posamezniki, mediji, itd.

Pomembna vidika Celostne prometne strategije za Mestno občino Koper, ki nastaja v okviru projekta PUT-UP ISTRE, sta med drugimi tudi seznanjenost in vključenost relevantnih deležnikov ter zainteresirane splošne javnosti. Obveščanje v posameznih fazah postopka priprave strategije je sproti zagotovljeno na spletni strani Mestne občine Koper in preko medijev. Sodelovanje pri vsebinski pripravi strategije pa je bilo zainteresirani javnosti omogočeno preko spletne ankete, ključnim deležnikom in predstavnikom javnosti pa na dveh posvetovanjih oziroma delavnicah.

## 7. STRATEŠKI STEBRI

Namen naloge je bil orisati osnovne usmeritve razvoja, ki bodo pripomogle k doseganju celostnih strateških sprememb in posledično boljše kakovosti bivanja. Kakovost bivanja je mogoče doseči s trajnostnim načinom načrtovanja prometa, ki zadovoljuje gospodarske, socialne in okoljske potrebe družbe, medtem ko zmanjšuje neželene učinke prometa na gospodarstvo, družbo in okolje ter temelji na petih strateških stebrih:

1. **Hoja**
2. **Kolesarjenje**
3. **Javni potniški promet**
4. **Racionalna raba motoriziranega prometa (logistika)**
5. **Trajnostno načrtovanje**

## 8. HOJA

### 8.1 PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU HOJE

Hoja je popolna telesna aktivnost saj je varna, preprosta in koristi celemu telesu. Z redno hojo lahko zmanjšamo prekomerno težo, okrepimo srce in imunski sistem, pridobimo na moči, vzdržljivosti in gibčnosti, izboljšamo pretok krvi, zaradi česar ima koža bolj svež in zdrav videz, pridobimo čas za pogostejša srečanja s prijatelji, klepet in druženje, preprečimo in ublažimo nastanek različnih obolenj (diabetes, težave s srcem, osteoporozna, bolezni v križu, ...), izboljšamo spanje, kar pripomore k boljšemu počutju. Poleg naštetih ima hoja tudi čustvene in družbene koristi. Že po petminutnem sprehodu začne telo sproščati endorfine, ki so naravno sredstvo proti depresiji. Hoja je lahko tudi pot za doseganje osebnih ciljev, kar pomaga pri graditvi samozavesti. Sodoben način življenja vse bolj znižuje raven družabnih stikov. Te lahko ponovno vzpostavimo s hojo, kot enim najboljših načinov prijetnega druženja. Hoja v skupini je lahko bolj zabavna in varna, kar spodbudi k nadaljevanju te aktivnosti (Črv, 2006).

Povzeto po nalogi Raziskovalni projekt za potrebe CRP »Konkurenčnost Slovenije 2006-2013«, ki so ga izdelali Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo in Urbanistični inštitut RS (2008), so dejavniki, ki opredeljujejo dostopnost, povezanost in enostavnost premikanja po prostoru splošni in zato relevantni za različne oblike prometa (peš, s kolesom, avtobusom, osebnim avtomobilom...).

Ti so:

- enostavnost dostopa in varnost;
- neposrednost povezav do zelenih destinacij;
- razpoložljivost, količina in možnost izbire različnih povezav (motorizirani, nemotorizirani);
- načini križanj in srečevanj poti različnih uporabnikov (motorizirani, nemotorizirani);
- prijetnost potovanja/premikanja in vizualna privlačnost;
- orientacija.

Vsako koncentriranje različnih programov znotraj mesta dejansko vzpodbuja in omogoča krajše poti do delovnega mesta, prostora nakupov ali kulture.

Razdalja	čas	opis
250m	2-3 min	obvladljivo za vse uporabnike, od otrok do starejših; to je zelena razdalja oz. časovni interval v katerem se že lahko pojavita izhodiščni in ciljni program.
400m	5 min	dostop do lokalnih storitev
800m	10 min	dostop do storitev nad-lokalnega pomena oz. vozlišč in postajališč javnega potniškega prometa, ki zagotavlja povezanost do tovrstnih storitev.

*Preglednica: Dostopnost (Podatki so povzeti iz različnih poglavij v publikaciji Urban Design Compendium (English Partnerships, 2000)).*

Mesto bi moralo biti prirejeno ljudem in biti kraj, kjer je prijetno in varno hoditi do trgovin, parkov in šol, kjer je varno kolesariti, hoditi, kjer delo ni daleč stran ali je lahko dostopno z javnim prevozom. Mesto Koper je v zadnjih letih veliko naredilo za v smeri izboljšanja peš povezav, problematična pa ostaja ureditev peš površin in pločnikov v zaledju, kjer so, po navadi zaradi pomanjkanja prostora, pločniki enostranski ali minimalnih dimenzij. Problematična je varnost in povezava naselje-šola, ki je velikokrat neprimerno urejena.

Problem premagovanja višinskih razlik se zaradi razgibanosti terena pojavlja na območju celotne občine. V zaledju mesta Koper so naselja strnjena in je iz tega vidika dostop do osnovnih storitev olajšan. Poudarek pa je potrebno nameniti povezavi mestnega jedra mesta Koper z obrobjem mesta (kot je na primer Markovec).

Pereča je tudi problematika oseb z omejeno mobilnostjo, tako v mestu Koper kot v naseljih v zaledju. Med osebe z omejeno mobilnostjo sodijo osebe, ki pri gibanju v prostoru potrebujejo posebno pozornost: starejši, gibalno ovirane osebe, osebe s težavami pri vidu, sluhu, osebe z vozički, mamice z otroškimi vozički in z malimi otroci, itd.

Skladno s Konceptom trajnostne mobilnosti v MOK (2014) je na področju hoje potrebno skozi projekte in programe doseči naslednje usmeritve na področjih urejanja peš prometa:

1. Zagotovitev pogojev, da bo čim več prebivalcev krajše poti opravljalo peš z načrtovanjem peš površin,
2. Izboljšanje varnosti in kakovosti prometne infrastrukture,
3. Zasnovati omrežje poti za pešce,
4. Nadgraditi varne poti v šolo,
5. Promovirati hojo med prebivalci,
6. Prilagoditi infrastrukturo gibalno oviranim osebam,
7. Načrtujejo se povezave, ki vključujejo alternativne rešitve za premagovanje višinskih razlik (na primer vzpenjača, žičnica,...),
8. Načrtujejo se izven nivojske povezave posameznih predelov mesta (športno-rekreacijske površine, zavarovana območja (Škocjanski zatok), ipd.).

## 8.2 CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU HOJE

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših dnevnih poti peš	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20% povečanje območij za pešce do 2020</li> <li>• Postopna zapora centra mesta za promet, do l. 2030 dokončna zapora</li> <li>• Vzpostavitev trajnostnih mobilnih koridorijev (zeleni sistem) do 2022</li> <li>• Vzpostavitev 4 novih območij celovitega umirjanja prometa v stanovanjskih soseskah do 2022</li> <li>• Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem središču in zaledju do 2022</li> <li>• Premagovanje višinskih razlik s ciljem povezovanja mestnih četrti (vzpenjača, dvigalo...) do l. 2018</li> </ul>
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev v mestnem prostoru	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 15% delež hoje med opravljenimi mestnimi potmi do 2022</li> <li>• 20% zmanjšanje individualnih prevozov do l. 2022</li> <li>• 2 izvennivojske povezave do l. 2020 Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50% na območju mesta do l. 2026</li> </ul>
Spremljanje števila in navad pešcev	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podatkovna baza o obsegu in navadah pešcev do 2019, ki bo redno osvežena na 2 leti</li> </ul>

### 8.3 AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU HOJE

UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
<p><b>Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših dnevnih poti peš:</b></p> <p><b>1A</b> Dvigalo na Markovec preko klifa, ki predstavlja največjo naravno oviro na območju. Pred začetkom projekta je nujno izvesti študijo oz. raziskavo dejanske potrebe in upravičenosti stroškov gradnje</p> <p><b>1B</b> Razširitev poti za nemotoriziran promet med Žusterno in Izolo z nasutjem obalnega pasu ter ločitev peš poti od kolesarske proge vsaj z pasom rastlinja</p> <p><b>1C</b> Postopno omejevanje motornega prometa v starem mestnem jedru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regulacija števila motornih vozil s prilagajanjem parkirnin v smislu dražjih parkirnin za prebivalce v bližini centra ( 10 do 20 minut hoje), ki bi lahko v center hodili peš ter cenejših ali enakih cen parkirnin za bolj oddaljene prebivalce</li> <li>Ukrep za spremembo oziroma obrat trenda spreminjanja zelenih površin v parkirišča z vzpostavljanjem novih parkov</li> <li>Izdelava načrta razvoja parkirišč ter seznanitev uporabnikov z namembnostjo plačevanja dražjih parkirnin. Parkirišča se ob zadostni količini zbranih sredstev ustrezno nadgrajujejo z novo ponudbo in infrastrukturo (asfaltiranje, polnilnice za električne avtomobile,</li> </ul>	3 milijone	Zahtevno	MOK	2018
	3 milijone	Zahtevno	MOK	2020-2030 (fazno)
	100.00,00€/letno	Zahtevno	MOK, KS	2030
	100.00,00€/letno	Srednja	MOK, KS	2022
	50.00,00€/letno	Srednja	MOK, KS, šole, vrtci	2018
	20.000,00€/letno	Srednja	MOK, KS, komunalna podjetja	2020
	10.000,00€/letno	Srednja	MOK, Komunalna	2018

<p>prehod na multimodalnost...)</p> <p><b>1D</b> Širitev pločnikov in ločevanje peš poti od kolesarskih stez po celi občini in odkup zemljišča (naselja v zaledju in povezave med mestom in podeželjem).</p> <p><b>1E</b> Uvajanje območij umirjenega prometa ob vseh šolah in vrtcih v občini, ter varstva otrok na kritičnih točkah.</p> <p><b>1F</b> Oživitev tradicionalnih peš poti med naselji na podeželju kot rekreativnih zaradi ugodnih reliefnih izvedb tras in ureditev z urbano opremo.</p> <p><b>1G</b> Vzpostavitev sistemov financiranja vzdrževanja rekreativnih poti in pločnikov.</p>				
<p><b>Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev v mestnem prostoru:</b></p> <p><b>2A</b> Učinkovito obveščanje prebivalcev o izvedenih tehničnih in drugih rešitvah (izobraževalnih, ozaveščevalnih,...), ki so izboljšali pogoje za hojo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promocija in ozaveščanje o prednostih in koristih rekreativne hoje in vsakdanje hoje po opravkih</li> <li>• Promocijski in drugi ukrepi za preobrat trenda motorizacije prebivalstva (v gospodinjstvih, v šolah in vrtcih, o podjetjih, v javni upravi)</li> </ul>	3.000,00€/letno	Majhna	MOK, KS, šole, vrtci, policija, društva	2017
<p><b>Spremljanje števila in navad pešcev:</b></p> <p><b>3A</b> Aplikacije za telefone s katerimi bi pešci anonimno prenašali informacije o svojih navadah (koliko hodijo, kje hodijo, kdaj hodijo). Podatki bi se zbirali ter analizirali, skladno z rezultati pa prilagajali in izvajali ukrepi za večjo privlačnost hoje ter večjo</p>	<p>glej pod steber:</p> <p><b>VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA</b> Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti: 3D »Pametno mesto« - uporaba pametnih orodij</p>			



varnost pešcev				
<b>3B</b> Senzoristika ter štetje pešcev in situ torej na pločnikih in ostalih površinah				
<b>Povezovanje Kopra s podeželjem in podeželskih naselij med sabo:</b>				
<b>4A</b> vzdrževanje in vzpostavljanje povezav v rekreativne namene, posvečanju pozornosti podeželju in urejanju prometnih razmer v prid pešcem tudi v vaseh in suburbaniziranih naseljih.	20.000,00€/letno	Srednja	MOK, KS	2020

## 9. KOLESARJENJE

### 9.1 PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU KOLESARJENJA

Kolesa so se pri nas pojavila skoraj istočasno kot drugje v Evropi. Bila so znak prestiža in modna muha bogatih meščanov ter kasneje postale praktično in lahko prevozno sredstvo (<http://sl.wikipedia.org/wiki/Kolesarstvo>).

Kolo je najsmotnejše prevozno sredstvo za razdalje do 5 km. Je dostopno vsem socialnim skupinam, okolju prijazno in ne zaseda veliko prostora. Na večini poti v naseljih je celo najhitrejše prevozno sredstvo. Vsakodnevno kolesarjenje ugodno vpliva tudi na zdravje. Kronične nenalezljive bolezni, kot so bolezni srca in ožilja, rak, sladkorna bolezen, kronične bolezni dihal in prebavil in podobno predstavljajo glavni vzrok smrti v Sloveniji in ostalih državah Evropske unije. Na nastanek teh bolezni vplivajo različni dejavniki tveganja, ki so med seboj pogosto povezani. Dokazano je, da lahko z zdravim življenjskim slogom učinkovito obvladujemo dejavnike tveganja, krepimo zdravje in izboljšamo kakovost življenja.

Telesna dejavnost je tesno povezana z mobilnostjo. Z aktivnim načinom mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa) je mogoče zadostiti dnevnim gibalnim priporočilom zdravstvene stroke, ki pravijo, da tveganje za nastanek kroničnih nenalezljivih bolezni pomembno zmanjšuje že pol ure zmerne telesne dejavnosti večino dni v tednu. Zaradi pozitivnega vpliva na kakovost bivanja se je kolesarjenje v mnogih evropskih mestih uveljavilo kot enakovreden in učinkovit način opravljanja vsakodnevnih poti. Z dvigom kolesarske kulture, izboljšanjem kolesarske infrastrukture in ozaveščanjem bi prebivalce in obiskovalce lahko spodbudili, da bi bistveno večji delež poti čez vse leto opravili s kolesom.

Mestna občina Koper je geografsko zelo razgibana. V zadnjem desetletju so se pešpoti, tako kot kolesarske steze, razvijale pretežno v okolici mestnega središča in priobalnem pasu, ki je pretežno ravninski. Z izjemo Parenzane, poteka večina rekreacijskih poti po obstoječih cestah oziroma so namenjene kombiniranemu prometu, kar je za kolesarje manj varno in tudi manj privlačno.

Osnovni problem obstoječe kolesarske infrastrukture v Mestni občini Koper so nepovezanosti v kolesarski mreži, nepokritosti velikih delov urbanega prostora z novimi težnjami kolesarjev, drobne prometno tehnične in informativne pomanjkljivosti, premalo učinkovitosti prometni nadzor in pregon vozil s kolesnih površin.

Število kolesarskih stez se je drastično povečalo in boljše povežalo v prometno mrežo v okolici mestnega središča. Kljub temu je potrebno cestne povezave do večjih naselij v zaledju Kopra nadgraditi, saj kolesarjem ne nudijo varne povezave do mesta Koper. Opremljenost teh območij s kolesarsko infrastrukturo je pomembna predvsem zaradi prisotnosti šol in vrtcev ter posledično velikega števila otrok.

#### Parenzana – Pot zdravja in prijateljstva

Na Primorskem so obalne občine Koper, Izola in Piran v letu 2000 podpisale pismo o nameri z Italijo in Hrvaško o vzpostavitvi mednarodne pešpoti in kolesarske povezave Porečanke - Pot zdravja in prijateljstva, ki poteka po opuščeni železniški trasi med Trstom in Porečem. V letu 2002 je bila stoletnica obstoja trase. Ob tem jubileju je bila na slovenski strani zagotovljena prevoznost večjega

dela trase, zgrajeni in označeni so bili tudi krajši odseki samostojnih kolesarskih poti. V tem primeru gre posebej poudariti regijski Koper- Izola- Piran in meddržavni pomen predmetne povezave.

Na področju kolesarjenja je potrebno skozi projekte in programe upoštevati naslednje poglobitve usmeritve:

1. Zasnovo novodobno kolesarsko omrežje s celovito povezavo kolesarskih poti v mednarodno, državno, regijsko in občinsko kolesarsko omrežje,
2. Varno in privlačno kolesarjenje,
3. Promocija kolesarjenja z vidika turizma in rekreacije,
4. Promocija kolesarjenja kot pomemben način potovanja,
5. Urejena parkirna mesta za kolesa in zagotovljene ustrezne zahteve glede varnosti parkiranja koles (kolesarnice),
6. Načrtovanje izven nivojskih povezav posameznih predelov mesta (športno-rekreacijske površine, zavarovana območja (Škocjanski zatok), ipd.)
7. Omogočeni stiki z javnimi prevoznimi sredstvi na multimodalnih vozliščih.

## 9.2 CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU KOLESARJENJA

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja iz mestnega središča do primestnih naselij do l. 2027, vključno s kolesarskimi vpadnicami in ključnimi povezavami v zaledje mesta</li> <li>• Premagovanje višinskih razlik s ciljem povezovanja mestnih četrti (vzpenjača, dvigalo...) do l. 2018</li> <li>• Vzpostavitev vsaj 2 multimodalnih vozlišč do l. 2020 s kolesarnicami</li> </ul>
Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10%delež opravljenih poti s kolesom med opravljenimi mestnimi potmi do l. 2022</li> <li>• 20% manj otrok, ki jih vozijo v šolo ali vrtec z avtomobilom do l. 2022</li> <li>• Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo, za 20% do l. 2027</li> </ul>
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odpravljanje vsaj 3 nevarnih ali črnih točk za kolesarje letno do l. 2017</li> <li>• 2 izvennivojske povezave do l. 2020</li> <li>• Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50% v območju mesta</li> </ul>
Spremljanje števila navad kolesarjev	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podatkovna baza o obsegu in navadah kolesarjev do l. 2019, ki bo redno osvežena na 2 leti</li> </ul>

## 9.3 AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU KOLESARJENJA

UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
Zagotovitev pogojev za udobno in prijetno kolesarjenje v mestu in				



<p>km/h) in postavitve postaj ter polnilnic</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spodbujanje kolesarjenja v šolah in postavitve kolesarnic v osnovnih in srednjih šolah</li> <li>• Organizacija kolesarskih dogodkov (s kolesom v šolo/sluzbo, kolesarska dirka...ipd)</li> <li>• Medobčinsko povezovanje kolesarskih poti (skupen P&amp;R, skupna politika izposoje koles)</li> </ul>				
<p><b>Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev:</b></p> <p><b>3A</b> Ukrepi za povečanje varnosti z ureditvijo in povezovanjem infrastrukture ter postavitvijo ustrezne signalizacije:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sprememba zakonodaje (izločitev mopedov, ki zmorejo preko 25km/h in imajo enakovreden status kolesa, iz mestnega prometa).</li> <li>• Okrepitev izobraževanja otrok</li> <li>• Izobraževanje in ozaveščanje kolesarjev glede vozne kulture in uporabe ustrezne kolesarske opreme.</li> <li>• Ureditev ločene poti za pešce in kolesarje.</li> <li>• Ozaveščanje voznikov motoriziranih vozil glede varnosti v prometu in ureditev jasnih prometnih označb ter talnih označb za kolesarje.</li> <li>• Promocija in oglaševanje primerov dobrih praks.</li> <li>• Povečanje nadzora nad kolesarji.</li> </ul>	20.000,00€/letno	Srednja	MOK, KS, šole, vrtci, policija	2020
<p><b>Spremljanje števila navad kolesarjev:</b></p> <p><b>4A</b> Vzpostavitev evidence izposoje v izposojevalnicah koles in na območjih s P&amp;R sistemom.</p> <p><b>4B</b> Štetje prometa na glavnih kolesarskih poteh.</p>	<p>glej pod steber:</p> <p><b>VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA</b></p> <p>Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti: 3D »Pametno mesto« - uporaba pametnih orodij</p>			

<p><b>4C</b> GPS sistemi za identifikacijo najbolj frekventnih lokacij in izdelava strokovnih analiz.</p> <p><b>4D</b> Izvedba anket med kolesarji.</p>				
<p><b>Povezovanje kolesarskih poti mesta z zaledjem in povezovanje poti med naselji zaledja MOK:</b></p> <p><b>5A</b> Vzdrževanje kolesarskih stez v zaledju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev ločenih pasov za kolesarje, zlasti v naseljih.</li> <li>• Ureditev kritičnih točk (npr: priključki gozdnih kolesarskih poti na regionalno cesto) z ustrezno signalizacijo.</li> <li>• Označba rekreativnih tematskih poti.</li> <li>• Ureditev pločnikov, postavitev omejevalcev hitrosti v naseljih.</li> <li>• Identifikacija in ureditev priljubljenih vikend-rekreativnih poti.</li> </ul>	30.000,00€/letno	Srednja	MOK, KS	2020

## 10. JAVNI POTNIŠKI PROMET

### 10.1 PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Po podatkih spletne strani *Evropski teden mobilnosti* smo Slovenci glede uporabe javnih prevoznih sredstev na repu evropske lestvice, saj le okrog 8% Slovencev vsak dan uporabi javni prevoz. Manj ga v vsej EU uporabljajo le še na Cipru. Navdušenje nad avtomobili je zmanjšalo zanimanje za uporabo javnega prevoza, kar posledično vpliva na ekonomijo javnega potniškega prevoza in otežuje obnavljanje voznega parka. Zaradi tega javni prevoz postaja manj privlačen za uporabnike, kar še dodatno povečuje odvisnost od avtomobilov. Tako je v obdobju od leta 2000 do leta 2010 število potnikov v medkrajevem avtobusnem prevozu v Sloveniji upadlo kar za 53 %, na mestnih avtobusih pa za 36 %.

Zaradi posledic pretirane uporabe osebnih avtomobilov (prometni zastoji, onesnaženje zraka izpušni plini, emisije CO<sub>2</sub>, visoka poraba energije, itd.) se vedno več mest obrača k javnim prevoznim sredstvom, čemur sledi tudi koncept trajnostne mobilnosti Mestne občine Koper.

Javni potniški promet na območju Mestne občine Koper temelji na mestnem avtobusnem prevozu. Mestni avtobusni promet je v občini dobro urejen. Zasluge gredo sistematični ureditvi področja javnega potniškega prometa. Obnovljen je bil vozni park ter nekatera postajališča. Prav tako je pozitivno pripomogla tudi urejena javna prometna infrastruktura. Poleg tega je bil velik korak narejen tudi pri vpeljavi novih linij in uskladitvi urnikov prevozov, ki so se bolje prilagodili dejanskim potrebam (pogostejši odhodi avtobusov). Uredilo se je tudi področje subvencioniranja prevozov, tako da so le-ti dostopnejši.

Za razliko od mestnega avtobusnega prevoza, pa je javni primestni potniški promet slabše organiziran. Avtobusne linije so redke. Velik del povezave ob sobotah, nedeljah in praznikih ne deluje. Čedalje večji je delež prebivalstva, ki zaradi različnih razlogov, nima na razpolago oziroma ne vozi osebnega avtomobila. Ob hkratni slabi ponudbi JPP, so ti prebivalci odrezani od osnovne oskrbe, trgovin, zdravstva in ostalih storitev.

Za dostop do osnovnih storitev se predvsem starejši prebivalci vedno pogosteje poslužujejo taksija, ki ponuja alternativo javnemu potniškemu prometu, vendar v občini taksi prevozi niso regulirani ter delujejo po tržnem principu. Taksiji predstavljajo potencial integracije v bodoči občinski sistem javnega potniškega prevoza, predvsem za javne prevoze na poziv.

Splošni problemi slovenskega železniškega prometa, kot so na primer zastarelost vlakov, slaba pokritost, dolgi potovalni časi in majhna pogostost vlakov, itd. so prisotne tudi na območju Mestne občine Koper. Na ozemlju občine deluje regionalna železniška povezava med Ljubljano in Koprom, na kateri so štiri železniške postaje. Železniški javni potniški promet iz smeri Ljubljane zaradi zimskega žleda ne deluje. Na območju občine poteka še mednarodna povezava Ljubljana–Pulj, ki ima dve postajališči.

Obmorska lega mesta Koper ima poleg številnih prednosti pomanjkljivost glede razpoložljivega prostora za razvoj, saj morje onemogoča koncentrični razvoj prometnih ureditev. Glede na obmorsko lego mesta, bi bilo potrebno izkoristiti vodne površine za razvoj pomorskega prometa kot načina javnega prevoza.

Skozi predvidene projekte in programe je potrebno doseči naslednje usmeritve na področju javnega potniškega prometa:

1. Večmodalna vozlišča za kombiniranje prevoza oziroma prehod iz enega prevoznega sredstva na drugo – na primer osebnih avtomobilov, avtobusov, električnega vlakca, žičnice ter električnih koles, ipd.
2. P&R – »parkiraj in se pelji« (angl. Park and Ride) parkirišča,
3. Integriranje šolskih prevozov v sistem rednega linijskega prevoza,
4. Informacijska nadgradnja sistema JPP s pametnim informacijskim sistemom (angl. Intelligent Transport System) (ITS) – obveščanje o prihodih/odhodih,
5. JPP, prilagojen osebam z zmanjšano mobilnostjo,
6. Prehod JPP na alternativne vire energije: stisnjen naravni plin (angl. Compressed Natural Gas) (CNG), utekočinjen naravni plin (angl. Liquefied Natural Gas) (LNG), utekočinjen naftni plin (angl. Liquefied Petroleum Gas) (LPG); vozila na električni pogon ter hibridna vozila (brez emisij, brez hrupa),
7. Pomorski javni prevoz: povezanost severno jadranskih obmorskih mest,
8. Javni prevoz na poziv: poenotenja taksi prevozov (koncesionar),
9. Ureditev financiranja javnega prevoza.

## 10.2 CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Povečanje uporabe javnega potniškega prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povečanje deleža uporabe JPP do l. 2027 za 30% v mestu, 15% v primestnih naseljih in 10% v zaledju</li> </ul>
Izboljšanje ponudbe javnega prometa v mestu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Okrepitev glavnih koridorjev in povečanje kakovosti storitve glede hitrosti in frekvenc, ¼ mestnih linij z vsaj 7 min frekvenco do 2024</li> <li>• Spremljanje, že vzpostavljene točnosti, v centru za mobilnost</li> </ul>
Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi JPP ter ostalimi prometnimi načini	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100% delež ponudnikov JPP ki delujejo v MOK in so vključeni v enotno vozovnico do 2020</li> <li>• Vzpostavitev vsaj dveh P+R do 2025</li> <li>• 10% voznikov, ki prihaja iz zaledja, ki parkira ob mestnem središču uporabi P+R do l. 2026</li> <li>• Enotna koncesija za JPP v mestu, primestnih naseljih in zaledju do l. 2030</li> <li>• Vzpostavitev vsaj 2 multimodalnih vozlišč</li> <li>• Integracija šolskih prevozov in JPP do l. 2025</li> <li>• Vzpostavitev prevozov na klic za zaledje in primestna naselja do l. 2025</li> </ul>
Izboljšanje dostopnosti JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Delež postajališč prilagojenih osebam z omejeno mobilnostjo 20% do l. 2020</li> </ul>
Izboljšanje podobe JPP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izboljšanje zaznavanja JPP med prebivalci do l. 2025</li> <li>• Informacijska nadgradnja sistema JPP do l. 2018</li> <li>• Prehod vozil na alternativne vire do l. 2025</li> </ul>
Izboljšanje medobčinskih in meddržavnih povezav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzpostavitev prevoza potnikov po morju do l. 2025</li> <li>• Vzpostavitev lahke železnice do l. 2030</li> </ul>



### 10.3 AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
<p><b>Povečanje uporabe javnega potniškega prometa:</b></p> <p><b>1A</b> Povečati pogostost avtobusov v konicah in razširitev linij:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Povečati pogostost tudi primestnega javnega prometa.</li> <li>• Omogočiti možnost vožnje s hišnimi ljubljenci.</li> <li>• Razširitev linij mestnega prometa kjer so izražene potrebe.</li> <li>• Povečati število postajališč JPP kjer so izražene potrebe</li> </ul>	80.000,00€/letno	Srednja	MOK, prevozniki, država	2019
<p><b>Izboljšanje ponudbe javnega prometa v mestu:</b></p> <p><b>2A</b> Širitev aplikacij »sledljivosti« avtobusov tudi na primestnih linijah JPP.</p> <p><b>2B</b> Uporabnikom bolj prijazen (enostaven) način obveščanja o prihodih avtobusov.</p> <p><b>2C</b> Uvedba vizualnega obveščanja.</p>	<p>glej pod steber:  <b>VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA</b>            Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti:            3D »Pametno mesto« - uporaba pametnih orodij</p>			
<p><b>Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi JPP ter ostalimi prometnimi načini:</b></p> <p><b>3A</b> Preučitev in postavitve kombiniranja različnih prevoznih sredstev:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uvedba možnosti prevozov koles z avtobusi.</li> <li>• Preveritev mreže avtobusnih linij in nihanja zasedenosti preko leta.</li> <li>• Proučitev možnosti kombiniranja - uporabe šolskih avtobusov za prevoz tudi ostalih občanov.</li> <li>• Proučitev možnosti »prevozov na klic«.</li> </ul>	40.000,00€/letno	Srednja	MOK, prevozniki, država, sosednje države in občine	2025

<ul style="list-style-type: none"> <li>Povezanost centrov pomorskega in železniškega prometa</li> </ul>				
<p><b>Izboljšanje dostopnosti JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo:</b></p> <p><b>4A</b> Izobraževanje (osebja JPP) za pomoč osebam z otroškimi vozički in gibalnimi ovirami (invalidom).</p> <p><b>4B</b> Povečanje deleža postajališč prilagojenim osebam z omejeno mobilnostjo</p>	<p>0</p> <p>5.000,00€/letno</p>	<p>Majhna</p> <p>Majhna</p>	<p>prevozniki</p> <p>MOK</p>	<p>2018</p> <p>2020</p>
<p><b>Izboljšanje podobe JPP:</b></p> <p><b>5A</b> Dopolniti avtobusna postajališča z obveščevalnimi tablami in jasna označitev avtobusnih postajališč z imenom kraja</p> <p>informacijska nagradna sistema JPP</p> <p><b>5B</b> Prehod vozil na alternativne vire</p>	<p>10.000,00€/letno</p> <p>0</p>	<p>Majhna</p> <p>Srednja</p>	<p>MOK</p> <p>MOK, prevozniki</p>	<p>2020</p> <p>2025</p>
<p><b>Izboljšanje medobčinskih in meddržavnih povezav:</b></p> <p><b>6A</b> Vzpostavitev prevoza potnikov po morju in vzpostavitev lahke železnice</p>	<p>15.000,00€/letno</p>	<p>Zahtevna</p>	<p>MOK, država, sosednje občine in države</p>	<p>2030</p>

## 11. RACIONALNA RABA MOTORIZIRANEGA PROMETA

### 11.1 PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU RACIONALNE RABE MOTORIZIRANEGA PROMETA

V današnjem času ljudje potujemo več in dlje, večino poti pa naredimo z avtomobili. Prav zato je v večjih mestih prevoz z avtomobilom med najpočasnejšimi, ker se v prometnih konicah na cestah znajde preveč avtomobilov. Potovanje z avtomobilom škoduje tudi našemu zdravju, saj prepogosto zanemarjamo gibanje, med potjo pa smo tudi veliko bolj izpostavljeni strupenim plinom kot pešci ali kolesarji. Z racionalno rabo osebnih vozil bodo vzpostavljeni osnovni pogoji za uresničitev usmeritev trajnostne mobilnosti na drugih področjih, kot je na primer hoja, vožnja s kolesom in javni potniški promet.

Zaradi povečanega števila avtomobilov se pojavijo težave s parkiranjem, ki so sicer v manjših naseljih manjše. Zaradi dnevnih migracij in prepleta različnih uporabnikov (stanovalci, zaposleni, obiskovalci) pa so težave, povezane s parkiranjem, v mestu Koper pereč problem, saj dnevni migranti v mestu nimajo prave alternative osebnemu prevozu.

Prevoz blaga je eden od pogojev za ekonomski razvoj mesta. Tovorni promet povzroča med drugim prometne zgoščitve in zamaške, saj so predvsem zaradi tovornjakov, namenjenih v Luko Koper, javne ceste zelo obremenjene. Glavni izziv mestne logistike je v uskladitvi potreb po pretovoru blaga z zmanjšanjem okoljskih in socialnih vplivov. Cilj je v zmanjšanju pretoka komercialnih vozil brez da bi se povečal ostali promet, zmanjšanje emisij komercialnih tovornih vozil in preprečevanje zastojev, ki ga povzročajo komercialna vozila ob dostavi (parkiranje v drugi vrsti).

Za zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila, ureditev parkirne politike ter ureditve tovrnega prometa oziroma logistike, je potrebno skozi projekte in programe upoštevati sledeče usmeritve:

1. Območja namenjena parkiranju naj bi bila dobro povezana z JPP,
2. Umirjanje motornega prometa in povečanje prometne varnosti,
3. Izboljšanje parkirnih razmer,
4. Spodbude za okolju prijazna vozila,
5. Umik okoljsko obremenjujočih vozil iz posameznih urbanih delov mesta,
6. Zmanjševanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila,
7. Skupna raba avtomobilov (angl. carpooling), javni avtomobili za kratkoročni najem (angl. car sharing),
8. Dostava v urbanem območju s pomočjo koles/triciklov na električni pogon, ki zagotavljajo dostavo na »zadnjem kilometru«,
9. Uvedba točk, kjer je možno varno prevzeti naročeno/dostavljeno blago (zbirna mesta izven mestnega središča),
10. Regulacije, ki predvidevajo izločanje vozil glede na časovni termin, težo in velikost,
11. Prepoved prevoza vozil določene velikosti ali teže na določenih cestah,
12. Omejitve dostopa glede obsega tovora in lastnosti tovornih vozil,
13. Uporaba železnice in vodnih poti za dostavo.

### 11.2 CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU RACIONALNE RABE MOTORIZIRANEGA PROMETA

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Povečanje prometne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov znotraj</li> </ul>

varnosti	<p>območij umirjanja prometa za 25% do l. 2022 znotraj mesta</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zmanjšanje št. kršitev glede omejitve hitrosti za 25% do 2022</li> <li>25% zmanjšanje št. poškodovanih v nesrečah do l. 2022</li> </ul>
Izboljšanje parkirnih razmer v mestnem središču	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postopno zmanjševanje deleža uličnega dolgotrajnega parkiranja v širšem območju mestnega središča do 2% letno, do popolne zapore centra mesta za promet</li> <li>Zmanjšanja kršitev nepravilnega parkiranja za 50% do l. 2025</li> </ul>
Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmanjšanje deleža mestnih poti na delo z avtomobili za 20% do l. 2022</li> </ul>
Povečanje deleža okolju prijaznih vozil	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vzpostavitev osnovne mreže polnilnic za električna vozila do l.2020</li> <li>20% delež vozil na alternativni pogon do l. 2025 za JPP in javne službe</li> </ul>
Zmanjševanje negativnih učinkov tovornega prometa v centru	<ul style="list-style-type: none"> <li>Povečanje deleža tovora dostavljenega z okolju prijaznimi vozili do 30%, do l. 2022 v mestnem središču</li> <li>vzpostavitev zbirnega-logističnega centra do l. 2025</li> <li>izgradnja novega vhoda v Luko Koper</li> <li>izgradnja novega kamionskega terminala izven mesta</li> </ul>

### 11.3 AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU RACIONALNE RABE MOTORIZIRANEGA PROMETA

UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
<b>Povečanje prometne varnosti:</b>				
<b>1A</b> Uvedba boljšega nadzora (npr. radarjev): <ul style="list-style-type: none"> <li>Ukrepi za realne omejitve hitrosti (samo kjer je res potrebno je omejitev 30km/h)</li> <li>Uvedba »ležečih policajev«, utripajočih/opozorilnih prometnih znakov.</li> <li>Preventiva oz. ozaveščanje, predvsem po TV (npr. filmi o nevarnosti prehitre vožnje, ipd.).</li> </ul>	20.000,00€/letno	Srednja	Policija, redarji, MOK	2017
	50.000,00€	Srednja	regija	2022
	0	Zahtevna	MOK, policija, država	2022
	100.000,00€/letno	Srednja	MOK, država	2025
<b>1B</b> Vzpostavitev centra varne vožnje.				
<b>1C</b> Zakonska ureditev področja tako imenovanih »petindvajsetk«.				
<b>1D</b> Ureditve stanja cest in				

pločnikov				
<b>Izboljšanje parkirnih razmer v mestnem središču:</b>				
<b>2A</b> Obveščanje o možnostih parkiranja in ureditev tarifne politike parkiranja	20.000,00€/letno	Srednja	MOK, redarji	2022
<b>2B</b> Izgradnja dodatnih garažnih hiš.	3milijone	Zahtevna	MOK	2025
<b>2C</b> Dokončanje ureditve parkirišč in boljša izraba obstoječih parkirnih mest.	10.000,00€/letno	Srednja	MOK	2020
<b>2D</b> Uvedba boljšega nadzor nad parkiranjem.	3.000,00€/letno	Srednja	MOK, redarji	2017
<b>Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila:</b>				
<b>3A</b> Izboljšanje linij in pogostosti javnega potniškega prometa (predvsem v zaledju).	0	Srednja	država	2020
<b>3B</b> Promocija alternativnih načinov prevoza, predvsem pri otrocih (vrtec, osnovna šola).	3.000,00€/letno	Majhna	MOK, OŠ, SŠ, društva	2017
<b>3C</b> Ozaveščanje in informiranje o škodljivosti uporabe motornih vozil (negativni učinki na zdravje, škodljivi vplivi na okolje zaradi izpušnih plinov, hrup, ipd.) in promocija trajnostne mobilnosti	15.000,00€/letno	Majhna	MOK, OŠ, SŠ, društva	2017
<b>3D</b> Uvedba alternativnih oblik prevoza:	5.000,00€/letno	Zahtevna	MOK, država, sosednje občine in države	2025
<ul style="list-style-type: none"> <li>• prevoz na poziv,</li> <li>• vlak, električni vlak,</li> <li>• »car sharing« - skupna uporaba avtomobilov,</li> <li>• skupno lastništvo avtomobila npr. last krajevne skupnosti (velja predvsem za zaledje).</li> </ul>				
<b>Povečanje deleža okolju prijaznih vozil:</b>				
<b>4A</b> Finančne spodbude pri nakupu energetske varčnejših in čistejših vozil.	0	Zahtevna	država	2025
<b>4B</b> Uvedba čim večjega števila	15.000,00€/letno	Srednja	MOK	2040

polnilnic za električna vozila				
<b>Zmanjševanje negativnih učinkov tovarnega prometa v centru:</b>  <b>5A</b> Izgradnja novega vhoda in nove vpadnice v Luko Koper, izgradnja novega kamionskega terminala, prehod čim večjega števila tovarnega prometa iz cest na železnico ter umik logističnega centra iz obalnega prostora.	20.000,00€/letno	Zahtevna	MOK, Luka Koper, država, SŽ	2025
<b>Načrtovanje in »demotiviranje« tranzitnega prometa skozi naselja:</b>  <b>6A</b> Uvedba ustreznih prometnih oznak za prepoved prometa.  <b>6B</b> Predlog ukinitve vinjete na obmejnem tranzitnem pasu.	3.000,00€/letno  0	Majhna  Zahtevna	MOK, država  država	2018  2018

## 12. VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

### 12.1 PROBLEMI IN IZZIVI NA PODROČJU CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

V Sloveniji nimamo prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa. Strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) so si sicer enotni v nameri doseganja trajnostnega prometa, vendar se to vodilo na hierarhično nižji ravni dokumentov in ukrepov praviloma izgubi. Brez strateških okvirov in celovite vizije na vseh ravneh načrtovanja prometa ni mehanizmov za določanje prednostnih nalog, za ustrezno razporeditev sredstev in za celovito presojo prispevka določenega prometnega ukrepa k doseganju zastavljenih ciljev (<http://www.trajnostnamobilnost.si/>).

Načrtovanje prometa še vedno smatramo kot gradbene projekte, namenjene gradnji novih cest, mostov, parkirišč, krožišč in podobno. Večinoma so projekti usmerjeni v prometno-tehnične ukrepe, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oziroma povečujemo zmogljivosti cest in parkirišč. Vendar takšen način načrtovanja oziroma urejanja prometa ni trajosten, saj se z izboljšanjem prometnih razmer le povečuje število avtomobilov, vse bolj se polnijo parkirišča, poveča se hrup in onesnaženost zraka ter posledično poslabša kakovost bivanja, ki pa je osnovno vodilo ukrepov trajnostne mobilnosti. Ključna značilnost trajnostnega načrtovanja prometa je osredotočenost na človeka.

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor je v letu 2013 začelo z aktivnostmi prenove prostorske politike in pripravo nove prostorsko razvojne strategije do leta 2030 (v nadaljevanju SPRS 2030). SPRS 2030 bo temeljni dolgoročni prostorsko razvojni dokument Republike Slovenije s cilji, prioriteta in zasnovano prostorskega razvoja do leta 2030, ki bo vključevala izzive prihodnjega razvoja družbe, ter s srednjeročnim, akcijskim delom za obdobje 2014 - 2020, ki bo vključeval podrobnejše kvantificirane cilje v navezavi na izvajanje kohezijske politike v novem programskem obdobju.

Sedaj veljavni krovni državni prostorski akt je v Državnem zboru Republike Slovenije sprejet Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS, št. 76/2004). SPRS je temeljni državni strateški prostorski akt s katerim je bil v Sloveniji uveljavljen koncept vzdržnega prostorskega razvoja ter je skupaj s Strategijo razvoja Slovenije krovni dokument za usmerjanje prostorskega razvoja v Sloveniji in osnova za usklajevanje sektorskih politik ([http://www.mzi.gov.si/si/delovna\\_podrocja/prostor/prostorski\\_razvoj\\_na\\_nacionalni\\_ravni/sprs2030/](http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/prostor/prostorski_razvoj_na_nacionalni_ravni/sprs2030/)).

Na področju prometa so glavne usmeritve opredeljene v **Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS)**. Izvajanje te prometne politike bo učinkovito v povezavi z izvajanjem Strategije prostorskega razvoja Slovenije v smislu racionalnega in učinkovitega prostorskega razvoja. Razpršenost poselitve in proizvodnih zmogljivosti odločilno vpliva na povzročanje prometnih tokov, na njihov potek in posledično na skupne transportne stroške.

Glavnino strateških prometnih odločitev v Sloveniji oblikujemo znotraj prostorskih aktov. Ti se osredotočajo predvsem na prometno infrastrukturo. Prometnega sistema ter njegovega upravljanja ne obravnavajo celostno, v prostorskih aktih pa so odsotne tudi strategije za posamezne elemente prometnega sistema, kot so javni potniški promet, kolesarjenje, pešačenje, parkiranje itd. Tako kot so posamezni deli prometnega sistema obravnavani razpršeno, so razpršena tudi finančna sredstva, ki so večinoma namenjena gradnji infrastrukture za cestni motorni promet, čeprav ta v trajnostni hierarhiji prevoznih načinov nima vodilne vloge (<http://www.trajnostnamobilnost.si/>).

Za doseg trajnostnega načina načrtovanja so potrebni naslednji ukrepi:

1. Izdelava in sprejem Celostne prometne strategije (CPS) s poudarkom na regionalno in meddržavno navezavo,
2. Izdelava mobilnostnega načrta za velike generatorje prometa (kot je na primer Luka Koper),
3. Ureditev področja financiranja: sredstva EU, proračun, itd.,
4. Vzpostavitev občinske in regijske platforme za mobilnost,
5. Spremljanje potovalnih navad,
6. Promocija in spreminjanje potovalnih navad,

## 12.2 CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sprejem CPS do l. 2017, revizije vsaki 2 leti, prenova vsakih 5 let</li> <li>• Vzpostavitev centra za mobilnost, v sklopu katerega bo delovala tudi platforma do 2017</li> <li>• Uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine (glede na »modal split«)</li> <li>• Mobilnosti načrt za velike generatorje prometa (Luka Koper) l. 2017</li> <li>• Celostno prometna strategija na regionalni ravni do l. 2019</li> </ul>
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vidika vključevanja javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Od l. 2017 vse (večje) investicije poleg zakonsko predvidenega vključevanja javnosti opravijo tudi posvet s prebivalci in ključnimi deležniki v vseh ključnih fazah razvoja projekta</li> </ul>
Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Do l. 2018 uvedba spremljanja potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij ter ukrepov v prometnem sistemu</li> <li>• Do l. 2021 ima 80% vseh izvedenih ukrepov in investicij ocenjene učinke</li> </ul>
Integracije med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj MOK	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Po l. 2018 se bodo v sodelovanju med vsemi sektorji pripravile in spremenile ter uskladile strategije ter ukrepi na področju prostorskega in prometnega razvoja ter varovanja okolja in zdravja</li> </ul>

## 12.3 AKCIJSKI NAČRT NA PODROČJU VZPOSTAVITVE CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

UKREP	STROŠEK (€)	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE
<b>Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti:</b>				



<b>1A</b> Sprejem CPS, revizija in prenova	150.000,00	Srednja	MOK	Sprejem I. 2017, revizije vsaki 2 leti, prenova vsakih 5 let
	0	Srednja	Luka Koper	
<b>1B</b> Mobilnostni načrt (Luka – DPN)	4.000,00/leto	srednja	MOK, Ministrstvo, obmejne občine	2017 2019
<b>1C</b> Izdelava CPS tudi na regionalni in meddržavni ravni				
<b>Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vidika vključevanja javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti:</b>	10.000,00/leto	Majhna	MOK, KS, policija, šole, vrtci, društva	do izvedbe ukrepov v CPS in doseganju ciljnih vrednosti
<b>2A</b> Neprekinjenost delovanja / udeležanja CPS, ne glede na politiko, informiranje: Primerno ozaveščanje politike in ostalih udeležencev Informiranje in poročanje o dogajanju Delavnice po krajevnih skupnostih in z deležniki				
<b>Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti:</b>				
<b>3A</b> Zagotavljanje virov financiranja (Eko taksa, EU sredstva)	20.000,00/leto	Srednja	MOK	do izvedbe ukrepov v CPS
	5.000,00/leto	Majhna	MOK, KS, policija	do izvedbe ukrepov v CPS
<b>3B</b> Spremljanje navad (ankete)	150.000,00/leto	zahtevna	MOK	2018
<b>3C</b> »Pametno mesto« - uporaba pametnih orodij				
<b>Integracije med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj MOK:</b>	15.000,00 €/letno	Srednja	MOK	2018
<b>4A</b> Uskladitev ciljev v različnih strateških dokumentih ter uskladitev prioritete, da se medsebojno dopolnjujejo.	50.000,00 €	Srednja	MOK	2017
<b>4B</b> Ustanovitev ekipe za mobilnost in priprava izvedbenega načrta in zagotovitev kontinuitete.				
<b>Prometno načrtovanje skladno s kraji in naselji:</b>				
<b>5A</b> Uskladitev in raba prometnih	10.00,00 €/letno	zahtevna	MOK, KS, država	2020

strategij in predpisov za potrebe in razvoj kraja				
--	--	--	--	--

## GRAFIČNA PRILOGA

# **PREDLOG PROSTORSKIH USMERITEV IN IZHODIŠČ ZA DOLOČITEV KLJUČNIH RAZVOJNIH VSEBIN POVEZAVE MEST KOPER IN BUZET**

## 1. UVOD

Mestna občina Koper (MOK) je v okviru izvajanja projekta »PUT-UP ISTRE« naročila izdelavo celostne prometne strategije za Mestno občino Koper ter pripravo predloga prostorskih usmeritev in izhodišč za določitev ključnih razvojnih vsebin povezave mest Koper in Buzet.

Splošni cilj projekta PUT-UP ISTRA je vzpostavitev trajnostnega regionalnega koncepta razvoja Istre s katerim se želi doseči učinkovito upravljanje prostora in naravnih virov ter zagotoviti učinkovite javne storitve in infrastrukturo na področju Slovenske in Hrvaške Istre. Slovensko-hrvaško čezmejno sodelovanje poteka že več let ob podpori različnih EU in nacionalnih finančnih instrumentov.

Občini Koper in Buzet sta že leta 1987 postali pobrateni mesti. Sodelovanje se je še posebej okrepilo v zadnjih letih, ko sta občini skupaj sodelovali na številnih evropskih projektih, kot na primer:

- REVITAS – kulturna dediščina v navezavi s promocijo turizma
- REVITAS II kulturna dediščina v navezavi s promocijo turizma
- DIVA – sanacija divjih odlagališč
- GROW EU (Europe for Citizens programme).

Namen elaborata je analizirati možnosti in priložnosti ter povezljivost in sodelovanje med mestoma Koper in Buzet. Gospodarska razvitost obmejnih območij in odprtost mej so pogosto dejavniki, ki gospodarsko rast in s tem gospodarski razvoj pospešujejo in ustvarjajo skupne sinergijske razvojne učinke na obeh straneh meja.

Cilj tega dela naloge je, da prikaže razvojne gospodarske potenciale in možnosti trajnostnega razvoja turizma na obmejnih območjih med Slovenijo in Hrvaško. Poudarek je na povezovanju mest Koper in Buzet.

Slika 18: Grb Mestne občine Koper in občine Buzet

## 2. BUZET

Buzet, staro naselje, leži na griču nad reko Mirno v osrednjem delu severne Istre ob cesti, ki povezuje Slovenijo prek mejnega prehoda Sočerga s hrvaško avtocesto, novejše naselje pa raste ob vznožju vzpetine Fontana.

V času rimskega imperija se je današnji Buzet imenoval Pinguentum. V srednjem veku je bilo naselje, ki je bilo v lasti oglejskega patriarha in v starih listinah prvič omenjeno 804, že utrjeno s fortifikacijami. Kasneje je mesto prešlo v last raznim fevdalnim družinam. Od leta 1421 do 1797 pa so bili lastniki benečani. V drugi polovici 15. stoletja so ga večkrat oblegali Turki. Današnjo podobo je mestece dobilo v času beneške vladavine. Tedaj so se gradile mestne utrdbe, na katere so se kasneje ponekod nadzidali stanovanjski objekti. Ohranjeno je dvoje mestnih vrat, glavna iz 1547 in severna iz 1592. Na terasi glavnega trga je v skalo izklesana ploščad, na kateri stoji 1784 obnovljena župnijska cerkev v kateri je, kakor tudi v drugih cerkvah v Buzetu in okolici (sv. Juraj na vrhu mestnega griča, iz začetka 17. stol.; baročna cerkev sv. Ante; sv. Marije Magdalene iz 1325 in sv. Ivana iz 1634) veliko zanimivih cerkvenih predmetov in več slik naslikanih v beneških delavnicah v 17. in 18. stoletju. Tu stoji ohranjen tudi eden najlepših istrskih vodnjakov. V bližini Buzeta so odkrili tri zgodnjerednjeveška pokopališča (langobardsko iz obdobja okoli leta 600 n. št.; bizantinsko iz 7. - 8. stol. in starohrvaško iz 9. -10. Stoletja). V mestu je muzej z bogato arheološko, etnografsko in zgodovinsko zbirko.

Tabela 1: Pregled števila prebivalcev po letih

Pregled števila prebivalcev po letih														
<a href="#">1857</a>	<a href="#">1869</a>	<a href="#">1880</a>	<a href="#">1890</a>	<a href="#">1900</a>	<a href="#">1910</a>	<a href="#">1921</a>	<a href="#">1931</a>	<a href="#">1948</a>	<a href="#">1953</a>	<a href="#">1961</a>	<a href="#">1971</a>	<a href="#">1981</a>	<a href="#">1991</a>	<a href="#">2001</a>
422	458	545	565	590	571	2853	2638	709	614	651	853	1742	1854	1721

Slika 19: Panorama Buzeta

Slika 20: Stari del mesta Buzet

## 3. KOPER

Koper (italijansko Capodistria, slovensko glava Istre) je šesto največje mesto v Sloveniji in s 23.726 prebivalci največje ob Obali. Je upravno središče Mestne občine Koper. Mesto ima dva uradna jezika, poleg slovenščine tudi italijanščino. Ob mestu je mednarodno пристanišče Luka Koper.

Sledovi poselitve koprškega območja segajo v srednji paleolitik in neolitik. O tem pričajo številna jamska najdišča na Kraškem robu. Prva poselitev koprškega otoka sega v rimsko republikansko obdobje. Novejše arheološke najdbe iz 3. - 1. stoletja pr. n. št. segajo v čas, ko je bila v pisanih virih na širšem koprškem območju omenjena antična naselbina Aegida. Proti koncu rimskega cesarstva je bila

na otoku večja naselbina, v poznoantičnem obdobju pa ena izmed postojank obrambnega sistema Claustra Alpium lularum. V času preseljevanja narodov se je romansko in poromanjeno okoliško prebivalstvo zateklo v otoško naselje. Ko so severno Istro sredi [6. stoletja. zasedli Bizantinci, so Capris dobro utrdili in ga preimenovali v Iustinopolis (po cesarju Justinu II.). Varna otoška lega ob poteh proti Gradežu, tedaj pomembnemu središču ob severni jadranski obali, je mestu omogočila nagel razcvet. V 8. stol. se je v zaledje istrskih mest naseljevalo slovansko prebivalstvo, ki se je v postopno pomaknilo do obalnih mest.

Slika 21: Otok Koper na veduti iz leta 1781, preden so ga z nasutjem povezali s kopnom (1827). Avtorja: Francesco del Pedro in Marco Sebastiano Giampiccoli.

Koper se je leta 932 povezal z Benečani. Ti so skrbeli za varnejšo plovbo, s pogodbami pa so si počasi podrejali mesto. Leta 1186 je Koper postal svobodna komuna z voljeno oblastno strukturo. Osamosvojila se je koprška škofija, ki ji je koprška komuna podelila posesti v vaseh Lopar, Padna, Brič in Sermin. Pozneje, do leta 1208, so mestu gospodovali istrski mejni grofje in za njimi oglejski patriarhi. Ti so Koper izbrali za sedež svojih fevdalnih posesti v Istri in ga poimenovali Caput Histriae (Glava Istre), ki so ga kasneje poitalijanili v Capo d'Istria. V času vladavine oglejskih patriarhov se je mesto vztrajno borilo za privilegije in obdržalo lastne statute, ki so omejevali oglejsko oblast. Mestu so patriarhi podelili oblast nad vasmi v zaledju severne Istre.

Po daljšem obdobju samostojnosti je Koper skupaj z drugimi Istrskimi mesti 1279 prešel pod Benečane. V 16. stoletju je dobil privilegiran položaj na gospodarskem in upravnem področju. Na prelomu iz 15. v 16. stoletje so v Kopru ustanovljali menjalnice, banke in obrtne delavnice. V robne dele mesta se je preseljevalo čedalje več Slovencev, ki so se predvsem ukvarjali z solinarstvom, ribištvom in kmetijstvom. V času beneške vladavine je mesto na trgovskem področju uspešno tekmovalo z bližnjim Trstom, saj je imelo zaradi lege na otoku in utrjenih zidov ugoden obrambni položaj. V 16. stoletju je Koper dobil sodišče za civilne in kazenske zadeve ter nekaj drugih upravnih funkcij za naselja v zaledju severne Istre. Zaradi tujih upadov, so bili prek Istre in Krasa usmerjeni v Beneško republiko, zato Koprsko niso ogrozili, pač pa je bilo močno opustošeno njegovo podeželsko zaledje.

V času spopadov med Benečani in Avstrijo je trgovina z zaledjem, predvsem s Kranjsko, upadla. Mesto je prizadela kuga, med katero se je število prebivalstva zmanjšalo z 8000 na 1800. Počasi si je ob trgovini s soljo, s prodajo olja in vina opomogla. Šele sredi 17. stoletja so ponovno našteali 4500 prebivalcev. Koper je pomembno gospodarsko moč ohranil vse do 17. stoletja, ko sta bila Trst in Reka proglašena za svobodni pristanišči.

Slika 22: Koper na veduti iz leta 1867, avtorja Gottlieba C. W. Haaseja

Pomembno pomorsko in trgovsko vlogo je Koper izgubil s propadom beneške republike (1797) ter z dograditvijo železnice Dunaj-Trst (1857). Glavno trgovsko, pomorsko, postopno tudi industrijsko središče avstro-ogrške monarhije je postal Trst, Koper pa z agrarno okolico vedno bolj njegovo zaledje za oskrbo s kmetijskimi pridelki. Meščani, predvsem Italijani, so živeli od solinarstva, ribištva in lokalnega ladjedelništva, ljudje v okolici, pretežno Slovenci, od poljedelstva in živinoreje. Po 1819 se je začelo dokončno rušenje mestnega obzidja, 1827 je bil zgrajen kilometer dolg nasip s cesto od starega pristanišča do Semele. Otok so s kopnim povezali v 19. stoletju. Tedaj so na plitvinah okoli mesta uredili soline, vendar so jih v 20. stoletju opustili, zemljišče izsušili in ga namenili kmetijstvu.

Slika 23:: Koper okoli leta 1900

Koper je bil osvobojen 30. aprila oz. 1. maja 1945. Po koncu 2. svetovne vojne se je v letih 1945 do 1954 iz Kopra izselila v Italijo večina avtohtonega prebivalstva. Leta 1947 je bila podpisna Pariška mirovna pogodba, s katero je Koper na podlagi Devinskega sporazuma postal sedež cone B Svobodnega tržaškega ozemlja.

Po podpisu londonskega memoranduma leta 1954 je postal Koper pomembno gospodarsko in politično središče slovenske obale, kar je povzročilo hiter razvoj. Leta 1957 so začeli vzhodno od starega mesta graditi novo pristanišče. Poglobili so plitvo morje Škocjanskega zatoka, izkopano gradivo so uporabili za nasipanje plitvin ob obali. S tem so pridobili dovolj ravnih površin za pristaniške objekte. Luka Koper se je začela pospešeno razvijati po letu 1967, ko so zgradili 31 km dolg železniški priključek Koper-Prešnica, ki je povezoval Koper s slovenskim in srednjeevropskim zaledjem. Velik del prometa predstavlja tranzitno blago za srednjo Evropo. Pristanišče je usposobljeno za pretovarjanje različnih vrst blaga za kontejnerski in RO-RO (roll on-roll off) promet, generalno blago, razsuti tovor (žito, rude), tekočine, les in sadje.

Zgodovinsko mestno jedro z vrsto pomembnih kulturnih spomenikov pa je ohranilo osnovne značilnosti srednjega veka.

#### 4. SLOVENSKA ISTRA

Slovenska Istra obsega okoli 10% največjega Jadranskega polotoka, ki večji del spada v Republiko Hrvaško. Območje, ki si ga pod imenom Slovenska Istra predstavljamo, omejujejo: na severu državna meja z Italijo, na jugu reka Dragonja z državno mejo s Hrvaško, na vzhodu Kraški rob in na zahodu Jadransko morje. Pokrajina meri le okoli 330 km<sup>2</sup> (celoten Istrski polotok pa več kot 3600 km<sup>2</sup>). Več kot četrtno celotne površine pokriva gozd. Obalno zaledje zajema skupaj s podeželjem več kot 220 vasi, naselij ter večjih in manjših zaselkov, razpršenih po celotnem območju Slovenske Istre.

Slika 24: Zemljevid Istre

Že od srednjega veka dalje je najpomembnejšo vlogo v gospodarstvu tega prostora imela trgovina med obmorskimi kraji in zaledjem. Velik razmah je doživela v času Beneške republike, ki je Koper spremenila v eno najpomembnejših pristanišč. Poseben pomen je v tem času imela trgovina s soljo. Poseben pomen je v Slovenski Istri imel turizem; predvsem zdraviliški, ki preko Portoroža predstavlja jedro kasnejšega turističnega razvoja Slovenskega Primorja.

Prostor, ki je bil skozi vso svojo zgodovino na prepihu interesov "velikih narodov", vabi s svojo bogato naravno in kulturno dediščino. Soustvarjali so jo ljudje, ki so skozi stoletja prihajali iz vseh strani Evrope in se naselili v Slovenski Istri.

Slovenska Istra leži na izjemno ugodnem klimatskem področju; spada v submediteransko območje in je najtoplejši del Slovenije.



## 5. POVEZOVANJE MEST KOPER-BUZET

Povezovanje med mestoma Koper-Buzet sega že pred nastankom meje, ko je veliko število prebivalcem dnevno emigriralo, predvsem zaradi službe, iz enega mesta v drugo. Povezovanje in čezmejni odnosi so se ohranili še danes, od ohranjanja sorodstvenih in prijateljskih vezi, prehodov dvolastnikov do nadgradnje spontanega sodelovanja med lokalnim prebivalcem in vse tesnejše povezovanje na občinskih in regionalnih ravneh ter vse močnejše pobude za celovito obravnavo območja in skupen razvoj. Tehnološki napredek in modernizacija družbe, predvsem pa aktualno padanje državnih meja, so spremenili način življenja prebivalcev.

Cilji povezovanja:

- Skupno prostorsko načrtovanje
- Skupna razvojna vizija
- Skupna podatkovna baza in spletni portal
- Izdelava strateških usmeritev za trajnostni razvoj ob varovanju bogate kulturne in naravne dediščine ter maksimalna uskladitev razvojnih in prostorskih prioritet območja ter upoštevanje le-teh v posameznih razvojnih programih tako na državni, regijski in občinski ravni
- Dogovor o skupnih investicijah in drugih projektih s katerimi se bo do lahko potegovali za pridobitev evropskih sredstev.

Slika 25: Povezava Koper-Buzet

S padcem meje bo območje dobilo večjo odprtost, kar je za vsakodnevno življenje kot tudi gospodarske dejavnosti izrednega pomena. Brisanje meja povzroča tudi spremembe v psihološkem smislu posameznikov, v duhu evropske politike prostega pretoka blaga, storitev in ljudi so omogočeni še tesnejši stiki mest.

Turizem je tista dejavnost, ki naj bi območje najbolj promovirala in predstavlja največji potencial za razvoj tega območja in povezovanje krajev. Vendar se premalo pozornosti posveča razvoju novih podpornih informacijskih orodij, kot so npr. informacije preko dlančnikov, pametnih telefonov, prisotnost informacijskih info stebrov.

Gospodarsko čezmejno sodelovanje bi se pospešilo, če bi se dalo urediti socialne, finančne, davčne, pravne in administrativne sisteme med Slovenijo in Hrvaško.

Slika 26: Mejni prehod Sočerga

EU usmerja politiko v močno teritorialno sodelovanje za razvoj tesnih teritorialnih partnerstev regij iz več držav in sicer v korist vsake posamezne regije in njenih prebivalcev. Evroregija je nov trend združevanja, ki je kot neka nadgradnja programov čezmejnega sodelovanja. Nastane na pobudo lokalnih in regionalnih oblasti ene ali več držav nekega obmejnega območja z namenom pospeševanja gospodarskega in družbenega razvoja danega obmejnega območja, boljše povezanosti in izrabe infrastrukture ter spopadanje s skupnimi problemi in je kot taka primeren okvir za izvajanje evropskih projektov, za izboljšanje mobilnosti delavcev ter ekonomske, socialne in teritorialne kohezije.

Povezava mest Koper-Buzet bi morala temeljiti predvsem na:

- skupna komunalna infrastruktura (vodovod, kanalizacija)
- skupne gospodarske javne službe
- industrijsko-obrtna cona
- skupen nastop pri turistični ponudbi (kolesarske in pešpoti, športni turizem, razpršeni hotel, skupne prireditve itd.).

## 5.1 SKUPNA INFRASTRUKTURA IN SKUPNE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE

Glavni prepoznani problem je v tem, da je pristop k upravljanju s čezmejnimi komunalnimi infrastrukturnimi sistemi dokaj nesistematičen in v veliki meri popolnoma prepuščen lokalnim pobudam. Tako se zaradi različnih interesov uporabljajo strokovno neustrezni pristopi, zaradi česar se skoraj vedno ena stran v tem odnosu počuti prikrajšano, kar dolgoročno vodi k ukinjanju čezmejnih povezav in posledično dražjim in manj zanesljivim rešitvam oskrbe. Čezmejni komunalni in vodovodni sistemi v evropski zakonodaji nimajo posebnega statusa.

Trend povezave čezmejnih komunalnih, elektroenergetskih in vodooskrbnih sistemov je možno zaznati po vsem svetu, potencialni razlogi za to so številni, predvsem je mogoče kot razloge izpostaviti rast prebivalstva in izboljšane standarde oskrbe v državah v razvoju, klimatske spremembe in razvoj svetovne trgovine, ki med dobrine (storitve) s katerimi je mogoče trgovati umeščajo tudi pitno vodo, elektriko itd.

Pomanjkljiv je celovit pravni okvir za izvajanje čezmejne povezanosti javne komunalne infrastrukture in se kaže v tem da so te precej omejene in nedodelane in ne vključujejo različnih možnih scenarijev razvoja dogodkov, odgovornosti, pogosto pa so tudi dokaj kratkoročne, kar neugodno vpliva na dolgoročno zasnovano delovanje in čezmejno povezovanje le-teh sistemov. Pogosto se s tem ukvarjajo, kot tudi s samo realizacijo in medsebojnimi pogodbenimi odnosi, le najnižji nivo, neposredno izvajalci javne službe. Vendar pa je vključevanje hierarhično nadrejenih struktur (občine, regije, država) v tem procesu ključnega pomena za tekoče komuniciranje in izogibanje eventualnim konfliktom.

Slika 27: Panoramski pogled na Buzet

Slika 28: Panoramski pogled na Koper

Določanje cene uslug, ki je predmet čezmejne dobave se pogosto izkazuje kot ključen vir težav pri čezmejni povezanosti. Pri tem se pojavljajo tako izzivi previsokih cen, ki silijo čezmejnega uporabnika k pogosto izjemno dragim rešitvam razvoja lastnega sistema, kot tudi prenizkih cen, ki vodijo k razmisleku o prekinitvi dobave na strani države vira ali povečanju odvzema. Pomanjkljivo skupno dolgoročno načrtovanje je prepoznana lastnost čezmejnih komunalnih sistemov, kar neugodno vpliva na različne elemente upravljanja z njimi. Tako je potrebno dolgoročno opredeljevati tako razvoj sistemov in njihovo investicijsko vzdrževanje na strani dobave, kakor tudi dolgoročno stabilnost na strani odvzema. Jasno je potrebno prepoznati, da je stabilno čezmejno povezovanje komunalnih storitev ključnega pomena, saj ob klimatskih spremembah in potencialnemu onesnaženju omogoča bolj zanesljivo in varno oskrbo prebivalstva. Pri tem ne moremo spregledati ekonomskih vidikov, saj je iskanje oskrbe v okviru nacionalnih okvirov lahko izjemno drago, ta strošek pa se praviloma prenaša na končne uporabnike storitve.

Uporabniki v prvi vrsti želijo zanesljivo in kvalitetno oskrbo po sprejemljivi ceni. Pri tem sam uporabnik nima želje po tem, da je njegova oskrba določene nacionalnosti. Vprašanja vezana na zanesljivost so povezana z večno potrebo po čezmejni povezljivosti sistemov vsaj za izredne primere izpadov.

Slika 29: Skupna vlaganja v izgradnjo infrastrukture

Veliko je bilo narejenega predvsem na čezmejni oskrbi s pitno vodo, ki jo je v Sloveniji mogoče spremljati predvsem na mejah z Republiko Italijo in Republiko Hrvaško. Pri teh povezavah gre po eni strani za zgodovinsko pogojeno stanje (spremembe državnih meja), po drugi strani pa tudi za iskanje ekonomsko optimalnega izvajanja obvezne javne službe oskrbe s pitno vodo in povečanje zanesljivosti oskrbe s pitno vodo zaradi priključitve na alternativni vodni vir. Hkrati z upravljanjem samih vodovodnih sistemov se je potrebno zavedati, da je na mejnem območju še bistveno več vodnih virov, ki imajo čezmejni značaj.

Pred kratkim so prenovili na hrvaški strani cestno povezavo, ki pelje od Buzeta do mejnega prehoda Sočerga. Slovenska stran naj bi po informacijah pričela z obnovo ceste ob odprtju mej oz. ob vstopu hrvaške v »Schengen«. Tako bosta občini Koper in Buzet dobili kakovostno cestno povezavo. To ima velik pomen za celotno regijo, še posebno v poletni turistični sezoni. Pomembna pa je tudi za gospodarstvo. Mesti Buzet in Koper že od nekdaj gravitirata eden na drugo, zato bodo boljših povezav veseli obrtniki in podjetniki.

Izkazuje se, da potrebuje območje novo ali vsaj posodobljeno infrastrukturo, ki bi ji omogočal doseganje ekonomskih, družbenih, v zadnjih desetletjih pa vse bolj tudi okoljskih ciljev. Izgradnja ali posodabljanje komunalnih, transportnih in energetskih omrežij, izgradnja objektov za izvajanje storitev na področju vzgoje, izobraževanja in skrbi za občutljive skupine ljudi je zato nujno potrebna. Gradnja takšnih objektov zahteva velika investicijska sredstva, ki jih lokalne skupnosti še zlasti v sedanjih gospodarskih razmerah pogosto ne morejo zagotoviti. Partnerstvo obeh mest pri izgradnji skupne infrastrukture je zato lahko dobrodošel in učinkovit način financiranja projektov, ki jih prebivalci potrebujejo.

## 5.2 SKUPNA OBRITNO-POSLOVNA CONA

Obrtno-poslovne cone (OPC) so bile v nekajletnem obdobju gospodarske konjunktore poleg individualne stanovanjske gradnje najhitreje rastoči prostorski pojav, zlasti na dobro dostopnem podeželju. V nekaterih elementih so si podobne: večinoma zasedajo manjše površine, kamor se usmerjajo podjetja različnih dejavnosti, potrebujejo upravljavca cone, varovanje objektov, boljšo ponudbo prehranjevalnih in športnih dejavnosti za zaposlene.

OPC morajo imeti poleg osnovnih objektov zagotovljeno tudi vso infrastrukturo (elektrika, voda, cestne povezave, telekomunikacije). OPC so namenjene nastanitvi najemnih podjetij, zato so instrumenti regionalne gospodarske politike in orodje za prostorsko načrtovanje. To so predvsem proizvodna, gradbena, logistična in storitvena podjetja.

Podjetniške cone so bile velikokrat ustanovljene kot zadnje v nizu ukrepov za spodbujanje gospodarsko šibkih območij, ko so se običajne gospodarske in zaposlitvene razvojne politike izkazale kot neuspešne.

Slika 30: Mesto Buzet z območjem obrtne cone

Podjetniška cona naj bi z manj ostrimi predpisi privabila vlagatelje (primernejša cena zemljišč, paket davčnih olajšav, plačne podpore) in povečala privlačnost delovnih mest.

Podjetniki se za izbrane lokacije večinoma odločajo zaradi ugodnejše lege, razpoložljivega prostora (velikost), dostopnost in opremljenost s komunalno infrastrukturo ali kombinacije več razlogov. Zanje je neka lokacija ugodna, če je dobro dostopna, ločena od naselja, daje več prostora, ima urejeno infrastrukturo ipd.

V Buzetu razpolagajo z obrtno-poslovno cona, katero bi lahko koristili tudi prebivalci na slovenski strani. Glede na to, da je pri njih že postavljena taka cona je nesmiselno ustanavljat nove na Slovenski strani, saj so veliki problemi s pridobitvijo ustreznega zemljišča (odkupi), zamudni in dolgi postopki pri pridobivanju ustreznih dokumentov (gradbeno dovoljenje itd.) ter pomanjkanje finančnih sredstev.

OPC so kot dejavni sooblikovalci pokrajine dober primer medsebojnega součinkovanja več fizično in družbenogeografskih elementov (lokacija, podjetniško žarišče, človeški viri, lokalna skupnost ipd.). Njihove prednosti (nova delovna mesta, manj selitev, nadzor nad onesnaževanjem, specializacija dejavnosti itd.) so dober argument za krepitev meddržavnega razvoja in povezanosti.

Nekaj možnih pristopov za spodbujanje skupnih OPC:

- povezovanje podjetij, ki se ukvarjajo z določeno dejavnostjo in se nahajajo na istem območju;
- ustvarjanje in negovanje mrežnih povezav med podjetji za izmenjavo izkušenj in vzajemno učenje;
- spodbujanje sodelovanja med podjetji in razvojno raziskovalnimi institucijami;
- zagotavljanje potrebnih trdih in mehkih infrastruktur, ki podjetjem omogočajo inovativnost in konkurenčnost (npr. širokopasovni dostop do interneta, kapital za tvegana vlaganja).

### 5.3 TURIZEM

Podeželje Slovenske Istre ni bilo nikoli obravnavano kot turistično področje, saj so se vse moči razvoja turizma v Slovenski Istri osredotočale na Obalo, gradilo se je na "sonce-morje-plaža" turizmu. V zadnjem času se vse bolj uveljavlja interes po trženju Obalnega zaledja in podeželja v turistične namene, vendar je organiziranost turistične ponudbe v teh krajih razpršena. Število malih ponudnikov je veliko, prepletajo pa se javni, zasebni in civilni interesi, to pomeni, da se tu srečujejo predstavniki oblasti, gospodarstva in društev.

Slovenska obala je kratka in preveč urbanizirana, zato se narave željni turisti in obiskovalci čedalje bolj obračajo v njeno zaledje. Obenem jim Obalno zaledje in podeželje Slovenske in Hrvaške Istre ponujata številne turistične atrakcije in ima že razvite turistične proizvode in storitve (gostilne in osmice, turistične kmetije, sakralne objekte, vinske ceste, sprehajalne in gozdne poti, itd.). Večina teh proizvodov in storitev je razdrobljenih in nepovezanih, zato bi morala biti temeljna usmeritev tega področja razvoj integralnih turističnih proizvodov, ki bodo temeljili na povezovanju turističnih ponudnikov tako na podjetniški kot tudi na trženjski ravni. Sprehodi in kolesarjenje po naravi, obiskovanje cerkva in starih istrskih vasi, itd. so zastoj in ne prinašajo neposrednega zaslužka, čeprav morajo obiskovalci nekje prenočiti, se nahraniti, zabavati, itd. in je zato zaslužek z njihovim obiskom šele posreden.

Pomemben del sekundarne turistične ponudbe in dejavnik privlačnosti turističnega kraja so tudi prireditve, vendar je od turista odvisno, kakšno vrsto prireditev si bo izbral in kakšne pomen neki prireditvi daje. Slednje so lahko, kulturne, zabavne ter športne in rekreacijske, lahko pa gre za sejme, kongrese ali razstave.

Med množico tradicionalnih prireditev, ki se vsakoletno prirejajo v Obalnem zaledju in na podeželju Slovenske Istre velja izpostaviti:

- pustovanje
- šagre, kot star način praznovanja (z glasbo in plesom) goda zavetnika domače
- župnije, ki se v vsaki vasi priredi od pomladi do jeseni,
- velikonočna razstava v Kortah,
- praznik špargljev, pomladi v Gračišču,
- obmejno srečanje prebivalcev med Rakitovcem in Vodiciami (odprta meja), maja meseca,
- praznik refoška, maja meseca v Marezigah,
- srečanje oljkarjev, pomladi v Kortah,
- umetniške delavnice v Abitantih, od pomladi do jeseni,
- rally oldtimerjev, junija meseca po cestah obalnega zaledja,
- klasično, ročno pridobivanje soli, v poletnih mesecih v Sečoveljskih solinah,
- Primorski poletni festival, ki se v juliju in avgustu odvija na vsej Obali,
- zgodaj jeseni, obiranje grozdja,
- Martinov tek, oktobra meseca od Kort do Šareda, in Martinov pohod od Kort do Šmarij,
- Martinovanje,
- pozno jeseni, obiranje oljk,
- 26.12. Štefanovo, blagoslov konjev v Zanigradu

Za turizem v Obalnem zaledju in na podeželju Slovenske Istre danes lahko rečemo, da je neorganiziran in da ne konkurira turistični ponudbi Obale, saj slednja zajema popolnoma drugačen segment turistov kot njeno zaledje.

#### Prednosti:

- pestrost in privlačnost naravnega okolja;
- geografski položaj, lahka dostopnost;
- razvita infrastruktura;
- ugodna lokacija za razvoj turizma;
- neokrnjena narava;
- vinska cesta;
- tipična in kakovostna gastronomija;
- ohranjena pristna arhitektura;
- vse večja rast obiskovalcev.

#### Slabosti:

- ni jasne razvojne skupne strategija turizma;
- razpršenost in nepovezanost turistične ponudbe;
- neizdelani prostorski načrti in nedefinirana raba prostora;
- odsotnost vključevanja zaledja v turistično ponudbo Obale;
- ciljni trg še ni definiran;
- slaba predstavitev zaledja;
- premajhno število prenočitvenih zmogljivosti;
- slabo označene pešpoti.

#### Priložnosti:

- sorazmerno neodkrita turistična destinacija;
- možnost povezovanja različnih turističnih programov v celovito turistično storitev;

- možnost ponudbe pristnih, naravnih in kulturno avtentičnih turističnih proizvodov;
- povezanost lokalnih turističnih ponudb na regijski in državni ravni kot celovitih skupnih turističnih programov;
- oblikovanje in trženje avtentičnih tipičnih turističnih proizvodov, ki vključujejo naravne in kulturne danosti;
- razvoj kakovostnih namestitvenih objektov;
- rast kakovosti turističnih storitev in usposobljenosti zaposlenih;
- usklajen razvoj kmetijstva, oljkarstva, sadjarstva, vinogradništva in vinarstva;
- ohranjanje neuničujočega odnosa do narave;
- povezovanje z Obalo za skupno trženje na oddaljenih trgih;
- zaposlitev lokalnega prebivalstva;
- možnost razvoja konjeniškega, vinsko-vinogradniškega, lovskega, kolesarskega turizma;
- status polnopravne članice EU in s tem dostop do virov financiranja EU.

#### Nevarnosti:

- nevarnost masovnega turizma v prihodnosti;
- nevarnost ekološkega onesnaženja;
- konfliktni interesi v rabi prostora;
- prepočasno urejanje prostora in odpravljanje prostorskih omejitev za turistične naložbe;
- neizdelana prostorska zakonodaja na nacionalnem nivoju;
- problem razpršenega in prepletenega lastništva tako stavb kot zemlje;
- odpori lokalnega prebivalstva;
- konkurenca bližnjih receptivnih turističnih območij;
- nenamenska poraba sredstev državnega in občinskih proračunov, predvidenih za spodbujanje turizma.

Podeželje Istre predstavlja številne potencialne, ki so preskromno vključeni v turistično ponudbo; slednja praviloma doslej še ni oblikovana in vključena v organizirano turistično trženje. Osnovni potenciali tovrstne ponudbe so naravne in kulturne danosti; ohranjena vaška naselja, možnosti za šport in rekreacijo, bogati gozdovi za lov, urbana in sakralna arhitektura, vinorodna pokrajina, lega v neposredni bližini turističnih koncentracij, a vseeno tako oddaljena in samosvoja regija, potenciali za razvoj raznih turističnih, rekreacijskih in tematskih poti (vinska cesta, kolesarske poti, rekreacijske pešpoti, šolske in učne poti, itd.), še živa tradicija, glasba, plesi, praznovanja, obredi, izdelki domače obrti, vino, oljčno olje, itd.; gre za ponudbo, ki bi praviloma morala biti na razpolago skozi vse leto.

Zaradi pomanjkanja prenočitvenih zmogljivosti in neorganizirane turistične ponudbe je turistov, ki bi tukaj preživeli več dni zaporedoma, malo, veliko pa je število izletnikov, ki pridejo v Slovensko Istro na enodnevni izlet. Ravno na to vrsto turizma je potrebno v začetnih fazah dati poudarek in razvijati vse, kar lahko pripomore k povečanju obiska, kasneje pa tudi potrošnje v teh krajih. Izletniki se zaradi pomanjkanja ustreznih podpornih storitev obnašajo do narave malomarno; zaradi pomanjkanja košev za odpadke, odlagajo slednje kar v naravo, zaradi pomanjkanja urejenih parkirnih mest parkirajo svoja vozila kar vsi povprek na zelenicah, njivah, ob cestah in tako onemogočajo dostop kmetom na njihova zemljišča, itn.

Razvoj turizma vpliva na večjo skrb za okolje, za urejanje prometa, itd., saj se le-ta ne more razvijati v nerazvitem okolju, poleg tega tudi prebivalci turističnega območja pridobijo več dobrin splošne narave in živijo v bolj urejenem kraju. Vpliv razvoja turizma deluje verižno na različna področja: turizem generira delovna mesta najrazličnejših kadrov, torej višji zaslužek krajanov in posledično države; poleg boljšega gospodarskega stanja se izboljšajo infrastruktura in bivalne razmere; turizem varuje kmetijstvo, prispeva k negi pokrajine in skrbi za varovanje okolja, skrbi za družbeno integracijo

regij in zaustavlja odseljevanje izletnika po osebo, ki se v turistični destinaciji nahaja manj kot 24 ur, lahko podeželje Istre opredelimo kot izrazito izletniško destinacijo.

Privlačnost neke destinacije za turiste lahko opredelimo skozi naslednje štiri točke:

- naravne privlačnosti (pokrajina, podnebje),
- izgrajene privlačnosti (turistične in druge zgradbe, sprehajališča, parki, marine,
- urejena smučišča),
- kulturne značilnosti (umetnost, gledališča, muzeji, religija, folklor, festivali),
- socialne značilnosti (način življenja lokalnega prebivalstva, jezik).

Ekološko in hkrati tudi ekonomsko sprejemljivi turizem imenujemo kakovostni turizem. Kakovosti turizem se nanaša na takšen koncept turističnega razvoja, ki je ekonomsko, socialno in ekološko sprejemljiv. Takšen turistični razvoj zagotavlja:

- kakovost življenja avtohtonega prebivalstva,
- dobro počutje gostov,
- varovanje naravnega okolja in
- omogoča gospodarski razvoj, ustvarjanje delovnih mest in dohodka.

### 5.3.1 Koncept razpršenega hotela

Razpršeni hotel je koncept povezave malih turističnih ponudnikov na določenem ožjem geografskem območju v širšo in celovito ponudbo turističnih storitev. Je zagotovo zanimiv primer dobre prakse, ki je v krajih, odmaknjenih od večjih mestnih središč in po svoje primerljivih z našimi, pripomogel k trajnostnemu razvoju in dvigu blaginje tamkajšnjih prebivalcev.

Model omogoča vasi oziroma nekemu ožjemu območju postati 'hotel' z eno recepcijo, ki nudi možnost nastanitve, gostinske storitve in vključevanje drugih ponudnikov v mrežo aktivnosti, kot so tradicionalne domače obrti, turistično vodenje, prodaja prehrabnih izdelkov, vina in spominkov, ogled lokalnih muzejev in zbirk, izposoja koles ... Skupni so tudi trženje, promocijske dejavnosti in materiali, spletni portal in rezervacijski sistem.

Gre za ponudbo širšega sklopa zasebnih apartmajev in počitniških hiš, preurejenih iz starih kmečkih domovanj, senikov in drugih gospodarskih poslopij z natančno in skrbno rekonstrukcijo, ohranjenimi arhitekturnimi značilnostmi skozi uporabo naravnih materialov (kamen, les) in z upoštevanjem tipologije hiš (leseni ganki, ograje, stopnišča ipd.). Navadno njihova podoba odseva krajevne arhitekturne značilnosti, kar nudi prijetnejše bivanje. Namestitve so primerne za pare, družine in manjše skupine. Nastanitvene enote so lokacijsko razmaknjene, zato imajo skupno recepcijo, ki je središče razpršenega hotela in deluje tudi kot informacijski center.

Ponudba takšnega hotela so prenočišča, prenočišča z zajtrkom, polpenzion in penzion ter storitve 'à la carte'. Gostje si lahko v apartmajih kuhajo sami, lahko zajtrkujejo v eni od okrepčevalnic ali restavracij oziroma tam koristijo (pol) – penzionske storitve. Zajtrk si lahko naročijo tudi v 'sobo'. Ta obsega košarico z lokalnimi proizvodi: mleko, jogurt, sir, maslo, domač kruh, domače marmelade, sezonsko sadje ...

Smisel razpršenega hotela je v pridobivanju novih delovnih mest ter s tem v spodbujanju zaposlovanja in samozaposlovanja. Stalne in sezonske zaposlitve nudijo domačinom delovna mesta v recepcijsko-vratarski službi, informacijskem centru, na področju turističnega vodenja, v službi hotelskega gospodinjstva in vzdrževanju. Umestitev razpršenega hotela v nek kraj omogoča večji dotok turistov in posledično dodatni zaslužek že obstoječim gospodarskim subjektom. Prav tako hotel veliko prispeva k ohranjanju živosti kraja in njegovi poseljenosti, pripomore k napredku drugih turističnih dejavnosti in proizvodov, omogoča revitalizacijo starih zapuščenih objektov in včasih celotnega področja ter tako trajnostno vpliva na vsestranski razvoj območja.

Slika 31: Model razpršenega hotela

Sicer pa razpršeni hotel deluje v obliki zadruge. Zasebniki se vanjo vključijo na osnovi pogodbe in podpišejo tudi kodeks pravil in samodiscipline, s katerim se zavežejo k spoštovanju standardov. V razpršeni hotel se lahko poleg ponudnikov namestitev vključijo tudi drugi ponudniki gostinskih storitev in spremljajočih storitvenih dejavnosti. Upravljanje hotelov je v rokah direktorja in upravnega odbora.

Za vse kraje, kjer so se razvili razpršeni hoteli, je značilna tudi tradicionalna lokalna gastronomija, ki očara s svojo preprostostjo, z dišavami in posebnimi okusi.

Razvoj razpršenih hotelov in uspešno trženje sta povsod spodbudila tudi razvoj spremljajočih storitvenih dejavnosti, omogočila lokalnemu prebivalstvu zaposlitve v domačem okolju in dvignila splošno blaginjo. Oblika razpršenega hotela vsekakor predstavlja zanimiv primer dobre prakse, ki bi ga veljalo posnemati – četudi le v posameznim fazi.

Smisel razpršenega hotela je v pridobivanju novih delovnih mest ter s tem v spodbujanju zaposlovanja in samozaposlovanja. Stalne in sezonske zaposlitve nudijo delovna mesta domačinom, v recepcijsko-vratarski službi, informacijskem centru, na področju turističnega vodenja, v službi hotelskega gospodinjstva in vzdrževanju. Umestitev razpršenega hotela v nek kraj omogoča večji dotok turistov in posledično dodatni zaslužek že obstoječim gospodarskim subjektom. Prav tako hotel veliko doprinese k ohranjanju živosti podeželja in njegovi poseljenosti, pripomore k napredku drugih turističnih dejavnosti in proizvodov, omogoča revitalizacijo starih zapuščenih objektov in včasih celotnega področja ter tako trajnostno vpliva na vsestranski razvoj območja.

### 5.3.2 Rekreativno turistične poti

#### Pešpoti

V zaledju Istre pohodništvo v smislu sprehajanja (odmor - rekreacija) nima tradicije. Razen seveda obiskovanja vaških praznovanj. Vsak vas je imela svojega zavetnika in ob njegovem koledarskem dnevu so prirejali veselice – šagre.

Še pred 50-imi leti so iz zaledja Istre (Gračišče - Sočerga - Pregara) peš hodili v mesta Koper oz. v drugi smeri v Buzet kot lokalna in administrativna gospodarska središča po opravkih ali na delo. Zelo pomembna je bila tradicija obiska živilskih sejmov (Marezige - Gračišče - Buzet). Zopet druge so bile poti zaradi pomembnih gospodarskih opravil, kot je nošnja žita v mlin, npr. iz Pregare v »maln«, sedaj je to zaselek Mlini na meji s Hrvaško.

Slika 32: Primeri pešpoti

Teh poti danes v naravi skorajda ni mogoče opaziti, saj se je politični zemljevid tako zelo spreminjal in ljudje tako zelo preseljevali, da je potreba in spomin nanje uplahnil. Breme ohranjanja in obnove nekdanje gospodarske dejavnosti, sedaj v službi vseмогоčnega turizma, nosijo tudi prizadevanja po vzpostavitvi tematskih poti. Te poti so prežete z bivanjsko zgodovino Istre, z bogastvom kulturne in naravne dediščine, ki lahko popotnika vedno navdihuje. Sedaj je pohodništvo sestavni del turistične rekreativne ponudbe. Zaradi ugodnega podnebja so sprehodi možni v vseh letnih časih.

Slika 33: Pešpoti ([http://traven.si/images/tematske\\_poti/pešpoti/pešpoti1.jpg](http://traven.si/images/tematske_poti/pešpoti/pešpoti1.jpg))



Mreža "možnih" sprehajalnih poti je sicer zelo razpredena, vendar markacije povsod niso v primernem stanju. Pa tudi sicer je zelo pomanjkljiv standard vzdrževanja. Posebno v zaledju ni košev za smeti, sanitarij ipd. Poleg tega je skromna kulinarčna ponudba (posebno ob nedeljah in praznikih, ko so maloštevilne lokalne trgovine zaprte).

### **Konjeniške poti**

Še pred dobrim desetletjem ni bilo niti približno zaznati o aktivnostih okrog konjereje oz. jahalnega turizma. V Istri je bil do pred nekaj desetletji konj le kot vprežna oz. delovna žival, ki pa je v zadnjih desetletjih (pred cca. 40 leti) skoraj popolnoma izginil zaradi strojne mehanizacije v kmetijstvu.

Slika 34: Primeri konjeniških poti

Slika 35: Konjeniške poti ([http://traven.si/images/konjeniske\\_poti.jpg](http://traven.si/images/konjeniske_poti.jpg))

V zadnjih letih so posamezniki pričeli načrtno z vzrejo jahalnih konj tako, da imajo sedaj že spodbudno organizirano to turistično ponudbo in tudi solidno mrežo jahalnih poti. Velika pomanjkljivost je v slabi kvaliteti glede nastanitve turistov na teh konjeniških poteh.

### **Kolesarske poti**

Kolo kot transportno sredstvo je v Istro prišlo razmeroma pozno. V zaledju se je pri "premožnejših" družinah pojavilo šele po drugi svetovni vojni. Kolesarjenje kot rekreacija je bilo popolna neznanka. Kot turistična ponudba se uveljavlja v zadnjih letih (tudi z najemanjem koles).

Slika 36: Kolesarske poti  
([http://traven.si/images/tematske\\_poti/kolesarske\\_poti/kolesarske\\_poti.jpg](http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti.jpg))

Kolesarske poti so glede na lego in prostor (gričevnato zaledje) dobro speljane. Zaradi ugodnega podnebja je kolesarjenje možno v vseh letnih časih. Glavna pomanjkljivost, ki ni značilna le za Istro je nepovezanost in nedograjena mreža kolesarskih poti ob glavnih cestah. Lokalne kolesarske poti obsegajo zelo bogato prepredeno mrežo lepo speljanih poti (ob morju in v zaledju) različnih zahtevnostnih stopenj. Morda bi bilo treba označiti "zahtevnost" posamezne trase (podobno kot na smučiščih). Sicer velja tudi za kolesarske poti v zaledju, da je kulinarčna ponudba precej šibka.

Slika 37: Kolesarske poti  
([http://traven.si/images/tematske\\_poti/kolesarske\\_poti/kolesarske\\_poti.jpg](http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti.jpg))

Primer kolesarske poti v zaledju Istre: Gračišče - Gračiška vala - Lukinska vala - pred Sočergo desno proti Tuljakom - mimo Tuljakov - na križišču levo proti Gradinu - pod Dolgim brdom - na križišču levo proti Gradinu - na križišču pri znamenju desno proti Gradinu - v Gradinu levo proti Abitantom - v Abitantih desno takoj za prvo hišo na desni na kolovoz - spust v dolino potoka Malinska - ob potoku navzgor - preko potoka in nekaj metrov kasneje levo gor na greben - na križišču levo do razgledne točke pri cerkvi v Hrvojih - nazaj do križišča in pod Velim vrhom proti Belvedurju - pred njim levo proti Topolovcu - skozi vas in levo na kolovoz proti cerkvi Sv. Hieronima - nazaj do

Topolovca in odcepa pred Belvedurjem - levo proti Belvedurju - Sirči - na križišču pri Sirčih levo - na stiku z znano cesto levo - na križišču levo gor - pod Tremonom desno - mimo vasi Butari – Gračišče. Od Sočerge bi se lahko navezale kolesarske poti tudi do Buzeta in naprej po hrvaški Istri. Kolesarjenje postaja vedno bolj priljubljen šport, saj danes tudi zelo razgiban relief ni več ovira. Kolesarjenje skorajda nima vplivov na okolje, razen v primeru kolesarjenja "čez drn in strn", ki lahko (še posebej na strmem ali razmočenem terenu in v primeru večjih skupin kolesarjev) povzroči poškodovanje rastlinskega pokrova tal in kasneje erozijo.

Slika 38: Kolesarske poti  
([http://traven.si/images/tematske\\_poti/kolesarske\\_poti/kolesarske\\_poti1.jpg](http://traven.si/images/tematske_poti/kolesarske_poti/kolesarske_poti1.jpg))

Asfaltirane ceste, ki povezujejo naselja in v glavnem potekajo med naselji, omogočajo slikovit razgled in ogled vasi, obenem pa so tudi precej varne, saj je promet na cestah v zaledju precej redek. Veliko naštetih težav je možno odpraviti z GPS pozicioniranjem in spletno aplikacijo, kjer bi označene poti omogočale enostavno premikanje in znajdenje v prostoru ob hkratnem posredovanju vseh potrebnih informacij na mobilne naprave iz portala. Narejene bi bile tako, da popotnika ali kolesarja ali jezdeca privedejo do zanimivosti in spoznanj o tem, kje se nahaja in kaj je mogoče videti. Z uporabo interaktivnega zemljevida bi se lahko poiskalo in geolocirane informacije, ki vas zanimajo.

## 6. DOSEGANJE CILJEV

### 6.1 SKUPNI PROSTORSKI AKTI IN STRATEGIJE

Zaradi pomanjkljivih načrtov namenske rabe prostora v vseh treh obalnih občinah in usklajenosti s sosednjimi državami, je interes zasebnega sektorja, ki bi lahko investiral v različne dejavnosti in tako pripomogel k razvoju celotne Istre, majhen oz. premajhen za resnejše investicije. Potrebno bi bilo uskladiti prostorske akte na nivoju celotne Istre. Ravno tako je potrebno uskladiti Strategijo razvoja turizma za celotno območje Istre. Dokumenti tako prostorski kakor strateški bi morali zavzemati in urejati celotno Istro kot regijo. S postavitvijo Istre kot Evroregije bi bil pristop k izvajanju tega bistveno lažji.

Slika 39: Prostorski plani Mestne občine Koper in Občine Buzet

### 6.2 SKUPNA TURISTIČNA PONUDBA

Turistično ponudbo Obalnega zaledja in podeželja Slovenske Istre opredeljujejo bogata kultura in zgodovina v smislu tradicije in civilizacijskih vrednot, programi zdravja in športa v smislu zdrav duh v zdravem telesu in ugodna prometna lega:

- turistična ponudba Istre se razlikuje od konkurence zaradi bogate, zelene in ohranjene narave ter bližine večjih turističnih in gospodarskih centrov;
- z obiskom Istre pridobi turist neposreden stik z naravo in občutek, da je storil nekaj zase, za svoje zdravje in za svoj duhovni razvoj.

Turistična destinacija Istre potrebuje trženje svoje ponudbe in ne zgolj promocije, pri čemer je še posebej pomembno povezovanje ponudnikov posameznih turističnih proizvodov in storitev v okviru celotnega turističnega območja.

V zadnjem času se zato pojavlja drugačen pristop trženja destinacije in sicer kot celote in ne parcialnega turističnega proizvoda, kar odpira nov vidik organizacije trženja. Za uspešno promocijo je pri trženju destinacije kot celote potrebno vzpostaviti povezavo med javnim, zasebnim in civilnim sektorjem ter postaviti strateški načrt trženja.

Oblikovanje modela trženja celovite turistične ponudbe Istre je zahtevna naloga, saj gre za zelo razdrobljeno turistično ponudbo, za zelo raznoliko sestavo turističnih proizvodov in storitev, za veliko število malih ponudnikov in za elemente, ki niso neposredno tržno oz. turistično blago, vendar v veliki meri vplivajo na celotno zaznavo okolja (razvita in urejena infrastruktura, sprehajalne poti, parkirišča in počivališča, itd.).

Slika 40: Zemljevid Istre

Za učinkovito trženje in tržno prepoznavnost Istre je potrebno razviti:

- prepoznavno podobo,
- specializirano turistično ponudbo,
- prepoznavne izdelke in prireditve,
- simbol kot element celostne grafične podobe.

Strategija razvoja turizma v Obalnem zaledju in na podeželju Slovenske Istre temelji na (Strategija razvoja turizma v MO Koper):

- prednostnemu razvoju tistih turističnih proizvodov, ki jih je potrebno le vsebinsko ali kakovostno dopolniti in imajo višjo stopnjo dodane vrednosti, torej so tudi prihodkovno zanimivi;
- razvoju kakovostnih turističnih proizvodov s področja enogastronomije, ki morajo biti povezani in usklajeni z vsemi ostalimi vsebinami turističnih ponudb in dogodkov;
- razvoju turističnih proizvodov na področju športa in rekreacije s ponudbo novih storitev (kolesarske poti, rekreacijske pešpoti, evropska pešpot E-6, slovenska planinska transverzala);
- razvoju turističnih proizvodov s področja zdravja oz. dobrega počutja,
- razvoju turističnih proizvodov s področja kulture, ki bo poleg kulturne dediščine zajemala sodobno kulturno oz. umetniško ustvarjalnost; tako se bo del prihodkov ustvaril tudi na turističnem trgu, hkrati pa se bo prispevalo k oživitvi starih vaških jeder;
- razvoju turističnih proizvodov s področja ekologije, predvsem tistih programov, katerih vsebina je prilagojena ohranjanju flore in favne oz. naravnih biotopov (opazovanje pojavov in življenja v naravi, orientiranja in samopreživetja ter lov in ribolov) in je primerna le za manjše skupine.

Vsi navedeni turistični proizvodi, ki lahko skupaj funkcionirajo kot celovita turistična podoba območja, morajo slediti določeni razpoznavni podobi (imidžu), ki jo je potrebno ustvariti, in približno enaki ravni kakovosti storitev, s čimer se določa tudi pozicija na trgu. Zaradi tržne oz. ekonomske učinkovitosti in donosnosti turistične ponudbe mora biti razvoj turističnih proizvodov usmerjen v pestrost ponudb z visoko stopnjo dodane vrednosti.

Oblikovanje celotnih, tržno naravnanih vsebin turistične ponudbe zahteva usklajenost tudi s kakovostjo in razvitostjo infrastrukture, zato bo na področju Istre potrebno:

- uskladiti prostorske ureditvene načrte;
- urediti različne tematske turistične poti;
- zavarovati posamezna območja in na slednjih določiti možnosti rabe prostora;
- preurejati oz. izgrajevati prenočitvene zmogljivosti;
- spodbuditi posameznike, podjetja in društva k sodelovanju priprave in izvedbe turističnih programov.

Primeri sodelovanja med kraji:

- Primer zakonskega ukrepa je turistična agencija, v kateri so združene turistične agencij iz okoliških regij in držav v eno samo veliko združenje, s čimer sta se povečala moč in vpliv komunikacije in marketinških kampanj. S skupnimi močmi so s kombinirano ponudbo povečali privlačnost celotnega območja; še posebej so s tem pridobile manjši kraji.
- Primer organizacijskega ukrepa je »Istrska kartica«, v katero so vključene različne prostočasne dejavnosti in prevozne storitve v en sam, »all-inclusive« paket (muzeji, bazeni, degustacije, itd.).

- Na območju uskladiti vozni red in sistem javnih prevozov in uvesti enotni tarifni sistem za celotno območje Istre (Koper-Buzet) S tem ukrepom so zagotovili optimalno povezanost podeželja in urbanih območij.
- Za spodbudo mestom in njihovem zaledju so organizirane različne prireditve.– območje z raznoliko ponudbo prenočevanja in aktivnosti za preživljanje prostega časa.
- Oblikovanje skupne blagovne znamke -vzpostavitev zadruga malih ponudnikov na podeželju Istre. Povezati vinarje, kmetovalce, obrtnike, ponudnike hrane, izletov in kulturnih programov, da bo ta ponudba organizirana, dostopna in opazna.

## 7. ZAKLJUČEK

V elaboratu smo določiti smernice, kje bi bilo možno čezmejno povezovanje in sodelovanje med mesti Koper in Buzet. V podanih smernicah smo prešli na povezovanje celotne slovenske in hrvaške Istre v enotno »evroregijo«.

Vzpostavitev meje je nekoč homogeno regijo (Istro) razdelile na dva družbena, gospodarska, pravna in politična sistema. Pri vzpostavljanju novih administrativnih in gospodarskih povezav ter ohranjanju vezi med lokalnim prebivalstvom, se je od nastanka meje do danes, razvil pester spekter čezmejnih odnosov in oblik sodelovanja.

Obmejno prebivalstvo se pogosto srečuje s problemi kot so področja z omejeno svobodo gibanja zaradi meje. To otežuje reševanje vsakodnevnih problemov, kot so oskrba s pitno vodo, dnevne migracije zaposlenih, obdelovanje kmetijskih zemljišč na drugi strani meje itd. Čeprav gre vse v smeri »odpiranja in padanja« mej, se še vedno obmejna območja srečujejo z omejitvami, saj imajo omejeno politično, institucionalno in gospodarsko avtonomijo ter morajo za večje projekte pridobiti podporo državne ravni.

V Buzetu razpolagajo z obrtno-poslovno cona, katero bi lahko koristili tudi prebivalci na slovenski strani. Glede na to, da je pri njih že postavljena taka cona je nesmiselno ustanavljat nove na Slovenski strani, saj so veliki problemi s pridobitvijo ustreznega zemljišča (odkupi), zamudni in dolgi postopki pri pridobivanju ustreznih dokumentov (gradbeno dovoljenje itd.) ter pomanjkanje finančnih sredstev.

Izkazuje se, da potrebuje območje novo ali vsaj posodobljeno infrastrukturo, ki bi ji omogočal doseganje ekonomskih, družbenih, v zadnjih desetletjih pa vse bolj tudi okoljskih ciljev. Izgradnja ali posodabljanje komunalnih, transportnih in energetskih omrežij, izgradnja objektov za izvajanje storitev na področju vzgoje, izobraževanja in skrbi za občutljive skupine ljudi je zato nujno potrebna. Gradnja takšnih objektov zahteva velika investicijska sredstva, ki jih lokalne skupnosti še zlasti v sedanjih gospodarskih razmerah pogosto ne morejo zagotoviti. Partnerstvo obeh mest Koper- Buzet pri izgradnji skupne infrastrukture je zato lahko dobrodošel in učinkovit način financiranja projektov, ki jih prebivalci potrebujejo.

Obalno zaledje in podeželje Istre ponuja že sedaj številne turistične atrakcije in ima že razvite turistične proizvode in storitve (gostilne in osmice, turistične kmetije, sakralne objekte, vinske ceste, sprehajalne in gozdne poti, itd.). Večina teh proizvodov in storitev je razdrobljenih in nepovezanih, zato bi morala biti temeljna usmeritev tega področja razvoj integralnih turističnih proizvodov, ki bodo temeljili na povezovanju turističnih ponudnikov tako na podjetniški kot tudi na trženjski ravni.

Nujno je čezmejno povezovanje z najrazličnejšimi organizacijami v okolici (muzeji, lokalno prebivalstvo, turistično gospodarstvo, trgovina, drobna obrt, itd.). Zato bi bilo potrebno v prihodnje posebno pozornost nameniti prav povezovanju (grozdenju) različnih zainteresiranih deležnikov. Uspešne turistične destinacije so že zdavnaj ugotovile, da vsaka občina posebej ne more razvijati turizma, saj sodoben turizem zahteva povezovanja in ustvarjanje skupnih (čezmejnih) doživetij, zahteva usklajeno trženje, upravljanje z viri in informacijami.

Za doseg te ciljev :

- uskladiti prostorske plane obeh občin
- urediti različne tematske turistične pot, tudi na interaktiven način

- zavarovati posamezna območja in na slednjih določiti možnosti rabe prostora
- preurejati oz. urediti prenočitvene zmogljivosti
- spodbuditi posameznike, podjetja in društva k sodelovanju priprave in izvedbe
- izdelati skupno oziroma uskladiti turistično strategijo.

Ali bo možno tržiti in razvijati Istro kot enotno destinacijo in blagovno znamko brez oziranja na državne meje? Odgovor nam bo prinesel čas, vendar pa brez vztrajnih, preišljenih in ne nazadnje odločnih korakov naprej, destinacija ne bo doživela pravega razcveta, temveč bo bila boj za obstanek na turističnem trgu.

## GRAFIČNA PRILOGA





## LITERATURA IN VIRI

- AVP. 2015. »Zemljevid prometnih nesreč od leta 1994, Agencija za varnost v prometu«. <http://nesrece.avp-rs.si/>
- Baltic Environmental Forum Latvia. 2013. Kolesarjenje po mestu kot oblika vsakodnevnega prevoza.
- Beltrán s.g. in sod. Trajnostni transport in mobilnost. Priročnik za dijake. 2012. IUSES.
- Berdavs J. 2010. Urbanizacija, meje in trajnostni razvoj: primer Mestne občine Koper
- CIVITAS. 2015. CIVITAS Network. <http://www.civitas-initiative.org/>.
- Črv K. 2006. Pot k dobremu počutju. Pomen telesne aktivnosti pri psihiatričnem bolniku
- Direkcija RS za ceste. 2015a. »Pregled števnih mest, Pregled števnih mest 2013: Preglednica«. [http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Promet/Objave\\_2014/Pregled\\_stevnih\\_mest\\_2013\\_01.pdf](http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Promet/Objave_2014/Pregled_stevnih_mest_2013_01.pdf)
- Direkcija RS za ceste. 2015b. »Prometne obremenitve, Prometne obremenitve 2013: Preglednica«. [http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Promet/Objave\\_2014/Prometne\\_obremenitve\\_2013\\_NOO](http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Promet/Objave_2014/Prometne_obremenitve_2013_NOO).
- Dopolnjen osnutek OPN občine Hrpelje-Kozina. 2014
- e-Koper. 2015. "Po Kopru se vse več ljudi prevaža z avtobusi". Novice, 17. feb 2015. <http://ekoper.si/po-kopru-se-vse-vec-ljudi-prevaza-z-avtobusi/>
- ELTIS. 2015. <http://www.eltis.org/>
- ENDURANCE. 2015. <http://www.epomm.eu/endurance/index.php>
- EPOMM. 2015. <http://www.epomm.eu/index.php>
- Evropski parlament. 2009a. "Direktiva 2009/28/ES evropskega parlamenta in sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES". Evropski parlament. Uradni list Evropske unije. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0028&from=EN:PDF>.
- Evropski parlament. 2009b. "Direktiva 2009/72/ES evropskega parlamenta in sveta z dne 13. julija 2009 o skupnih pravilih notranjega trga z električno energijo in o razveljavitvi Direktive 2003/54/ES". Evropski parlament. Uradni list Evropske unije. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:211:0055:0093:SL:PDF>.
- Evropski parlament. 2010. "Direktiva 2010/31/EU evropskega parlamenta in sveta z dne 19. maja 2010 o energetske učinkovitosti stavb". Evropski parlament. Uradni list Evropske unije. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:315:0001:0056:SL:PDF>.
- Evropski parlament. 2012. "Direktiva 2012/27/EU evropskega parlamenta in sveta z dne 25. oktobra 2012 o energetske učinkovitosti, spremembi direktiv 2009/125/ES in 2010/30/EU ter razveljavitvi direktiv 2004/8/ES in 2006/32/ES". Evropski parlament. Uradni list Evropske unije.

- Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH. 2014. Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.
- Gabrovec in Kozina. 2013. Javni avtobusni potniški prevoz na čezmejnem območju na Miljskem polotoku in Goriškem
- Geodetska uprava RS. 2015a. »Javne informacije Slovenije, Geodetska uprava Republike Slovenije, Občine«. [http://www.e-prostor.gov.si/si/dostop\\_do\\_podatkov/mapa/brezplacni\\_podatki/obcine/](http://www.e-prostor.gov.si/si/dostop_do_podatkov/mapa/brezplacni_podatki/obcine/)
- Geodetska uprava RS. 2015b. Topografski podatki merila 1 : 25.000(GKB 25), Ceste.
- Geodetska uprava RS. 2015c. »Javne informacije Slovenije, Geodetska uprava Republike Slovenije, kataster gospodarske javne infrastrukture.
- Goličnik Marušič, Barbara, Biba Tominc, Matej Nikšič, Igor Bizjak, Luka Mladenovič. 2010. Informacijska tehnologija, urbana mobilnost in izboljšanje kakovosti življenja: Z GSM-i do analiz stanja in potreb kolesarstva v Ljubljani. Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije
- Golobič M. in sod. 2014. SPRS 2030. Analiza izvajanja v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije predvidenih programov in ukrepov. Sklepno poročilo. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
- Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013)
- Idejna zasnova mestne kolesarske infrastrukture v MOK 2005. Investbiro. Koper.
- Jezeršek, D. 2012. »Mesta in javni potniški promet: Analiza stanja mestnega javnega potniškega prometa v mestni občini Koper in občini Piran«. ANNALES Ser. hist. sociol. 22, (1): 277-292.
- Jezeršek, D. 2015. Vpliv fizičnogeografskih in družbenogeografskih dejavnikov na hojo, kot obliko trajnostne mobilnosti v mestih (Na primeru mesta Koper). Doktorska disertacija v delu. Koper: UP FHŠ.
- Maršič M. 2011. Kolesarski promet in ureditve površin zanj v Mestni občini Koper - analiza ureditev in predlogi izboljšav.
- Mestna občina Koper. 2015a. Uradna spletna stran. [www.koper.si](http://www.koper.si)
- Mestna občina Koper. 2012. Kolesarska politika Mestne občine Koper. Strateški dokument za razvoj kolesarjenja. BICY - Cities and Regions of Bicycles.
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. 2012. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Smernice za pripravo Celostne prometne strategije
- Mobility management: The smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities. 2013. EPOMM
- Odlok o prometni ureditvi v starem mestnem jedru mesta Koper 2007. Uradni list RS (2007). Št. 79. Ljubljana.
- Osnutek OPN občine Izola. 2013
- Osnutek OPN Piran. 2011
- Pavlin, C. 2011. »Številne pomanjkljivosti mestnega javnega potniškega prometa v Sloveniji«. Delo 17.01.2011. <http://www.delo.si/gospodarstvo/stevilne-pomanjkljivosti-mestnega-javnega-potniskega-prometa-v-sloveniji.html>.

- Piano generale del traffico urbano (PGTU), Piano partecipato . 2013
- Piano regolatore generale comunale (PRGC) Muggia. 2013
- Plevnik A. in sod. Celostna prometna strategija čezmejne Goriške regije: Vizija optimalno povezane regije. 2014. Urbanistični inštitut RS
- Plevnik A. in sod. Prijazna mobilnost za zadovoljno prihodnost. Prometna strategija Občine Ljutomer. 2012. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
- Plevnik A. in sod. 2012. Kolesarska politika Mestne občine Koper. Strateški dokument za razvoj kolesarstva. Koper: RRC Koper
- Plevnik A. in sod.: TRAMOB. Izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici. 2013. Mestna občina Maribor
- Prostorni plan uređenja Grada Buzeta. 2005
- PS Prostor d.o.o. 2005. Analiza obstoječega stanja zasnove cestne infrastrukture v MO Koper. Koper.
- Regionalni razvojni center Koper. 2012. Kolesarska politika Mestne občine Koper. Strateški dokument za razvoj kolesarjenja. BICY - Cities and Regions of Bicycles.
- Republika Slovenija Ministrstvo za gospodarstvo. 2013. Strategija razvoja Slovenije 2014 - 2020. <http://www.eu-skladi.si/ostalo/operativni-programi/strategija-razvoja-slovenije>.
- RRP. 2014. Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020. Delovno gradivo – verzija 4.12.2014.
- Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije. 2006.
- Rebernik D. 2010. »Teorija in praksa prostorskega načrtovanja: Prostorski razvoj mest in širših mestnih območij v Sloveniji«. Dela 33: 111-127
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. 2015. <http://www.trajnostnamobilnost.si/en-gb/domov.aspx>
- Socialno demografska študija, Sociološka analiza. V. Lay, Š. Hudnik. 2015
- Statistični urad RS. 2002. »Delovno aktivno prebivalstvo po občini prebivališča, pogostnosti in načinu potovanja na delo ter porabljenem času, občine, Slovenija, popis 2002«. [http://www.stat.si/popis2002/si/rezultati/rezultati\\_red.asp?ter=OBC&st=87](http://www.stat.si/popis2002/si/rezultati/rezultati_red.asp?ter=OBC&st=87)
- Statistični urad RS. 2010. »Čas ki ga zaposleni potrebujejo za pot na delo, popis, 2012«. [http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem\\_soc/Dem\\_soc.asp](http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem_soc/Dem_soc.asp)
- Statistični urad RS. 2013b. »Povprečna porabljenjena denarna sredstva gospodinjstev, Slovenija, letno, popis, 2012«. [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0872101S&ti=&path=./Database/Dem\\_soc/08\\_zivljenjska\\_raven/03\\_poraba\\_gospodinjstev/05\\_08721\\_porab\\_sred\\_kol/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0872101S&ti=&path=./Database/Dem_soc/08_zivljenjska_raven/03_poraba_gospodinjstev/05_08721_porab_sred_kol/&lang=2)
- Statistični urad RS. 2014a. »Delovne migracije, letni podatki - izbrani kazalniki, občine, Slovenija, popis 2002«. [http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem\\_soc/07\\_trg\\_dela/05\\_akt\\_preb\\_po\\_regis\\_virih/09\\_07727\\_del\\_mig\\_kazal/09\\_07727\\_del\\_mig\\_kazal.asp](http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem_soc/07_trg_dela/05_akt_preb_po_regis_virih/09_07727_del_mig_kazal/09_07727_del_mig_kazal.asp)
- Studio REAL. 2013. The Urban Design Compendium
- Svetovna komisija za okolje in razvoj (WCED). 1987.

- SURS, Statistični Urad RS, spletni vir: [http://www.stat.si/novica\\_prikazi.aspx?id=3152](http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=3152), Ljubljana, 2010.
- SURS. 2002 "Popis prebivalstva, gospodinjstev in stanovanj 2002". Ljubljana, Statistični urad Republike Slovenije <https://www.stat.si/popis2002/si/default.htm>
- SURS. 2013. "Poraba energije in goriv v gospodinjstvih, Slovenija, 2013 - končni podatki". Statistični urad republike Slovenije. Novice. [http://www.stat.si/novica\\_prikazi.aspx?ID=6564](http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?ID=6564).
- Teden mobilnosti. 2015. <http://www.tedenmobilnosti.si/2014/>
- TEMS. 2008. »European Platform on Mobility Management, TEMS - The EPOMM Modal Split Tool«. [http://www.epomm.eu/tems/index.phtml?Main\\_ID=2928](http://www.epomm.eu/tems/index.phtml?Main_ID=2928)
- TUS, MOK. 2014. Trajnostna urbana strategija urbanega območja Koper. Osnutek, junij 2014.
- Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. 2011. Analiza stanja, razvojnih teženj ter usmeritev za strateški prostorski razvoj Slovenije CRP »Konkurenčnost Slovenije 2006-2013« v letu 2010, Projekt št. V5-1092, Zaključno poročilo
- Upravljanje mobilnosti: opredelitev. Opredelitev upravljanja mobilnosti in razvrstitev ukrepov za upravljanje mobilnosti, ki sta jih potrdila MAX-ov konzorcij in Evropska platforma za upravljanje mobilnosti (EPOMM)
- Urban mobility solutions. 2015. <http://www.urban-mobility-solutions.eu>

## 2. DIO



Projekt

PUT-UP-ISTRE

Prostorno uređenje teritorija – unutrašnjost i priobalje Istre



## IZRADA PRIJEDLOGA POSEBNIH SMJERNICA ZA PROMETNE I TURISTIČKE SADRŽAJE ZA BUZET

## OSNOVNE INFORMACIJE

Operativni program Slovenija – Hrvatska 2007.-2013. (Europski fond za regionalni razvoj)

**Upravljačko tijelo programa:**

Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj i europsku kohezijsku politiku

**Naziv projekta:**

Prostorno uređenje teritorija – unutrašnjost i priobalje Istre

Izrada prijedloga posebnih smjernica za prometne i turističke sadržaje za Buzet

**Akronim:**

PUT – UP ISTRE

**Projektne partneri:**

Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, Mestna občina Koper, Grad Pula-Pola, Regionalni razvojni center Koper, Univerza v Ljubljani Fakulteta za arhitekturo, Grad Buzet

**Prioritet:**

Održivo upravljanje prirodnim resursima - Zaštita okoliša

**Uključene regije:**

Slovenija: Notranjsko-kraška regija, Obalno-kraška regija, Osrednjeslovenska regija

Hrvatska: Istarska županija

**Vrijeme trajanja projekta:**

02. veljače 2015. – 01. svibnja 2016.

**Internet stranica projekta:**

[www.si-hr.eu](http://www.si-hr.eu) [www.put-up-istre.eu](http://www.put-up-istre.eu)

*Naziv Izvršitelja usluge:*



**Zajednica ponuditelja: Eufondia d.o.o. Zagreb i Urbia d.o.o., Čakovec**

*Autori:*

Vesna Makovec , dipl.ing.arh.

Blaženka Balent, struč.spec.ing.građ.

Bojan Perhoč, dipl.ing.arh.

Dražen Breglec, dipl. ing. prometa

*Suradnja:*

Leona Kostadinović, mag. oec.



*Naručitelj: Grad Buzet, Upravni odjel za gospodarenje prostorom*

*Suradnja sa strane naručitelja:*

Meri Vivoda, mag.art.

Anica Milković Grbac, dipl. ing. arh.

## Sadržaj

UVOD .....	97
1 Analiza stanja .....	99
1.1 Analiza prostornih značajki te postojeće i prijedloga izmjena prostorno planske dokumentacije Grada Buzeta, te iste razine dokumentacije prekograničnog područja .....	99
1.2 Analysis of transport connections over the existing international and local (border) border crossings / Analiza prometne povezanosti u odnosu na postojeće međunarodne, te lokalne (pogranične) granične prijelaze .....	104
1.2.1 Cestovni promet .....	104
1.2.2 Željeznički promet .....	119
1.2.3 Ostali promet .....	121
1.2.4 Promet u funkciji društvene infrastrukture .....	122
1.3 Analiza turističkih sadržaja i krajobraznih značajki na području Grada Buzeta, te njihovog potencijala .....	124
1.4 Analiza prometne povezanosti i obilježavanja prometnom i ostalom signalizacijom .....	135
2 Posebne smjernice za prometne i turističke sadržaje .....	144
2.1 Smjernice razvoja cestovne i željezničke infrastrukture (međudržavne, državne i županijske razine) s pozicije Grada Buzeta .....	144
2.1.1 Smjernice razvoja za infrastrukturu međudržavne razine: .....	144
2.1.2 Smjernice razvoja za cestovnu infrastrukturu državne i županijske razine – podizanje razine usluge: .....	145
2.2 Smjernice razvoja cestovne mreže gradske razine (nerazvrstane ceste, ostale ceste, turističke staze i putovi) – prekogranično povezivanje turističkih destinacija .....	146
2.2.1 Tehničko uređenje cestovnih prometnica i pristupa do turističkih destinacija .....	146
2.2.2 Oznake u prostoru i poboljšanje dostupnosti informacija .....	147
2.2.3 Unapređenje turističke infrastrukture i prometne infrastrukture u funkciji turizma .....	148
2.2.4 Međugranično turističko povezivanje - zajedničke outdoor trase, zajedničke manifestacije i međugranično uspostavljena nadopuna turističke ponude .....	150
2.3. Javni promet i promet u funkciji društvene infrastrukture .....	153
ZAKLJUČAK .....	154



## UVOD

Cilj Projekta „Izrada prijedloga posebnih smjernica za prometne i turističke sadržaje za Buzet“ utvrđen opisom zadatka bio je - izraditi prijedlog posebnih smjernica za razvoj prometne mreže Grada Buzeta i ponuditi odgovarajuća prekogranična i lokalna prometna rješenja koja će pozitivno utjecati na gospodarski razvoj pograničnog područja s posebnim naglaskom na razvoj turizma.

Sukladno opisu zadatka iz Priloga III "Organizacija i metodologija", primijenjena metodologija za ovaj Projekt " obuhvaća:

### 1. Analiza stanja

- Analiza prostornih značajki te postojeće i prijedloga izmjena prostorno planske dokumentacije Grada Buzeta, te iste razine dokumentacije prekograničnog područja,
- Analiza prometne povezanosti u odnosu na postojeće međunarodne, te lokalne (pogranične) granične prijelaze
- Analiza turističkih sadržaja i krajobraznih značajki na području grada Buzeta, te njihovog potencijala
- Analiza prometne povezanosti i obilježavanja prometnom i ostalom signalizacijom.

Izvršena je analiza postojeće prometne mreže Grada Buzeta (GIS baza u izradi), postojećih prostorno planskih dokumenata regionalne i lokalne razine, te razvojnih i strateških dokumenata za predmetno područje i odgovarajućih prekograničnih dokumenata Općine Koper i Republike Slovenije.

Izvršena je analiza sustava naselja i prometne povezanosti šireg područja sjeverne Istre, te sagledavanja šireg konteksta i mogućnosti prometnog unapređenja u prostoru. Analize uključuju pregled relevantne prostorno-planske dokumentacije u odnosu na Planom predviđen prometni i turistički razvoj, kao i analizu Strategije razvoja Općine za segmente utjecaja prometnog razvoja na ukupni gospodarski, a napose turistički razvoj.

Analiza je izvedena primjenom odgovarajućih računalnih programima koji omogućuju grafičku i tekstualnu analizu, te prezentaciju - ACADMap, Word, Exel i Power point.

Naknadnim zahtjevima naručitelja, izvan opisa zadatka, dodatno je analiziran i utjecaj prometa na društvenu infrastrukturu Grada Buzeta i mogućnosti poboljšanja socijalnih i zdravstvenih usluga kroz uvođenje alternativnih prometnih rješenja.

2. Izrada posebnih smjernica za prometne i turističke sadržaje obuhvaća cestovnu infrastrukturu (državne, županijske i lokalne odnosno nerazvrstane ceste te turističke staze i putevi, te željezničku infrastrukturu).

Smjernicama se utvrđuju prioriteti postupanja s ciljem unapređenje prometne mreže u kontekstu mogućeg gospodarskog razvoja s naglaskom na razvoj turizma i povezivanje prekograničnih turističkih sadržaja Buzeta i Kopa

Paralelno se vrši usuglašavanje smjernica s projektnim partnerom, te razmatranje istih i na širem regionalnom području s naglaskom na osmišljavanje i povezivanje turističkih sadržaja te sagledavanja komparativnih prednosti područja Buzeta

Integralni dio je javno predstavljanje usuglašanih rezultata projektne aktivnosti

Prijedlog posebnih smjernica sastoji se od:

- Tekstualni dio u Word formatu u 3 primjerka analogno i digitalno
- Grafički dio u 3 primjerka analogno i digitalno
  - analogni i digitalni kartografski prikazi na topografskom prikazu u mjerilu 1:25000 (TK 25), uklopljeni na orthofoto (DOF 5) za područje Grada Buzeta s mogućom implementacijom u GIS sustav – u projekciji HTRS96/TM
  - kartogrami u DWG formatu.

Digitalni sadržaj priložen je na CD-u.

## 1 Analiza stanja

### 1.1 Analiza prostornih značajki te postojeće i prijedloga izmjena prostorno planske dokumentacije Grada Buzeta, te iste razine dokumentacije prekograničnog područja

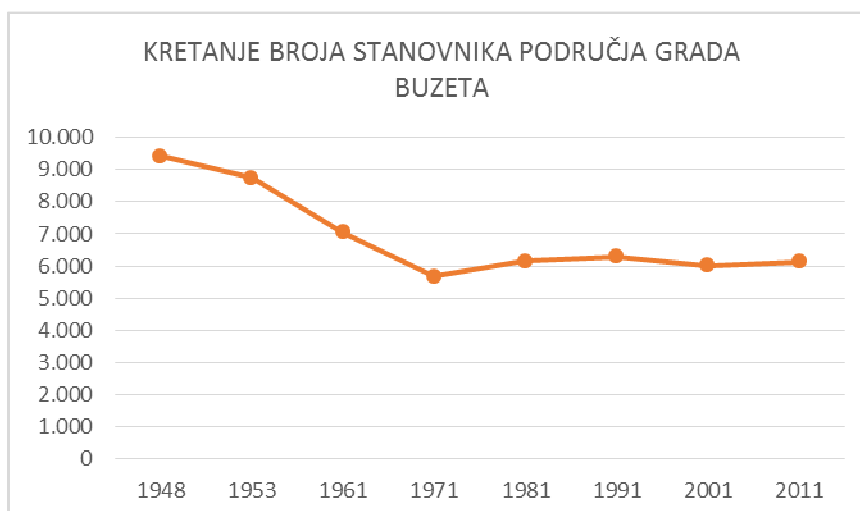
Predmet analize:

- Prostorno – planski dokumenti šireg prostora:
  - Prostorni plan Istarske županije („Službene novine Istarske županije“ r. 2/02, 1/05, 4/05, 10/08, 7/10, 13/12) /promet/
  - U tijeku je postupak izmjena i dopuna PPIŽ – javna rasprava je održana od 01.09.2015. – 15.09.2015.)
  - Prostorni plan Primorsko – goranske županije („Službene novine Primorsko – goranske županije“ br. 32/13) /promet/
  - Strategija prostornog razvoja Slovenije SPRS (2004., u reviziji od 2014) /promet/
- Prostorno – planski dokumenti područja lokalne samouprave - Grada Buzeta:
  - Prostorni plan uređenja Grada Buzeta Prostorni plan uređenja Grada Buzeta („Službene novine Grada Buzeta“ br. 2/05 i 2/13) /demografska kretanja, promet, turizam/
  - II. Izmjene i dopune Prostornog plana uređenja Grada Buzeta – prijedlog za javnu raspravu od 09.03.2016.

Grad Buzet se nalazi u sjevernom, graničnom dijelu Istre u Republici Hrvatskoj i središte je područja Bužeštine u koju se uz njega svrstavaju još i Općina Lanišće, te dio Općine Oprtalj. Površina Grada Buzeta iznosi 168,50 km<sup>2</sup>. Broj stanovnika jedinice lokalne samouprave prema popisu iz 2011. je iznosio 6.133 stanovnika, od kojih je 3.049 (49,71%) muških, a 3.084 (50,28%) ženskih.

GODINE POPISA	1948	1953	1961	1971	1981	1991	2001	2011
BROJ STANOVNIKA	9425	8744	7045	5681	6162	6295	6008	6133

Tablica 1 Pregled broja stanovnika Grada Buzeta po godinama popisa



Prikaz 1 Grafikon s prikazom kretanja broja stanovnika

BROJ STANOVNIKA											
Grad Buzet	1948	1953	1961	1971	1981	1991	2001	2011	STOPA 01/11	PROJEKCIJA 2021 PO STOPI 01/11	
1 Baredine	89	72	51	34	32	34	34	43	2,38	54	
2 Bartolići	340	294	219	130	102	60	59	43	-3,11	31	
3 Barušići	135	131	117	102	100	107	101	95	-0,61	89	
4 Benčići	101	92	43	23	15	7	-	-	-	-	
5 Blatna Vas	187	169	114	41	20	12	8	7	-1,33	6	
6 Brnobići	148	132	123	88	58	62	59	52	-1,25	46	
7 Buzet	567	444	472	486	500	506	1.698	1.679	-0,11	1.660	
8 Cunj	64	58	36	16	12	16	17	19	1,12	21	
9 Čiritež	99	96	64	63	62	50	74	76	0,27	78	
10 Črnica	195	173	104	79	72	54	37	45	1,98	55	
11 Duričići	88	89	59	33	22	12	4	2	-6,70	1	
12 Erkovčići	119	123	91	70	54	49	41	43	0,48	45	
<i>Fontana (ne iskazuje se samostalno)</i>	142	170	179	167	1.242	1.348	-	-	-	-	
13 Forčići	90	77	42	40	28	25	27	22	-2,03	18	
14 Gornja Nugla	218	192	150	119	115	83	76	76	0,00	76	
15 Hum	86	67	40	24	32	23	17	30	5,84	53	
16 Juradi	154	140	132	99	94	84	69	75	0,84	82	
17 Juričići	150	128	122	119	112	101	106	88	-1,84	73	
18 Kajini	66	64	43	31	24	17	14	17	1,96	21	
19 Klarići	145	137	112	78	66	52	45	39	-1,42	34	
20 Kompanj	173	153	130	90	60	43	37	36	-0,27	35	
21 Kosoriga	91	91	43	28	30	29	26	19	-3,09	14	
22 Kotli	96	94	44	14	6	-	1	1	0,00	1	
23 Kras	93	93	76	50	30	27	21	12	-5,44	7	
24 Krbavčići	96	96	81	89	71	57	57	58	0,17	59	
25 Krkuž	85	80	62	44	31	29	13	19	3,87	28	
26 Krti	118	117	102	66	42	49	74	80	0,78	86	
27 Krušvari	176	163	119	97	94	81	80	72	-1,05	65	
28 Mala Huba	82	59	55	47	55	55	55	68	2,14	84	
29 Mali Mlun	136	131	97	73	66	63	55	64	1,53	74	
30 Marčenigla	169	173	139	127	110	102	111	100	-1,04	90	
31 Marinci	81	93	79	71	54	57	66	49	-2,93	36	
32 Martinci	110	93	61	32	33	20	22	20	-0,95	18	
33 Medveje	79	75	58	43	40	45	32	31	-0,32	30	
34 Negnar	50	48	44	30	28	26	24	21	-1,33	18	

BROJ STANOVNIKA											
Grad Buzet	1948	1953	1961	1971	1981	1991	2001	2011	STOPA 01/11	PROJEKCIJA 2021 PO STOPI 01/11	
35	Paladini	63	68	65	70	56	48	58	47	-2,08	38
36	Pengari	44	44	39	32	26	20	20	22	0,96	24
37	Peničići	61	56	51	42	39	47	40	46	1,41	53
38	Perci	135	127	99	87	75	62	58	52	-1,09	47
39	Počekaji	77	83	67	59	32	42	35	41	1,59	48
40	Podkuk	47	43	32	22	6	3	1	1	0,00	1
41	Podrebar	58	55	48	47	22	18	17	12	-3,42	8
42	Pračana	198	215	193	147	122	116	95	98	0,31	101
43	Prodani	158	159	126	103	105	88	78	71	-0,94	65
44	Račice	81	71	57	37	27	24	23	16	-3,56	11
45	Račički Brijeg	107	103	70	54	42	52	48	51	0,61	54
46	Rim	79	63	47	36	26	21	26	36	3,31	50
47	Rimnjak	59	50	38	27	26	31	26	19	-3,09	14
48	Roč	149	139	157	162	161	178	147	153	0,40	159
49	Ročko polje	307	305	277	235	202	200	186	173	-0,72	161
50	Salež	121	106	62	45	32	20	17	7	-8,49	3
51	Selca	63	58	48	36	41	60	54	60	1,06	67
52	Seljaci	111	104	82	42	33	23	23	19	-1,89	16
53	Senj	81	74	61	41	40	38	34	24	-3,42	17
54	Sirotići	92	83	70	55	36	25	18	13	-3,20	9
55	Sovinjak	150	111	85	67	39	34	27	27	0,00	27
56	Sovinjska Brda	249	211	196	131	82	66	35	23	-4,11	15
57	Sovinjsko Polje	85	98	62	45	51	33	27	22	-2,03	18
58	Stanica Roč	65	86	70	65	88	97	75	63	-1,73	53
59	Strana	145	120	89	64	54	43	45	56	2,21	70
60	Sušići	45	34	23	20	14	13	5	6	1,84	7
61	Sv. Donat	230	218	159	101	107	94	77	83	0,75	89
62	Sv. Ivan	206	191	160	144	128	191	195	227	1,53	264
63	Sv. Martin	343	316	279	289	297	593	799	1.011	2,38	1.279
64	Ščulci	78	76	74	59	50	51	43	39	-0,97	35
65	Škuljari	83	84	56	60	58	60	53	47	-1,19	42
66	Štrped	298	272	183	163	175	181	174	189	0,83	205
67	Ugrini	200	190	117	93	69	61	61	48	-2,37	38
68	Veli Mlun	144	133	101	96	82	68	59	63	0,66	67
69	Vrh	152	151	134	89	128	137	117	124	0,58	131
70	Zonti	139	134	109	87	85	72	58	43	-2,95	32
UKUPNO		9.425	8.744	7.045	5.681	6.162	6.295	6.008	6.133	0,21	6.261

Tablica 2 Pregled stanovnika po naseljima s projekcijom za 2021.

Prostorni plan uređenja Grada Buzeta iz 2005. godine predvidio je da će u Gradu 2020. godine živjeti oko 6650 stalnih stanovnika.

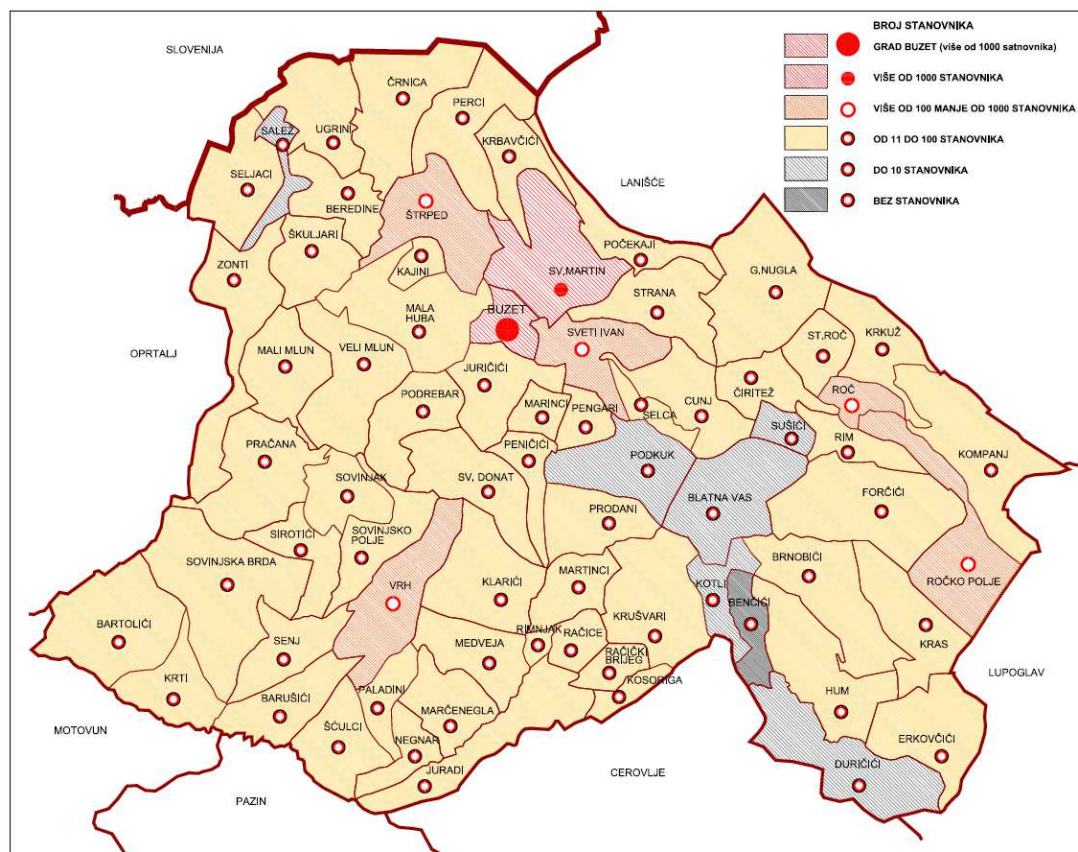
Projekcije kretanja stanovništva za 2021. prema stopi 2001/2011 pokazuju rast u odnosu na 2011. i to na broj od 6.261 stanovnik.

2011. je u samo 2 naselja (Buzet i Sv. Martin) zabilježeno više od 1.000 stanovnika, 4 naselja (Roč, Ročko polje, Sv. Ivan, Štrped i Vrh) je imalo 100 i više stanovnika.

2011. je 8 naselja imalo manje od 10 stanovnika, od čega je za 2 utvrđeno da nemaju ni jednog stanovnika, odnosno jedno naselje (Fontana) se više ne iskazuje zasebno, već je uključeno u Buzet.

Ostala naselja se kreću u rasponu s više od 10 do 100.

Prema podacima iz 2011. gustoća naseljenosti Grada je 36,4 stanovnika/km<sup>2</sup>.



Prikaz 2 Pregled naseljenosti po naseljima Grada Buzeta

Prema popisu iz 2011. izvori prihoda stanovništva su:

BUZET - POPIS 2011.						
UKUPNO STANOVNIKA	PRIHOD OD STALNOG RADA	PRIHODI OD POVREMENOG RADA	PRIHODI OD POLJOPRIVREDE	STAROSNA MIROVINA	DRUGE MIROVINE	BEZ PRIHODA
6.133	2.716	96	78	1.076	353	1.476
UDIO U UKUPNOM	44,29%	1,57%	1,27%	17,54%	5,76%	24,07%

Tablica 3 Pregled izvora prihoda stanovništva Grada Buzeta 2011.

Udio stalnih stanovnika prema nacionalnosti:

GRAD BUZET		
NACIONALNOST	2001.	2011.
	UDIO (%)	UDIO (%)
Hrvati	84,73%	75,66%
Bošnjaci	1,77%	3,59%
Slovenci	1,09%	1,04%
Srbi	0,58%	0,83%
Talijani	0,81%	0,63%
Regionalno izjašnjeni	5,69%	15,80%
Neizjašnjeni	3,63%	1,43%
Svi ostali (pojedinačno manje od 0,5%)	1,70%	1,02%

Tablica 4 Pregled stanovnika Grada Buzeta po nacionalnosti – usporedno za popise stanovništva 2001. i 2011.

BUZET - POPIS 2011.					
UKUPNO STANOVNIKA	ZAPOSLENI SVEGA	RADE U DRUGOM NASELJU	RADE U DRUGOJ JLS ISTARSKOŽUPANIJE	RADE U DRUGOJ ŽUPANJI	RADE U INOZEMSTVU
6.133	1.983	1.610	249	61	63
UDIO U UKUPNOM	100,00%	81,19%	12,56%	3,08%	3,18%

Tablica 5 Pregled radnih migracija prema popisu 2011.

## 1.2 Analysis of transport connections over the existing international and local (border) border crossings / Analiza prometne povezanosti u odnosu na postojeće međunarodne, te lokalne (pogranične) granične prijelaze

Za Grad Buzet se analizira promet u odnosu na postojeću cestovnu i željezničku infrastrukturu i veze prema zračnim i pomorskim putničkim lukama u blizoj okolici.

### 1.2.1 Cestovni promet

Cestovni prometni sustav je najvažniji, ali i praktično jedini relevantni prometni sustav za područje Buzeta.

Promet Buzeta se analizira kao segment unutar regionalne i šire međunarodne prometne mreže, te zasebno kao lokalna prometna mreža unutar područja jedinice lokalne samouprave.

Dodatno se analizira funkcioniranje usluga cestovnog prometa u odnosu na socijalne i društvene potrebe lokalnog stanovništva.



### 1.2.1.1 Cestovne prometne veze u odnosu na širi okolni prostor

TRASA	REPUBLIKA HRVATSKA		GRANIČNI PRIJELAZ	REPUBLIKA SLOVENIJA	
	AUTOCESTE	DRŽAVNE / CESTE NIŽE RAZINE		HITRE CESTE	DRŽAVNE / CESTE NIŽE RAZINE
RIJEKA – POSTOJNA – LJUBLJANA	A7 – Rijeka – Rupe /planirani dio trase JJAC/		Rupe – Jelšane /stalni međunarodni granični cestovni prijelaz I. kat./	u Sloveniji nije planirano <i>(prema JJAC Jelšane – Trst)</i>	Jelšane – Il. B. - Postojna (AC Ljubljana – Kopar) <b>planir. regionalna c.</b>
PULA – KOPAR – TRST	A9 (IY-Z) Pula – Kanfanar - Umag	Umag –Plovanija - Kaštel	Kaštel –Dragonja /stalni međun. granični cest. prijelaz I. kat./	nije planirano	Dragonja - Kopar <b>planirana regionalna c.</b>
		Umag –Plovanija	Plovanija – Sečovje /stalni međun. granični cest. prijelaz I. kat./	nije planirano	Sečovje – Izola – Kopar <b>planirana regionalna c.</b>
Rijeka – Buzet – Buje – R. Slovenija	A8 (IY-I) Tunel Učka – Rogovići / <b>poluprofil</b> / – izlaz za Buzet Čvor Lupoglav /poluprofil/	Čvor Lupoglav – Buzet – Buje - Kaštel	Kaštel – Dragonja /stalni međun. granični cest. prijelaz I. kat./	nije planirano	Dragonja – Kopar općinska cesta
Rijeka – Buzet – R. Slovenija	Rogovići – Kanfanar / <b>puni profil</b> /	Buzet – Požane	Požane – Sočerga /stalni međun. granični cest. prijelaz I. kat./	nije planirano	Sočerga – Grašišće – Čvor Črni Kal (AC Ljubljana – Kopar) opć.c.
		Čvor Lupoglav – Buzet - Jelovice	Jelovice – Podgorje /stalni međudržavni granični cestovni prijelaz II. kat./	nije planirano	Podgorje - Čvor Kastelec (AC Ljubljana – Kopar) opć. cesta
		Čvor Lupoglav – Buzet – GP Slum	Slum – Rakitovec /granični prijelaz za pogranični promet /	nije planirano	Grašišće - Sv.Anton – Kopar opć. cesta
		Čvor Lupoglav – Buzet – Oprtalj – Sv.Lucija	Lucija – Brezovica /granični prijelaz za pogranični promet /	nije planirano	Brezovica – Sv.Anton– Kopar opć. cesta
Buzet - Buje	nije planirano	Buje –Momjan – Kućibreg (Močuga)	Kućibreg – Topolovec / <b>planirano PPIŽ – gr.cest.pr. II.kat</b> /	nije planirano	Topolovac – Sv.Anton– Kopar /?/



Prikaz 3 Važnji cestovni pravci



Prikaz 4 Izvedenost autoceste i državnih cesta u okolini Buzeta (izvor HAC)

U odnosu na prekogranične cestovne prometne veze Slovenije i Hrvatske veze Buzet se nalazi na cestovnoj trasi čije dionice su u obje države praktično dosegle planirani stupanj razvoja. Grad Buzet u okviru svog teritorija ima izvedenu državnu cestu D201 s međunarodnim graničnim cestovnim prijelazom I. kategorije Požane – Sočerga, koja se na teritoriju Grada Buzeta veže na državnu cestu D44 Čvorište Nova Vas (A9) – Ponte Portone – Buzet – čvorište Lupoglav (A8) – poveznicu dvaju krakova Istarskog ipsilona.

U odnosu na utvrđenu kategoriju, planirani stupanj cestovnog graničnog prijelaza je postignut. Viši stupanj se može očekivati tek ukidanjem Schengenskog režima na granici čime i funkcija graničnog prijelaza prestaje.

Prostornim planom Istarske županije, te u skladu s time i Prostornim planom uređenja Grada Buzeta, predviđen je koridor za obilaznicu grada Buzeta (nova trasa D 201). Obzirom na količinu prometa koji se odvija ovom trasom (u špici ljetne sezone max. 4.500 vozila dnevno) i pretpostavljenu cijenu izgradnje dionice izvedba ove ceste se ne smatra opravdanom. Alternativno rješenje je tehničko unapređenje D201 od grada Buzeta do graničnog prijelaza, što se i izvodi.

Prijedlog PPUG Buzeta je čuvanje koridora planirane obilaznice do daljnjega.

Sa strane Republike Slovenije se prometnica od GP Sočerga prema Kopru dugoročno ne predviđa urediti na razinu koja bi bila iznad općinske. Međutim je udaljenost do autoceste Kopar – Ljubljana (čvor Črni Kal) na ovom potezu najkraća, a opremljenost prometnice u Sloveniji preko naselja Gračišće do čvora Črni Kal ukupno gledano komforna, tako da je i uz taj nedostatak pristup hrvatskom dijelu Istre ovom trasom prihvatljiv. Obzirom da se ovdje radi o pravcu koji bi, ukoliko se uzme u obzir usmjerenost lokalnog stanovništva prema Kopru, i za Republiku Sloveniju trebao biti zanimljiv za opremanje u razini regionalne ceste. Naime, stanovništvo Grada Buzeta niz svakodnevnih funkcija od tjedne opskrbe do specijalističkih usluga i kupovine, obavlja u Kopru ili u Trstu.

Veći problem prometne povezanosti među državama u sjevernoj Istri i Krasu predstavljaju nerealizirane prometnice ranga autocesta i/ili hitra cesta na smjerovima Pula – Kopar – Trst i Rijeka – Trst.

Autocesta Rijeka – Trst pri tome predstavlja najsjeverniji dio planirane Jadransko-jonske autoceste (JJAC) (Trst – Rijeka – Zadar – Split – Dubrovnik – Bar – Drač – Atena). Obzirom na paneuropski značaj ove ceste njezina budućnost je izvjesna, bez obzira na dugoročnost i sporost u praktičnoj realizaciji kako ovog dijela trase, tako i ukupne ceste.

Vežu Istarske županije na JJAC čini istočni krak Istarskog ipsilona, koji još nije u potpunosti izveden u punom profilu (u dionici od Tunela Učka do čvora Rogovići (Pazin)), a kao nastavak se u prostornom planu Primorsko – goranske županije (od Tunela Učka do Rijeke) planira i nova trasa u profilu autoceste, koja bi zamijenila danas korištenu državnu cestu Matulji (A7) – Tunel učka.

Državne ceste na području Grada Buzeta ukupne su dužine cca 33 km.

- D 44 Čvorište Nova Vas (A9) – Ponte Portone – Buzet – čvorište Lupoglav (A8)
- D 201 G.P. Požane (gr. R. Slovenije) – Buzet (D44)

D 44 je prometnica kojima se preko Buzeta i Buja povezuju dva kraka Istarskog ipsilona.

D 201 je državna cesta koja vodi do graničnog prijelaza Požane – Sočerga, odnosno do Republike Slovenije.

Profil, stanje uređenosti i održavanje obaju državnih cesta odgovara njihovoj kategorizaciji i komfornosti su za korištenje.



Prikaz 5 Varijanta trase Jadransko – jonske autoceste

Grad Buzet, ali i čitav sjeverni dio Istre, kao i područje Labinštine su u odnosu na današnji koncept Istarskog ipsilona i načina njegovog korištenja u nepovoljnom prometnom položaju u odnosu na zapadnu istarsku obalu iz dva razloga:

- neizvedenost dijela dionice IY-I u punom profilu (od Tunela Učka do Pazina)
- nepovoljna cijena dionice istočnog kraka Istarskog ipsilona u odnosu na zapadni krak Ipsilon

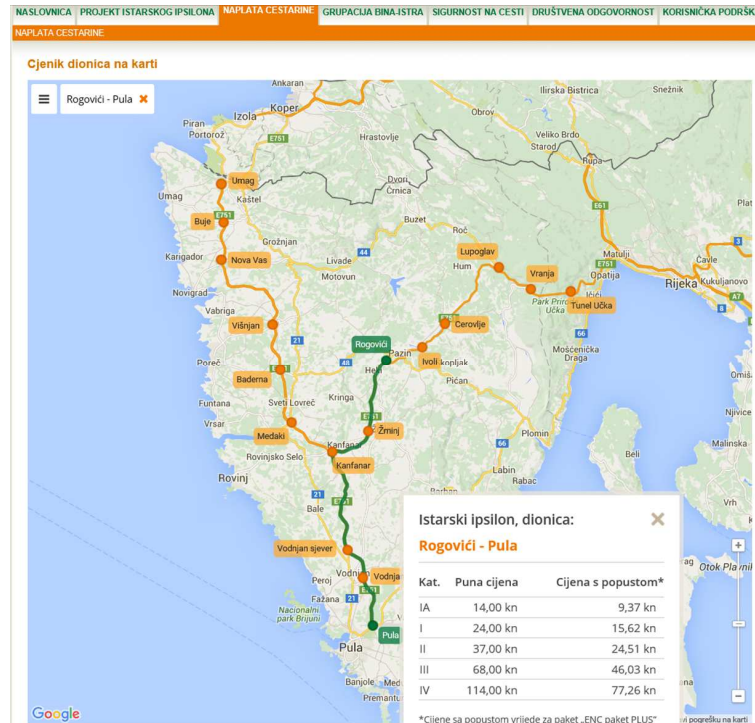
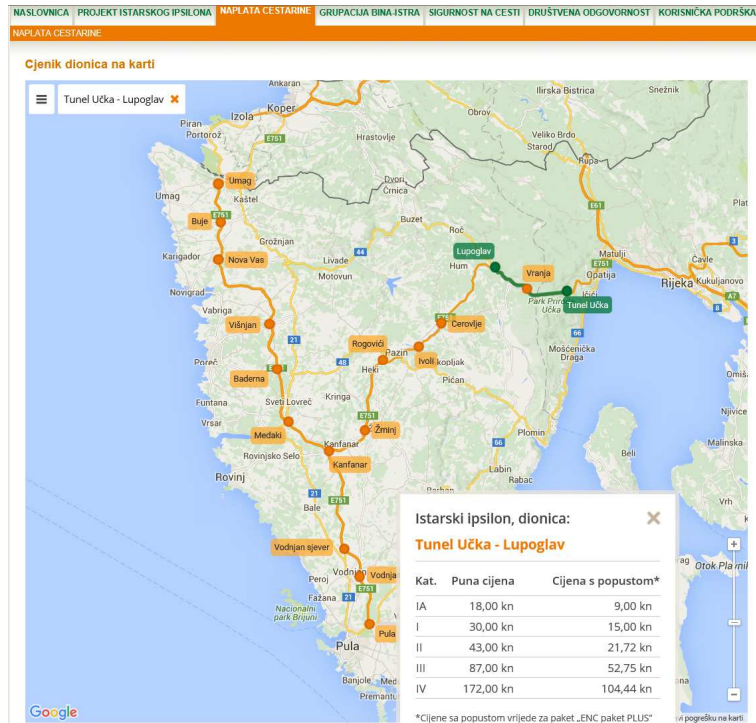
Dodatni problem povezan s dva prethodna je nepostojanje adekvatne alternativne cestovne veze od Buzeta (cijelog sjevernog dijela Istre) do Rijeke.

Postoje dvije lokalne cestovne veze od Buzeta do Rijeke, od kojih jedna ide preko Učke, a druga preko Ćićarije, međutim njihova prometna uslužnost adekvatna u smislu svakodnevnog korištenja.

Time za dnevne migracije prolaz kroz Tunel Učka predstavlja jedinu funkcionalnu vezu sjevernog dijela Istre prema ostatku hrvatskog teritorija.

Financijski problem visoke cestarine u smjeru Rijeke područje Buzeta u perceptivnom smislu praktično izolira od riječkog područja, jednako (pa čak i više) nego državna granica prema slovenskom Koprju i talijanskom Trstu. Pokazatelj je broj dnevnih radnih migracija koju je za 2011. dao Državni zavod za statistiku RH, a prema kojem je iz Buzeta u smjeru Slovenije i Italije praktično jednak broju dnevnih radnih migracija (63) kao i prema Primorsko-goranskoj županiji (61). Obje migracije obuhvaćaju do 5% radno aktivnog stanovništva (ukupan broj 1983). Pri tome se ne ispituje da li postoji razlika u financijskoj privlačnosti između destinacija migracije niti vrsta djelatnosti radi kojih se migrira na dnevnoj osnovi).

Cijena cestarine za dionicu IY dužine 10,0 km od Tunela Učka do čvora Lupoglav (18,0 kn) je 28,5% viša od cijene koja se naplaćuje za 46,0 km dugu dionicu od Pazina do Pule (14,0 kn), što svakako ne pridonosi privlačnosti Buzeštine u odnosu na zapadnu obalu Istre.

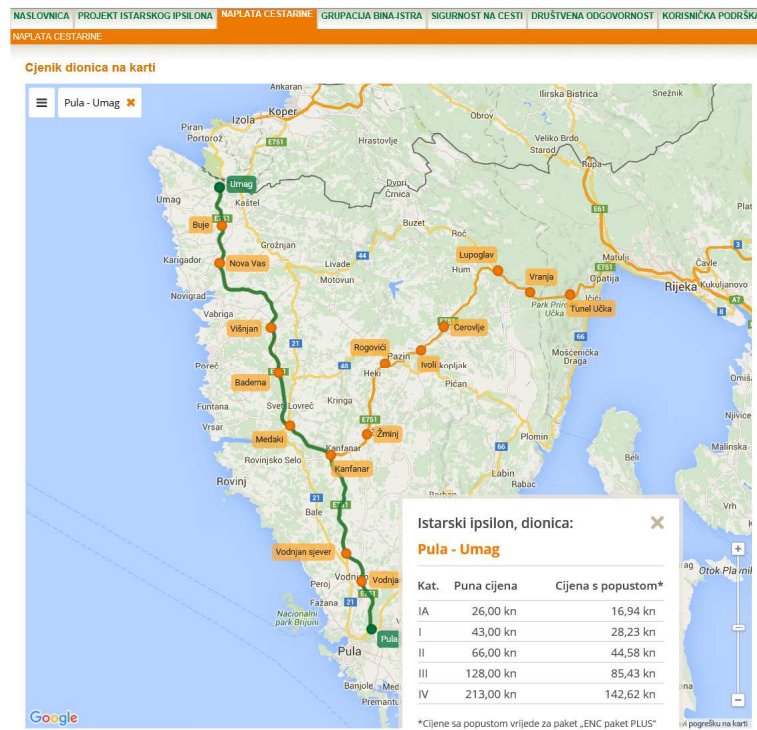
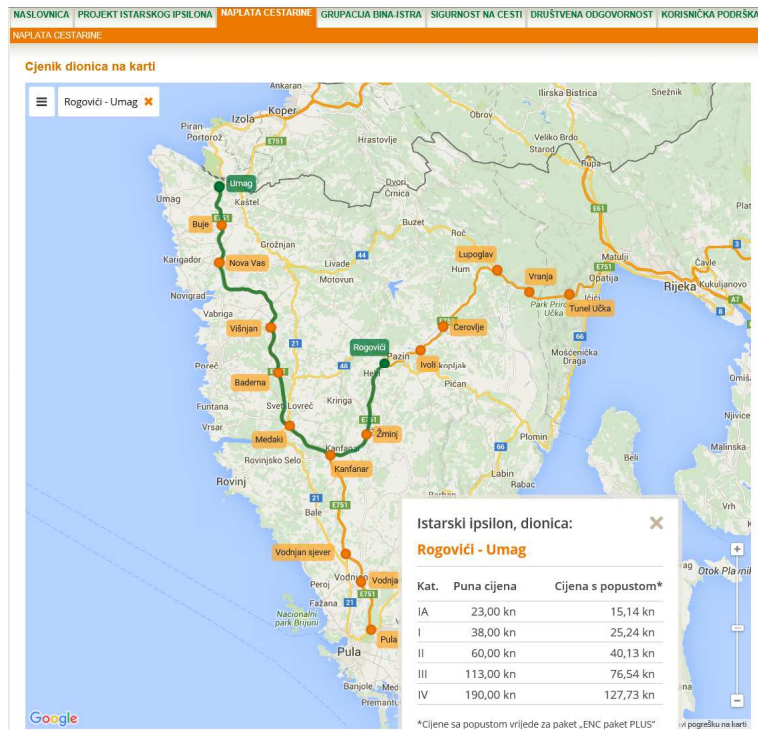


Prizak 6 Usporedni prikaz odnosa duljine i cijene pojedinih dionica IV u odnosu na dionicu Tunel Učka - Lupoglav

Tunel Učka – Lupoglav (10,0 km) = 18,00 kn

Rogovčići – Pula (46,0 km) = 14,00 kn = 77,78% cijene Tunel Učka - Lupoglav

Rogovčići – Kanfanar (18,0 km) = 7,00 kn = 38,89% cijene Tunel Učka - Lupoglav

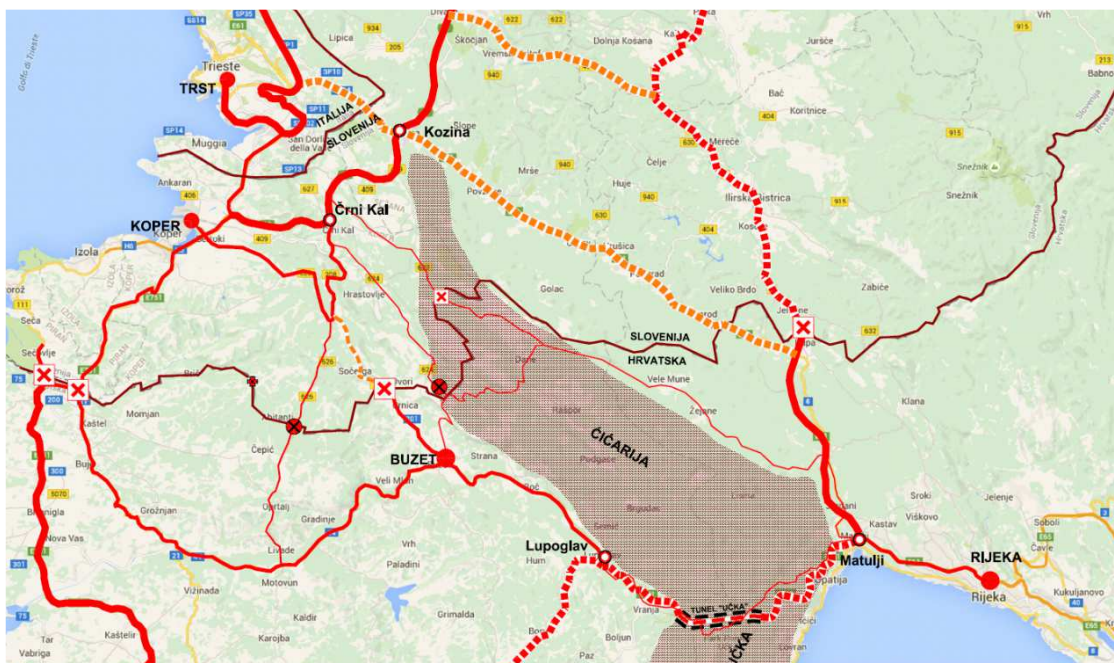


Prikaz 7 Usporedni prikaz odnosa duljine i cijene pojedinih dionica IY u odnosu na dionicu Tunel Učka - Lupoglav

Tunel Učka – Lupoglav (10,0 km) = 18,00 kn

Rogovići – Umag (67,0 km) = 23,00 kn = 127,78% cijene Tunel Učka - Lupoglav

Pula – Umag (76,0 km) = 26,00 kn = 144,45% cijene Tunel Učka - Lupoglav



Prikaz 8 Pozicija Buzeta u odnosu na okolne cestovne prometnice

Pula, kao najznačajnije istarsko razvojno žarište je ipak na većoj fizičkoj udaljenosti od Buzeta (90 km) radi čega je njen utjecaj na područje Grada Buzeta manje izražen nego na gradove zapadne obale i područje središnjeg dijela istre

Radi ta TRI OGRANIČAVAJUĆA FAKTORA (državna granica za pristup Kopru i Trstu, funkcionalna nedostupnost Rijeke uslijed visoke cestarine i fizička udaljenost Pule), PODRUČJE GRADA BUZETA OSTAJE i uz adekvatno izvedenu cestovnu mrežu državne i županijske razine – PROMETNO IZOLIRANO PODRUČJE.

Posljedica ovakve prometne izoliranosti, dodatno potaknuta negativnim demografskim kretanjima, je i manja razina javnih prometnih usluga za područje Grada Buzeta, a koja se očituje u slabijoj dostupnosti, ali u suprotnom smjeru i u lošoj (pa i negativnoj) rentabilnosti prometnih usluga u odnosu na povezanost s okruženjem.

Od Buzeta postoje autobusne veze prema hrvatskim gradovima - Pula, Umag (Novigrad, Poreč, Rovinj), Rijeka (Zagreb), te međunarodna veza za Trst i Veneciju.

Redovne autobusne linije s autobusne stanice Buzet

- Buzet – Pula /radnim danom/
- Buzet – Rijeka (Umag – Rijeka i Novigrad - Rijeka) / 4 puta svakodnevno/
- Buzet – Zagreb (od Rovinja preko Rijeke) 2 puta dnevno u turističkoj sezoni
- Buzet – Karojba /za trajanja škole svakodnevno/ - nova linija
- Medulin – Venecija (Trst, Palmanova /Mercatone/, Mestre) / jednom svakodnevno osim međunarodnih praznika/ - via Medulin – Pula – Buzet – Umag – GP Plovanija Dragonja – prometnicama bez naplate
- ne postoji direktna autobusna veza sa zračnom lukom Pula (Valtura, cca 80 km od Buzeta).

Ovakvim sustavom autobusnog prijevoza se donekle pokrivaju potrebe stanovništva, ali se sustav ne može smatrati osnovom za turističku ponudu, koja se na ovom području praktično gotovo isključivo usmjerava na individualnog turista u vlastitom vozilu.

Najbliže međugradsko taxi stajalište je u Rijeci, udaljeno od Buzeta cca 50 km, što je vjerojatno iskoristivo samo iznimno. U informacijama TZ se navodi i Poreč.



U informacijama TZ Buzet se navodi jedan renta – car servis sa sjedištem u Slumu.

### 1.2.1.2 Cestovni promet na niže rangiranim prometnicama i pograničnim cestovnim prijelazima

Najbolja opremljenost prometne infrastrukture Grada Buzeta je u segmentu cestovnog prometa i to prvenstveno prilagođena individualnom prometu osobnim motornim vozilima. Lokalne i nerazvrstane ceste su na području Grada Buzeta relativno kvalitetno uređene i održavane. U postupku, koji je pokrenut na razini cijele Republike Hrvatske, trebalo bi im se u skorom razdoblju utvrditi postojeći koridor i odrediti ih kao javno dobro.

- Županijske ceste ukupno cca 20 km
  - Ž 5010 Istarske Toplice (L50051) – D44
  - Ž 5011 Vodice (Ž5012) – Brest – Buzet (D44)
  - Ž 5013 Buzet (D44) – Cerovlje (Ž5046)
  - Ž 5014 Ž5011 – Račja Vas – Lanišće – Lupoglav (D44)
  
- Lokalne ceste ukupno cca 84 km
  - LC 50023 Ugrini – G.P. Štrped (D201)
  - LC 50024 Črnica – Perci (L50026)
  - LC 50025 Hrib – Seljaci – L50027
  - LC 50026 D201 – Perci
  - LC 50027 D44 – Žonti – Škuljari – D201
  - LC 50028 Mali Mlun – D44
  - LC 50029 Veli Mlun – D44
  - LC 50030 Pračana – D44
  - LC 50031 Sovinjska Brda – Sovinjak (L50032)
  - LC 50032 L50030 – Sovinjak – Sv. Donat – Penčići – Ž5013
  - LC 50034 Gornja Nugla – Roč (D44)
  - LC 50035 Prapoče – Lanišće (Ž5014)
  - LC 50036 Krkuž – Roč (L50037)
  - LC 50037 Roč (L50034) – Kompanj
  - LC 50038 Roč (D44) – Brnobići – Hum – L50082
  - LC 50051 Ponte Porton (L50047) – Livade – Gradinje – Istarske Toplice (Ž5010) – granično
  - LC 50054 L50055 – Bartolići
  - LC 50055 D44 – Barušići – Sv. Donat (L50032)
  - LC 50064 Senj – L50055
  - LC 50065 L50055 – Klarići
  - LC 50066 L50067 – Marčenigla
  - LC 50067 Vrh (L50055) – Šćulci
  - LC 50068 Urihi (Ž5013) – Račice
  - LC 50069 Juradi – Račički Brijeg – Ž5013
  - LC 50080 Ročko Polje (D44) – Hum (L50038)
  
- Nerazvrstanih cesta ima 239 u ukupnoj dužini cca 148 km
- Ostalih cesta ima 125 u ukupnoj dužini cca 87 km

Negativnost se očitava u tome što je s obzirom na veličinu teritorija i raštrkanu naseljenost, posjedovanje osobnog vozila u uvjetima neorganiziranog javnog transporta unutar područja Grada, nužnost za kvalitetan život unutar jedinice lokalne samouprave.

Morfologija terena i velika raštrkanost naselja za posljedicu ima i manju opremljenost cestovnih prometnica nižeg ranga, posebno nerazvrstanih i ostalih cesta, koja se prvenstveno očituje u manjem profilu.

Asfaltirani kolnik ponegdje iznosi i značajno manje od standardnog (3,5 m pa čak i do 2,0 m ukupno). U pojedinim slučajevima je i ukupni koridor takav da je otežano ne samo mimoilaženje vozila koja se kreću u suprotnim smjerovima, nego u kritičnim dijelovima ceste prolaze kroz građevne strukture (gospodarske sklopove) u minimalnim širinama.



Prikaz 9 Širina i pozicija lokalne prometnice L 50080 u naselju Ročko Polje (Krbavci) omogućavaju prolaz jednom vozilu – česta situacija na području Grada Buzeta

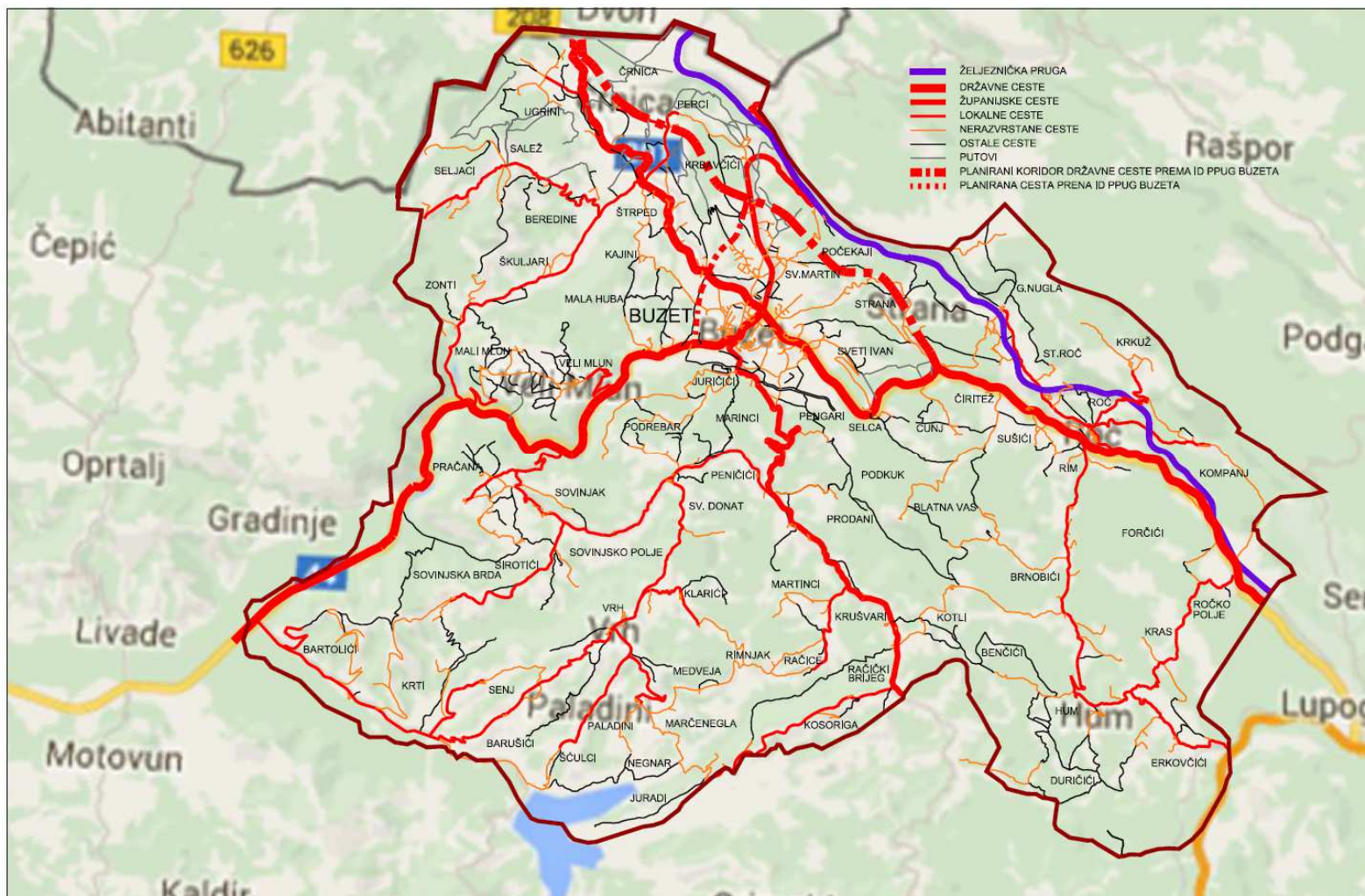


Prikaz 10 Veljača 2016. radovi na proširenju kolnika nerazvrstane ceste Roč – D44

Poseban problem je razina prometne opremljenosti na cestovnim prometnicama kojima se vrši pogranični promet, pri čemu se kao lošije uređene ocjenjuju dionice na području Republike Slovenije.

Dijelovi trasa u izgrađenim dijelovima malih naselja kojima se prolazi do naselja Gračišće i Sv. Anton u Republici Sloveniji nemaju adekvatnu širinu.

Pojedine dionice, posebno na trasi Slum – Rakitovec – Zazid – Podpeč – Loka – Podloka – Črni Kal, imaju i vrlo kritičnih dijelova čak za prolaz jednog osobnog vozila. Ovo se posebno odnosi na dio trase kroz Podpeč.



Prikaz 11 Pregled cestovnih trasa smjerovi unutar Grada Buzeta - DC, ŽC, LC, nerazvrstane i ostale ceste i putovi

Granični prijelaz	Područja JLS	Trasa
Jelovice – Podgorje /stalni međudržavni granični cestovni prijelaz II. kategorije/	Područje Općine Lanišće (Istarska županija u RH)/ Mestna občina Koper u RSlo	RH / Buzet (D44) – Ž 5011 – Ž 5012 – G.P. Jelovice RSlo / Podgorje - Čvor Kastelec (AC Ljubljana – Kopar)
Slum – Rakitovec /pogranični promet/	Područje Općine Lanišće (Istarska županija u RH)/ Mestna občina Koper u RSlo	Grašišće - Sv.Anton – Kopar /uski cestovni koridor/
Lucija – Brezovica /pogranični promet/	Područje Općine Oprtalj (Istarska županija u RH)/ Mestna občina Koper u RSlo	Brezovica – Sv.Anton– Kopar /uski cestovni koridor/
Kučibreg – Topolovac /nije kategorizirani GP/ planirano PPIŽ/	Područje Grada Buje (Istarska županija u RH)/ Mestna občina Koper u RSlo	Topolovac – Sv.Anton – Kopar /neadekvatna prometnica/

Tablica 6 Pregled najbližih cestovnih graničnih prijelaza

Uočena je izrazita nedostupnost informacija o graničnim prijelazima međudržavne razine i graničnih prijelaza za pogranični promet u okruženju Buzeta.

Za individualne turiste, koji bi trebali biti značajni predmet interesa ovog dijela Istre, to je u marketinškom smislu loš pristup. Primjera radi, zbog privremenog zatvaranja GP Požane – Sočerga (uslijed radova na sanaciji klizišta koji se upravo odvijaju) promet se usmjerava na GP Kaštel – Dragonja, pri čemu nema nikakvih informacija na portalima niti signalizacije na prometnicama iz koje bi se moglo saznati da li je i pod kojim uvjetima moguć prijelaz međudržavne granice na graničnim prijelazima nižih kategorija. Na slovenskoj strani, na trasi čvor Črni Kal – Buzet se sav promet usmjerava na Kopar, a tako je i s hrvatske strane.

Na internet stranici TZ Buzet postoji informacija o tome da je GP Požane – Sočerga privremeno zatvoren, te da je obilazak preko GP Kaštel – Dragonja, ali samo kao informacija prenijeta iz „Glasa Istre“. Na stranicama nema informacije o mogućnosti korištenja graničnih prijelaza nižih kategorija, pa čak ni informacije o tome da takvi granični prijelazi postoje u blizini Buzeta.

Na internet stranici Grada Buzeta također postoji informacija o tome da je GP Požane – Sočerga privremeno zatvoren, ali pod informacijama o provedbi komunalnih radova. Također nema informacija o uvjetima korištenja drugih graničnih prijelaza.

Isključivo upućivanje na međunarodne granične prijelaze I. kategorije je opravdano sa stanovišta gospodarskog transporta, a posebno ako se uzmu u obzir tehnički kritični dijelovi prometnica na slovenskom Krasu, koje radi nosivosti i širine nisu u stanju preuzeti takvu vrstu prometa. Međutim u odnosu na individualne turiste to je negativnost, jer bi individualni turisti vrijeme koje je potrebno utrošiti za vožnju dionicom Črni – Kal – Kopar – Buje – Buzet mogli svrsishodnije iskoristiti za obilazak starog grada Buzeta ili ga provesti u nekom od ugostiteljskih objekata Buzeta, samo da imaju informaciju da je granicu moguće prijeći i na pograničnom prijelazu Slum – Rakitovec.

Za korisnike cestovnih prometnica koji dolaze iz udaljenijih dijelova Europe također je problem što se granični prijelazi, i kad se označavaju u prostoru, se najčešće navode samo prema nazivima samih prijelaza (npr. Požane – Sočerga ili Slum – Rakitovec) a što uopće ne upućuje na trasu niti prostorno definira odnos prema značajnijim gradovima u okolici, pa se iz naziva nikako ne može zaključiti da su preko tih prijelaza cestovno povezani Buzet i Kopar.

Suvremena pomagala poput auto GPS sustava nemaju evidentirane granične prijelaze koji se ne vode kao međunarodni, tako da je mogućnost korištenja pograničnih prijelaza za situaciju kada se između Republike Slovenije i Republike Hrvatske još uvijek primjenjuje Schengenski sustav, gotovo neiskoristiva za turiste. Pozitivno je da pogranične prijelaze koristi lokalno stanovništvo u slučajevima zastoja na međunarodnim prijelazima za trajanja turističke sezone.

Grad Buzet je pokrenuo projekt izrade GIS baze podataka prometnica na svom području. Projekt izrađuje Geoprojekt d.d. Opatija i trenutno je u završnoj fazi.

Osnova za navedeno je Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14) koji obvezuje nadležne uprave za ceste, ali i lokalnu samoupravu da riješe pravni status prometnica na način da im se dodijeli zemljišna čestica i status javnog dobra.

Kako se GIS sustav izrađuje na način da se ceste evidentiraju i na topografskim i na katastarskim podlogama, pri čemu se cestama utvrđuje i širina koridora u statusu zasebne zemljišne čestice.

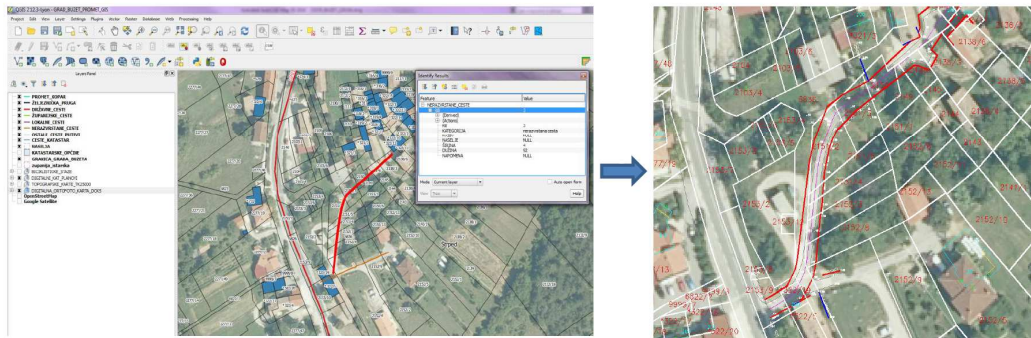
Ova baza će se nakon utvrđivanja pravnog statusa prometnica kao javnog dobra koristiti i za jednostavnije operativno rukovođenje održavanjem cestovne mreže. Naime, u sustavu se može voditi ne samo status ceste nego i podaci o stanju njene opremljenosti, kao što su podaci da li se radi o asfaltiranoj cesti ili makadamu, podaci o širini kolničke trake, stanju, vremenu zadnjeg uređivanja, da li je turistički relevantna, te drugi relevantni podaci.



Prikaz 12 Izvod iz GIS baze podataka - prikaz osi i koridora ceste na ortofoto podlozi /izvor: prezentacija Geoprojekt d.d. Opatija u okviru projekta PUT-UP – ISTRE/

## GIS baza + Snimak izvedenog stanja

➔ nerazvrstana cesta u naselju Strped



Prikaz 13 Prikaz razina evidencije prometnice u GIS bazi obzirom na mjerilo i vrstu upita /izvor: prezentacija Geoprojekt d.d. Opatija u okviru projekta PUT-UP – ISTRE/

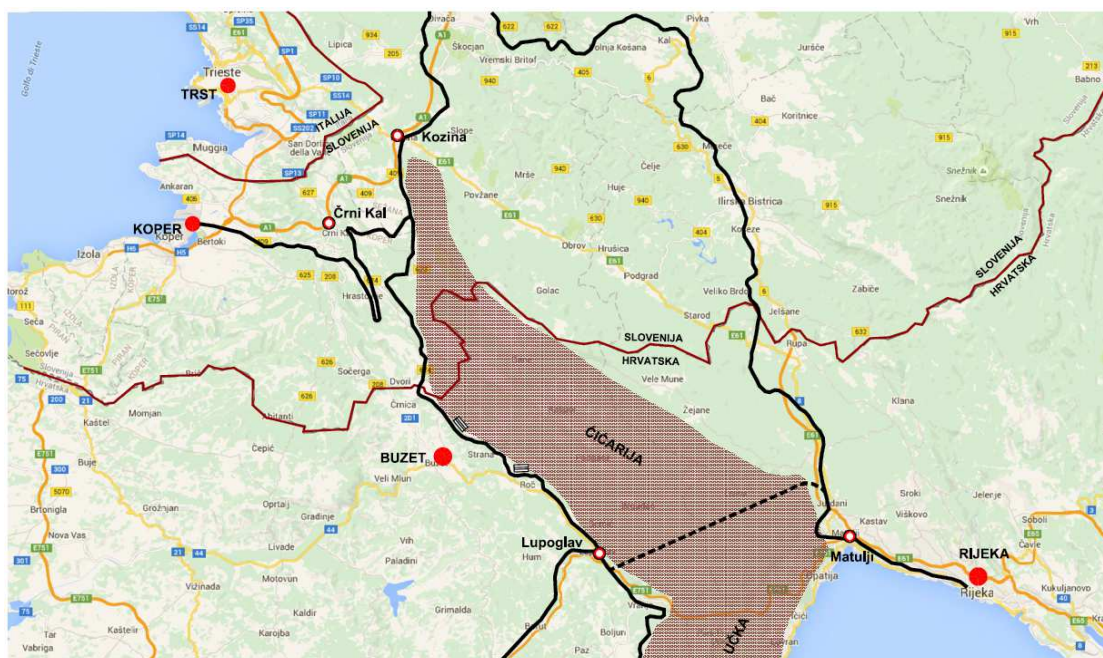
## 1.2.2 Željeznički promet

Željezničke pruge:

M203 Rijeka – Šapjane – Državna granica – (*Ilirska Bistrica*) – Izvan Istre

R101 (Podgorje) – Državna granica RS (Ljubljana-Divača) – Buzet – Pazin – Pula  
 Željeznički granični prijelaz II. kategorije Buzet – Rakitovec

L213 Lupoglav – Raša (luka Bršica) – ne prometuje zbog oštećenja i nerentabilnosti



Prikaz 14 Željezničke pruge u okruženju Buzeta

U europskim dokumentima za razvoj TEN-T mreže (Trans-European transport network) iz 2014. i u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine za prugu Buzet – Lupoglav – Pula nisu predviđena izravna ulaganja u ovom razdoblju.

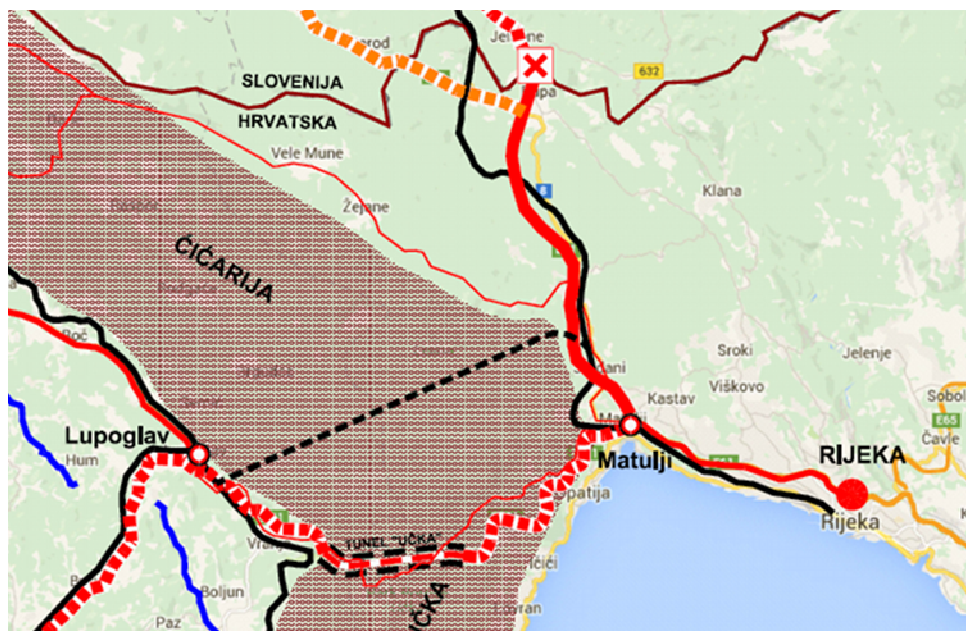
Željeznički putnički promet na pruzi R101 se danas odvija 2-4 puta dnevno (ovisi o sezoni) od Buzeta do Pule i Rijeke (presjedanje Lupoglav). U oba slučaja trajanje vožnje u jednom smjeru je cca 2,0 sata, što je nedostavno za današnje uvjete. Teretni promet se na dionici R101 ne odvija.

Prostorni planovi Istarske županije i Primorsko – goranske županije predviđaju izvedbu pruge visoke učinkovitosti kao dio koridora Trst – Kopar – Divača – Lupoglav – Rijeka – Zagreb. Jedna varijanta predviđa da se za navedenu prugu iskoristi postojeći koridor pruge R101, te se predviđa izgradnja tunela kroz Čičariju. Druga varijanta trase predviđa izvedbu pruge novom trasom sjevernije od postojeće dionice R101.

Ova pruga trebala bi omogućiti prometno povezivanje triju sjevernojadranskih luka.

Osnovna zapreka navedenim planovima je gospodarska neumreženost sjevernojadranskih luka, dapače i međusobno konkuriranje, čime postaje upitan ekonomski razlog izgradnje nove ili modernizacije postojeće pruge.

Prostorni plan Istarske županije također predviđa obnovu pruge Lupoglav – Raša – luka Bršica, te obnovu pruge Kanfanar – Rovinj, no radi nepostojanja potrebe za teretnim željezničkim transportom, vjerojatnost za navedeno je mala.



Prikaz 15 Prijedlog trase za željeznički tunel za vezu Pula – Lupoglav – Rijeka

No iako se radi o ključnom projektu razvoja željezničke infrastrukture od važnosti za cijelu Istru, ovaj projekat nije obuhvaćen Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2030.



Prikaz 16 Željeznička postaj Buzet uz koju je i granična policijska uprava



## 1.2.3 Ostali promet

### 1.2.3.1 Zračne luke

Najbliža relevantna zračna luka je Pula (Valtura) za međunarodni i unutarnji promet u razvoju s ciljem osiguranja cjelogodišnjeg redovitog i čarter prometa.

Granični međunarodni zračni prijelaz Pula I. kategorije.

Prosječni godišnji promet putnika – 35.000.

Pogodnost je veliki razvojni potencijal posebno u turističkom prometu.

Promet zračne luke za sada nema neposrednog značajnijeg učinka na Grad Buzet, ali može imati indirektni u smislu da se turistička ponuda Buzeta veže kao sekundarna ponuda na bazičnu ponudu turističkih aranžmana baziranu na turističkim čarter letovima.

Ovaj vid ponude je potrebno organizirati barem na razini županijske turističke zajednice.

Osim tog u okruženju su dostupne:

- međunarodne zračne luke Zagreb, Ljubljana, Trst – praktično su jednako udaljene od Buzeta i omogućavaju dostupnost (za individualne turiste i organizirane grupe) širom svijeta
- međunarodna zračna luka Krk (Rijeka) je relativno lako dostupna, uglavnom je orijentirana na europske destinacije
- međunarodna zračna luka za male zrakoplove u Portorožu
- sportska zračna luka za male zrakoplove kod Vrsara.

Sportska zračna luka Vrsar i mala zračna luka Portorož se individualno koriste, a s obzirom na njihovu poziciju vjerojatnost povezivanja Buzeta s ovim zračnim lukama je manja u odnosu na turističke destinacije bliže njihovim pozicijama - prvenstveno zapadnu obalu Istre.

### 1.2.3.2 Javne pomorske putničke luke

Sve linije dostupne su cestovnim prometnicama i to individualno.

Putničke luke na zapadnoj obali Istre – Umag, Novigrad, Poreč, Rovinj.

Brestova – putnička luka - veza za Cres i Lošinj.

Riječki putnički terminal

Koparski kruzerski terminal

## 1.2.4 Promet u funkciji društvene infrastrukture

U odnosu na interno područje Grada Buzeta, individualno korištenje cestovnih prometnica je praktično jedini način prometovanja i jedina mogućnost pristupa zračnim i morskim putničkim lukama, ali i za osiguranje funkcioniranja društvene infrastrukture – prvenstveno socijalnih, obrazovnih i zdravstvenih usluga.

### 1.2.4.1 Opći javni prijevoz

Opći javni prijevoz autobusima je organiziran kroz funkcioniranje autobusne stanice u Buzetu, koja je za veličinu područja više nego dostatno dimenzionirana i dobro smještena u prostoru. Kako je posljednjih godina sustav javnog autobusnog prijevoza organiziran koncesijski, općenito je razina usluge prema stanju od prije 30 godina u odnosu na sigurnost prometovanja porasla, ali je zato smanjena u odnosu na broj ruta i učestalost vožnje. Pri tome također treba uzeti u obzir da je unatrag 30 godina broj individualnih motornih vozila značajno porastao, čime se posljedično i smanjio interes za korištenjem javnog prijevoza.

Veza Buzeta s gradovima sjevernog dijela zapadne obale hrvatskog područja Istre – Umag, Novigrad i Rovinj postoji barem jednom dnevno u oba smjera i to na način da je Buzet ili krajnje odredište ili međupostaja rute za Rijeku. Barem jednom dnevno postoji veza za Pulu i Zagreb.

Jednom dnevno u oba smjera postoji veza za Trst i Veneciju, s postajom u trgovačkom kompleksu u Palmanovi koja još uvijek značajno privlači hrvatske konzumente. Stoga se upravo ova trasa može iskoristiti i da se organizira nedostajuća autobusna veza prema Kopru, kako bi se pokrio nedostatak javnog prijevoza prema tom slovenskom gradu.

Unutar područja Grada Buzeta, ali i veza prema hrvatskim i slovenskim gradovima na zapadnoj obali Istre najlakše bi se mogla organizirati kroz taksi uslugu u osobnim vozilima ili vozilima za manji broj putnika. Očekuje se da se ovaj sustav najbrže aktivira ukoliko na ovom tržištu počne djelovati neki od oblika slobodnog pružanja usluge prijevoza. Trenutno je u nekim dijelovima Hrvatske prisutan Uber, koji je već iskazao interes za djelovanjem u turistički aktivnijim područjima Hrvatske.

Organizacija usluge prijevoza koja funkcionira pozivom preko mobilne aplikacije, a omogućava lokalnom stanovništvu da se bavi uslugom prijevoza kao dopunskom djelatnošću i povremeno, u vlastitom vozilu uz uvjet da imaju valjanu vozačku dozvolu, zanimljiva je za ruralne turističke prostore poput Buzeštine. Time se može riješiti problem povećane potražnje za individualnim prijevozom za vrijeme turističke sezone, ali i legalno omogućiti stanovništvu koje ne vozi veću mobilnost, bez organiziranja javnog autobusnog prijevoza za što je unaprijed jasno da ne može poslovati pozitivno, odnosno da bi ga se trebalo subvencionirati.

Željeznički prijevoz putnika na relaciji od Buzeta do Pule i od Buzeta u smjeru Ljubljane sada ne može funkcionirati bez izdašnih subvencija. Poboljšanje stanja se ne može očekivati bez povećane potrebe za prijevozom roba.

#### 1.2.4.2 *Specijalistički javni prijevoz (u funkciji školstva, zdravstva, socijalnih usluga)*

Prijevoz školske djece (osnovnoškolci i srednoškolci) autobusima do škole je organiziran i dijelom subvencioniran, te vremenski ograničen na razdoblje školske godine.

Unazad 4 godine sredstva se osiguravaju, ovisno o proračunskoj godini, iz državnog, županijskog i/ili gradskog proračuna. Način subvencioniranja i iznosi mijenjaju se od godine za godinu, a načelno se subvencionira korištenje redovnih linija javnog prijevoza.

Očekuje se da će usluga organiziranog školskog prijevoza i nadalje biti prisutna u bilo kojem obliku, pošto se radi o jednom od primarnih interesa stanovništva.

Poželjno je da se školske linije na neki način povežu s uslugom općeg javnog autobusnog prijevoza, ukoliko je to ikako moguće, jer se načelno radi o usluzi koja je u ovako disperzirano naseljenom području u osnovi financijski neisplativa, ali se općenito ocjenjuje kao potrebna za osiguranje kvalitete života zajednice te se za to uglavnom iznađe načina za osiguranje financijskih sredstava.

Za razliku od školskog prijevoza, organiziranje javnog prijevoza radi osiguranja liječničke usluge stanovništvu problematičan je jer učestalost i obim potrebe nisu jednostavno predvidivi. Stoga se na takvu vrstu usluge ne može primijeniti model školskog prijevoza.

No, upravo u segmentu dostupnosti zdravstvenih usluga se krutost teritorijalno postavljenog zdravstvenog sustava najviše osjeća kao nedostatak prometne izoliranosti Grada Buzeta.

Iako su stanovnici Buzeta svojedobno sufinancirali izgradnju bolnice u slovenskom primorju, u Izoli, nastankom odvojenih država i odvojenih zdravstvenih sustava, dostupnost zdravstvene usluge u toj bolnici za građane Republike Hrvatske nije moguće osigurati bez međudržavnog dogovora, bez obzira što za to postoji interes lokalnog stanovništva Buzeta.

Dostupnost zdravstvenih usluga u prometno najbližoj hrvatskoj bolnici, u Rijeci, također ovisi o zdravstvenom sustavu koji je teritorijalno podijeljen po županijama, pri čemu je stanovnicima Buzeštine Rijeka gotovo dvostruko bliža nego Pula, ali ih zdravstveni sustav teritorijalno usmjerava u Pulu.

Također radi disperziranosti stanovanja, ali i radi faktora prosječne dobi (prema Državnom zavodu za statistiku 2011. godine je više od 38% stanovnika Grada Buzeta bilo starije od 50 godina), udaljenost od mjesta stanovanja ne samo do većih zdravstvenih centara, već i do ambulante primarne zaštite u gradu, postaje sve veći problem.

Kako nema financijskog opravdanja, a time ni interesa za organiziranje redovnih linija javnog prijevoza po brojnim i široko raštrkanim naseljima, nedostaje organizirana usluga prijevoza liječniku ili mogućnost kućnog posjeta medicinskog osoblja starijim osobama.

Stoga se sve više propituju mogućnosti specifičnih načina organiziranja pružanja medicinskih usluga koje bi bile primjerene ovakvom prostoru.

Pokušaji organiziranja određenog vida kućnih obilazaka starijeg stanovništva od strane gerontodomačica u široko i rijetko naseljenom području jedinice lokalne samouprave već postoji i to za sada u organizaciji Grada. Radi se o pilot projektu u funkciji podizanja stupnja dostupnosti socijalnih usluga koji ima dobre pokazatelje, ali je i ograničen s isključivošću financiranja iz javnih sredstava.

Modificirani vid ovakve usluge, čak i s većom kvalitetom, mogao bi se ustrojiti na način da se takva usluga veže uz neku samu po sebi dostatnu turističko – zdravstvenu uslugu, kao pojačana usluga uz socijalnu i zdravstvenu skrb organiziranu u okviru doma za starije i nemoćne osobe ili u okviru pojedinačne usluge zdravstvenog turizma.

U tom slučaju bi se takvu uslugu moglo u određenom udjelu i subvencionirati iz županijskih ili gradskih proračunskih sredstava, a radi bazične organiziranosti kroz drugi sustav, ne bi ovisila isključivo o proračunskim sredstvima.

Jedan od vidova osiguranja povećane dostupnosti temeljne zdravstvene usluge je mobilna ambulanta.

Za potrebe funkcioniranja mobilne ambulante koja bi bila organizirana na način da joj je bazno financiranje usluge medicinskog osoblja pokriveno kroz neki oblik individualnog zdravstvenog osiguranja, subvencija jedinice lokalne samouprave bi se mogla ograničiti na osiguranje vozila ili vozila s vozačem.

Ovakav vid organizacije prijevoza s uslugom mobilne ambulante za vlastito stanovništvo bi se također mogao povezati i s turističkom ponudom, odnosno uvrstiti u turističku ponudu kao vid nadstandardne usluge za turiste koji borave u smještajnim objektima na području Grada. Pri tome treba razlikovati uredovanje po pozivu mobilne ambulante, od hitne službe.

Mobilna ambulanta se može organizirati na dva načina:

- s redovnim uredovanjem po naseljima (nešto slično kao što funkcioniraju bibliobusi i mobilne trgovine)
- po pozivu (nije hitna služba).

Mobilna ambulanta bi vjerojatno bila usluga koja bi bila zanimljiva i starijoj populaciji turista, kao i turistima tipa obitelj s malom djecom. Ukoliko takva struktura turista ima interes za višednevni ili čak višetjedni boravak u ruralnom prostoru kroz najam individualnih kuća za odmor, osiguranje usluge mobilne ambulante bi se mogla tretirati kao bonus u ponudi.

U tom slučaju bi za turiste kućna posjeta mogla biti organizirana „po pozivu“ na temelju kontakta putem video – linka, odnosno kroz video komunikaciju koja služi za utvrđivanje osnove za kućni posjet, što ne znači da je djelovanje takve usluge promptno.

Ovakvu ambulantnu usluga liječenja turista također je moguće organizirati kroz posebno turističko osiguranje ili ponuditi kao posebnu uslugu.

### **1.3 Analiza turističkih sadržaja i krajobraznih značajki na području Grada Buzeta, te njihovog potencijala**

Turistička ponuda je usmjerena na individualnog gosta i turizam koji se bazira na manifestacijama. Specifičnost područja je individualni sportski turizam.

Pozitivna posljedica rašireno izvedenih cestovnih prometnica niže razine je mogućnost sekundarnog korištenja izgrađene cestovne infrastrukture za alternativne vidove turističkog transporta – individualne i kolektivne - autobusne ture.

Ponuda je klasificirana u tri segmenta:

- eno – gastronomsku ponudu
- kulturnu baštinu
- outdoor sport

Za potrebe eno-gastronomskog turizma mapirane su vinska cesta, cesta maslinovog ulja i pozicije proizvođača biske.

Mapirane su kulturne i povijesne znamenitosti.

Temeljeno na ova dva segmenta TZ organizira nekoliko manifestacija tijekom godine. Specifične su manifestacije utemeljene na izvornim običajima i specifičnostima područja, kao

međunarodni susret svirača na dijatonskim harmonikama – trieštinama, tradicionalni nastup klapa - a capella, prvenstva u zmajarenju i paraglajdingu, manifestacije vezane uz promociju tartufa.

Outdoor sport je sve značajniji pokretač turističkog razvoja, usmjeren je na individualnog korisnika i manje grupe, a bazira se na komparativnim prednostima prostora, odnosno na specifičnostima krajobraza ukupnog područja Grada Buzeta i bliže okolice.

Prema TZ Buzet u ponudi su slijedeće outdoor aktivnosti:

- parajedrličarstvo – 4 lokacije s ponudom zmajarenja i paraglajdinga - mapirane
- biciklizam – 14 biciklističkih staza od čega 3 označene na terenu, ostale mapirane i napravljena je vrlo kvalitetna aplikacija za mobilne uređaje – [www.istra-bike.com](http://www.istra-bike.com)
- pješčenje planinarsko- pješačkim stazama – 10-tak staza, a postoji potencijal i za više – u međuvremenu je napravljena vrlo kvalitetna aplikacija za mobilne uređaje [www.istra-trails.com](http://www.istra-trails.com)
- jahanje – trenutno jedna ponuda na trasi Roč - Hum
- slobodno penjanje – u blizini je 11 lokacija pogodnih za slobodno penjanje i umjetna stijena u zatvorenoj dvorani u Roč-u - mapirane
- speleoturizam – 4 lokacije u okolici Buzeta
- ostale aktivnosti – ribolov, lov, trekking.

Sve navedene aktivnosti se naglo razvijaju, pa se i ponuda neprestano povećava.

Outdoor sportska turistička ponuda se razvija prvenstveno privatnom inicijativom, odnosno proces razvoja ovakvih vrsta turističkih atrakcija institucionalno je sporiji nego kod klasične turističke ponude kakva je poznata na obali.

U daljnjoj promociji je moguće iskoristiti i to što korporacije koje se bave proizvodnjom sportske opreme i na razini cijele Europske unije istražuju i promoviraju biciklističke, pješačke i planinarske rute te ih prezentiraju na internetu, pri čemu su im prostori poput Istre i Buzeta vrlo zanimljivi te ih i sami preporučuju svojim korisnicima. Jedna od takvih promotivnih stranica je [www.bikemap.net](http://www.bikemap.net) koja upućuje korisnika ne samo na rutu već daje i precizne informacije o njenoj težini i preporučenoj opremi.

Grad Buzet kroz djelovanje gradske turističke zajednice potiče ovakvu vrstu turizma kroz projekte uređenja i označavanja punktova i ruta.

Jedna od novina na kojoj TZ radi je inicijativa izgradnje zip-line instalacije preko kanjona Mirne, s pratećim sadržajima.



Prikaz 17 Poletišče za parajedrličarstvo „Zavoj“ locirano uz ŽC 5011 u smjeru pograničnog prijelaza Slum - Rakitovec

Međutim, za sada ne postoje pješačka ni biciklistička ruta koja bi prolazila teritorijem obaju država. Također za sada nisu organizirane turističko – sportske manifestacije koje bi se odvijale preko teritorija susjednih država.

Za takvo prekogranično povezivanje ima velikog potencijala, pošto su se ponuda outdoor aktivnosti razvija s obje strane granice.

Potrebno je upozoriti da turističke aktivnosti u zaštićenim prirodnim predjelima, a posebno se to odnosi na speleoturističke lokalitete, trebaju biti institucionalno kontrolirani radi izbjegavanja uništavanja potencijalnih arheoloških i geoloških vrijednosti, ali i rijetke i endemske flore i faune.

Špilje na širem području dinarskog prostora, a time i Krasa, su u razdoblju od kamenog doba ali potencijalno i sve do 19. stoljeća bile predmetom religijskog štovanja, te su se u njima vršili religijski obredi kako prekršćanski tako i kršćanski. Postoje naznake da su se određeni obredni običaji u prostoru jugozapadne Slovenije vjerojatno odvijali sve do suvremenog doba, pa su lokacije na kraškom području arheološki zanimljive. Prostor cijelog dinarskog područja je općenito još uvijek nedovoljno istražen u odnosu na discipline etnologije, arheologije i genetike, a s obzirom na potencijal bilo bi ga poželjno zaštititi od slučajnog uništavanja uslijed turističkih aktivnosti.



Prikaz 18 Trase „vinske ceste“ i ceste „maslinovog ulja“



Prikaz 19 Trase pješačko – planinarskih staza i pozicija outdoor aktivnosti



Smještajni kapaciteti na području Grada, prema podacima TZ Buzet:

- 2 hotela – oba u Buzetu – jedan 4 \*/ ukupno 18 soba / i drugi 3 \*/ 57 soba
- 1 hostel – u Roču
- 1 kamp – robinzonski kamp do 30 mjesta – lokacija Raspadalica
- 38 kuća za najam (ruralne kuće)
- 43 soba i apartmana

Prema podacima iz „Studije potencijala zdravstvenog turizma za Grad Buzet“, izrađene 2012. godine od Instituta za međunarodne odnose, kroz projekt IPA Adriatic, na području Grada Buzeta u 2011. godini evidentirano je cca 580 postelja u turističkoj ponudi.

Pri tome treba uzeti u obzir da je turizam najpropulzivnija gospodarska grana u kojoj se promjene, posebno u odnosu na povećanje smještajnih kapaciteta, događaju gotovo svakodnevno.

Za područje Grada Buzeta, Prostorni plan Grada Buzeta predviđa ukupni maksimalni smještajni kapacitet u turističkim objektima od najmanje 1.000 do najviše 1.500 postelja, prema čemu ima još prostora za razvoj.

	Ukupno	Stanovi za stalno stanovanje				Stanovi koji se koriste povremeno		Stanovi u kojima se samo obavljala djelatnost	
		ukupno	nastanjeni	privremeno nenastanjeni	napušteni	za odmor i rekreaciju	u vrijeme sezonskih radova u poljoprivredi	iznajmljivanje turistima	ostale djelatnosti
Istarska županija	132.990	102.108	77.879	20.864	3.365	22.966	159	7.050	707
m <sup>2</sup>	9.753.792	7.885.869	6.245.619	1.430.347	209.903	1.425.910	7.702	385.014	49.297
Buzet	3.138	2.796	2.136	473	187	301	13	25	3
brojčani udio u županiji	2,36%	100,00%	76,39%	16,92%	6,69%	10,77%	0,46%	0,89%	0,11%
m <sup>2</sup>	247.018	224.539	176.071	35.769	12.699	20.167	662	1.500	150
udio u županiji u m <sup>2</sup>	2,53%	100,00%	78,41%	15,93%	5,66%	8,98%	0,29%	0,67%	0,07%

Tablica 7 Tablični pregled načina korištenja stanova na području Grada Buzeta prema podacima Državnog zavoda za statistiku – popis 2011.

Obzirom na strukturu prostora, izgrađenost naselja i demografske pokazatelje najzanimljiviji turističko - smještajni oblici su:

- sobe za iznajmljivanje „bed and breakfast“ (B&B) – najjednostavniji oblik smještajne usluge za individualne turiste
- apartmani za iznajmljivanje – korištenje postojeće građevinske strukture
- disperzirani hotel – korištenje građevne strukture demografski ispražnjenih sela u svrhu adaptacije za potrebe turizma
- hostel – adaptabilniji organizacijski oblik smještaja u postojeću strukturu
- kamp i kampiralište kao samostalna infrastruktura ili kao prateći sadržaj soba ili apartmana

Prema navedenom konceptu SVAKO NASELJE u sastavu Grada Buzeta POGODNO JE ZA ADAPTACIJU U TURISTIČKO – SMJEŠTAJNU SVRHU.

Svi oblici smještajnih usluga u ovom prostoru se baziraju na promociji:

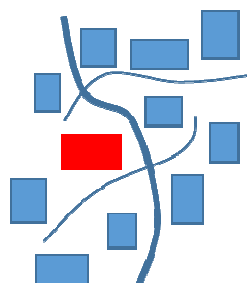
- mirnog odmora u ruralnom okruženju ili

- individualnog adrenalinskog odmora kod kojeg je smještajna komponenta sekundarna.

Velika prednost soba i apartmana za iznajmljivanje je u povoljnijem odnosu rada u odnosu na uslugu pri čemu se optimalno koriste postojeći ljudski resursi.

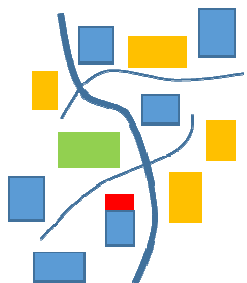
Disperzirani hotel već i u odnosu na klasični hotel ima značajno povećane troškove rada i kompliciraniju organizaciju pružanja usluge upravo radi disperziranosti funkcija, a prema sobama i apartmanima je u odnosu na potreban rad bitno nepovoljniji. Forma hotela koristi postojeću građevnu strukturu adaptacijom iz pretežito stambenih i kvalitetnih pomoćnih prostora u sobe, a zajednički sadržaji – u prvom redu recepcija i restoran se oblikuju na jednom mjestu – najčešće u središtu kompleksa. Ovakav tip organizacije hotela najpovoljniji je u situacijama revitalizacije napuštenih (ili dijelom napuštenih) naselja ili zaselaka gdje se kompleksu daje u potpunosti nova namjena, a pri tome je moguće očuvati građevinsku strukturu i šarm ruralnog prostora.

S obzirom na turističku potražnju i orijentaciju Buzeta prema individualnim gostima i doživljajnom i adrenalinskom turizmu, u ovom području bi od disperziranog hotela još povoljnija varijanta bio disperzirani hostel. Razlika u organizacijskom smislu je ta da hostel u formalno - oblikovnom smislu uređenja prostora može biti još fleksibilniji jer ne mora zadovoljiti pojedine formalno-oblikovne propise kategorizacije za smještajne jedinice. Takva ponuda može biti i u većoj mjeri „uklopljena“ u inače pretežito stambeno naselje bez da to negativno utječe na funkcioniranje usluge smještaja. U smislu pružanja usluge hostel je također manje zahtjevan od hotela, što je i svjetonazorski bliže osobama koje se bave outdoor turizmom. Organizacija usluge prehrane kod hostela također se može usmjeriti na već postojeći ugostiteljski lokal koji i tako već pruža tu vrstu usluga, a lokal niti ne mora biti formalno integriran u hostel.







#### DISPERZIRANI HOTEL

-  SMJEŠTAJNE JEDINICE
-  ZAJEDNIČKI SADRŽAJI



#### DISPERZIRANI HOSTEL

-  SMJEŠTAJNE JEDINICE
-  ZAJEDNIČKA RECEPCIJA
-  NEZAVISNO UGOSTITELJSTVO
-  STANOVANJE NEVEZANO UZ HOSTEL

Prikaz 20 Shematski prikaz revitalizacije naselja ili dijela naselja u formi disperziranih smještajnih turističkih sadržaja

Negativnost navedenih izoliranih oblika smještajnih turističkih usluga je u kontradikciji s prednošću a odnosi se na sigurnost. Sobe i apartmani za odmor locirani u ne toliko izoliranim naseljima, u kojem živi domicilno stanovništvo i to napose stanovništvo srednje dobi manje su izloženi kriminalu nego isključivo smještajni kompleksi locirani na izoliranim lokacijama. Kod disperziranog hotela je faktor sigurnosti poseban problem, koji može rezultirati značajnim dodatnim troškovima kako osiguranja, tako i zaštitarskih usluga, no s obzirom na ukupnu sigurnost destinacije Grada Buzeta to se ovdje ne pojavljuje kao problem.

Najveća prednost kampa, a posebno kampirališta je njegova prilagodljivost povremenim manifestacijama, te se može promatrati kao povećanje kapaciteta standardne smještajne usluge.

Također je u moguće organizirati razne turističke atrakcije u seoskom gospodarstvu ili kao dodatnu ponudu:

- posjet farmi s tradicijskim domaćim životinjama
- posjet lokalnim vinarijama, uljarama destilerijama lokalnih žestokih pića
- muzej na otvorenom uređenjem tipičnog tradicijskog gazdinstva s prikazom načina gradnje
- berba grožđa i berba maslina
- prikaz tradicijskog pčelarenja

Ponudu ovakvog tzv. doživljajnog turizma moguće je ponuditi kao turu za goste koparskih kruzera, pri čemu je potrebno voditi računa da prilazi doživljajnim destinacijama omogućavaju pristup i parkiranje turističkim autobusima.

Prekogranično povezivanje destinacija Kopa i Buzeta moguće je i na promociji kulturne baštine i prirodnih znanstvenih područja kroz razne tečajeve i radionice kao što su tečaj gradnje suhozida i fresko slikanja / restauracije

Poveznicu je moguće ostvariti i kroz edukacijski centar ili muzej na temu geološke specifičnosti Istre – crvena, bijela i siva Istra, koji bi osim stalnog postava mogao organizirati ekološke i znanstvene tematske radionice.

Dio bazične infrastrukturne opremljenosti za mogućnost pružanja turističkih usluga je kvaliteta pristupa do destinacije.

Za turističke atrakcije u seoskom gospodarstvu potrebno je osigurati mogućnost pristupa turističkim autobusom, što je zahtjevnije od individualne smještajne jedinice.

Na području Grada Buzeta, izuzev državnih prometnica D 44 i D 201, ni jedna od niže kvalificiranih prometnica za pristup turističkim lokacijama, uključujući županijske, naročito lokalne ceste, svojim tehničkim karakteristikama ne odgovara standardu za kategorizaciju koja joj je dodijeljena. Na ovom segmentu infrastrukturne opremljenosti je potrebno značajnije raditi, pošto su u većini slučajeva pristupi turističkim smještajnim kapacitetima ispod standarda.

Pregled standarda i preporuka za uređenje prometnice PREMA TURISTIČKO – SMJEŠTAJNIM LOKACIJAMA (u donjoj) tabeli:

- (A) Minimalni tehnički standard kolnika prometnice za dvosmjerni promet je asfaltirana prometnica širine najmanje 5,5 m ili širine 5,0 m s obostranim bankinama 0,5 m.

- Izuzetno se tolerira asfaltirana prometnica širine 3,0 m s ugibalištem na svakih 300,0 m. (B).
- Kod izoliranih turističkih zona – pojedinačnih apartmana, ukoliko je ekonomski neisplativo opremanje prema standardu, preporuka je da se osigura minimalni standard makadamske ceste širine 3,0 m s ugibalištem na svakih 300,0 m. (C).

Pregledna tabela postojećih i planiranih lokacija za turističke smještajne kapacitete i rekreaciju vezanu uz turističku ponudu prema oznakama na karti iz **prikaza broj. 21.**

Oznake u tabeli određuju prema kojem dokumentu je utvrđen status pojedine lokacije:

- IPA – IPA Adriatic CBC Programme – Studija potencijala zdravstvenog turizma za područje Buzeta, Institut za međunarodne odnose, 2012.
- ID PPUG – Prijedlog II. izmjena i dopuna Prostornog plana uređenja Grada Buzeta, Geoprojekt d.d. Opatija, ožujak 2016.

REDNI BROJ	NASELJE / LOKACIJA	STATUS UTVRĐEN PREMA	OZNAKA CESTE	POTREBNA REKONSTRUKCIJA U RAZINI -A;B;C
<b>HOTEL / HOSTEL</b>				
1.	LOKVE	Postojeće prema ID PPUG	LC 50036	A
2.	REBRI	Planirano ID PPUG	LC 50068	B
<b>TURISTIČKO NASELJE / POJEDINAČNI SMJEŠTAJNI OBJEKTI</b>				
3.	LOKVE	IPA / Postojeće prema ID PPUG	LC 50036	A
4.	KORTINA	IPA	LC 50038 - nerazvrstana	A B (C)
5.	BRIŽAC	IPA / Postojeće prema ID PPUG	LC 50038 - nerazvrstana	A B (C)
6.	MALINCI	IPA / Postojeće prema ID PPUG	LC 50038 – nerazvrstana - ostale	A B (C) C
7.	POD HRIBAC	Planirano ID PPUG	D 44 - nerazvrstana	uređeno B (C)
8.	MARKEŽIJA	Planirano ID PPUG	LC 50038 - nerazvrstana	A B (C)
9.	RUJAVAC	Planirano ID PPUG	LC 50038 - nerazvrstana	A B (C)
<b>KAMP</b>				
10.	MLINI	IPA / Postojeće prema ID PPUG	ostale	C
11.	POD KAŠTEL	IPA / Postojeće prema ID PPUG	LC 50027	A
12.	RASPADALICA	IPA	šumski put	C
13.	KOMUŠĆICA	Planirano ID PPUG	ŽC 5013 - ostale	A C
14.	URIHI	Planirano ID PPUG	ŽC 5013 ostale	A C
<b>PLANIRANE TURISTIČKE ZONE KOJI SE ID PPUG BUZETA PLANIRAJU UKINUTI</b>				
15.	ŠKULJARI	IPA / Planirano	LC 50027 -	A

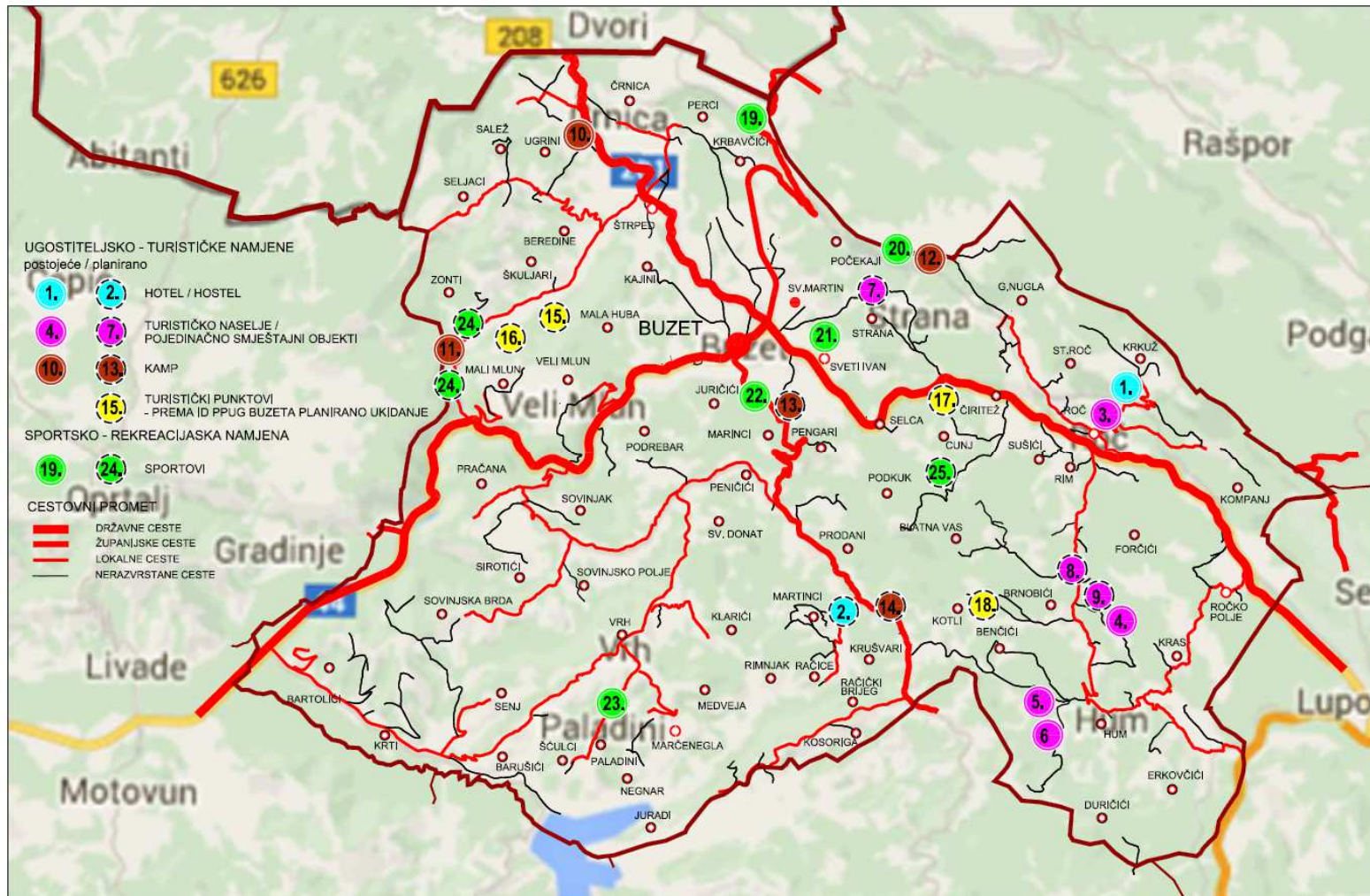
		ukidanje ID PPUG	nema puta	ne predviđa se
16.	ZONTI	IPA / Planirano ukidanje ID PPUG	LC 50027 - nema puta	A ne predviđa se
17.	USOJI	IPA / Planirano ukidanje ID PPUG	ostale	ne predviđa se
18.	KOTLI	IPA / Planirano ukidanje ID PPUG	LC 50038 - nerazvrstana	A B
<b>SPORTSKO – REKREACIJSKA NAMJENA</b>				
19.	KRBVAČIĆI	IPA / Postojeće prema ID PPUG – letjelište	ŽC 5011 – poljski put	A C
20.	RASPADALICA	IPA / Postojeće prema ID PPUG – letjelište	šumski prilaz	C
21.	SVETI IVAN	Postojeće prema ID PPUG – ostali sportovi	D 201 - ostale	uređeno A
22.	MOST	IPA / Postojeće prema ID PPUG – ostali sport.	ŽC 5013	A
23.	PALADINI	Postojeće prema ID PPUG – ostali sportovi	LC 50067	A
24.	POD KAŠTEL	IPA / ID PPUG – plan. golf vježbališta	LC 50027	A
25.	VALA	IPA / ID PPUG – plan. ostali sportovi	nerazvrstana - ostalo	B (C) C
<p>Tumač:</p> <p>A - asfaltirana prometnica širine najmanje 5,5 m ili širine 5,0 m s obostranim bankinama 0,5 m</p> <p>B - asfaltirana prometnica širine 3,0 m s ugibalištem na svakih 300,0 m</p> <p>C - makadamske ceste širine 3,0 m s ugibalištem na svakih 300,0 m</p> <p>(C) - alternativno od B - standard opremanja u razini C</p>				

Tablica 8 Pregled turističkih i sportsko – rekreacijskih sadržaja s potrebnim zahvatima na uređenju cestovne infrastrukture

Iz prikaza broj 21. je vidljivo da se u nekim slučajevima do pojedinačnih smještajnih lokacija, čak i u slučajevima turističkih apartmana visoke kategorije, prilazi cestovnim prometnicama u rangu nerazvrstane ceste i ceste kategorizirane kao – ostale, pa čak i šumskih puteva. U svakom slučaju razina opremljenosti apartmana može biti daleko iznad razine opremljenosti cestovne prometnice kojom se do apartmana dolazi.

Neke od nerazvrstanih i ostalih cesta kojima se dolazi do turističkih lokacija nisu asfaltirane, već su izvedene kao makadamske prometnice.

To ne mora biti problem, pa čak turističkom smislu može biti na neki način i atraktivno, ukoliko se širina kolnika i širina koridora utvrde i održavaju u dimenzijama dostatnim za kolni promet.



Prikaz 21 Odnos postojećih i planiranih turističkih smještajnih sadržaja u odnosu na cestovnu mrežu i kategorizaciju prometnica

#### 1.4 Analiza prometne povezanosti i obilježavanja prometnom i ostalom signalizacijom

Ukupna dužina državnih, županijskih, lokalnih, nerazvrstanih i drugih cesta, prema evidenciji iz Gis baze cestovne mreže izrađene od Geoprojekt d.d. Opatija, u Gradu Buzetu iznosi cca 373 km.

Mreža prometnica praktično omogućava pristup svim interesnim točkama, a kao slabije prometno pristupačan se percipira jedino sjeverozapadni dio područja Grada.

Velika većina turističkih ruta poklapa s trasama postojećih cestovnih prometnica, izuzev pojedinih pješačko – planinarskih ruta koje preferiraju prolaz kanjonom i slične specifične pravce.

Osim standardne signalizacije još je nedovoljno prisutna turistička signalizacija u prostoru, ali i pomoćni rekviziti za individualno snalaženje u prostoru kao što su karte i mobilne aplikacije.

Pozitivan primjer je kartografski uređen prikaz biciklističkih ruta unutar Grada Buzeta koje su klasificirane po težini i kartirane, te su dostupne preko internet stranice TZ Grada Buzeta.

Označavanje na terenu zaostaje, ali ne toliko da se prosječni turist koji se uobičajeno koristi biciklističkim rutama, ne bi mogao snaći u prostoru.



Prikaz 22 Dobar primjer karte biciklističke rute dostupne preko Internet stranice TZ Grada Buzeta

Pješačke, odnosno pješačko – planinarske rute su u fazi evidentiranja po modelu kao što je to slučaj s biciklističkima. Pozitivna je okolnost što se dobrim dijelom preklapaju, a što je posljedica činjenice da i jedne i druge uglavnom koriste postojeću mrežu prometnica i poljskih, odnosno šumskih putova.

Dovršetak GIS baze podataka, koja je upravo u izradi pomoći će ne samo rješavanju imovinsko –pravnog statusa prometnica i putova nego će biti i osnova za izradu turističkih karti pojedinih pješačkih i planinarskih ruta.

Također je prometna signalizacija u funkciji obavijesti o smjeru na pojedinim mjestima nedostatna, pa se na terenu „improvizira“ postavom nestandardnih natpisa.



Prikaz 23 Nestandardni natpis na trasi lokalne ceste L-50080

Relativno dobro su uređeni polazišni parkirališni punktovi za pješački obilazak starih jezgri naselja Roč i Hum, koji za razliku od Buzeta ipak imaju u odnosu na tu funkciju bolje prostorne odnose. Posebno Hum koji ima gotovo idealno riješen odnos parkiranja i pješačke veze do jezgre, a i povezan je s mrežom biciklističkih i pješačkih ruta.



Prikaz 24 Pozitivan primjer prometno – turističke signalizacija prilazu Hum-u

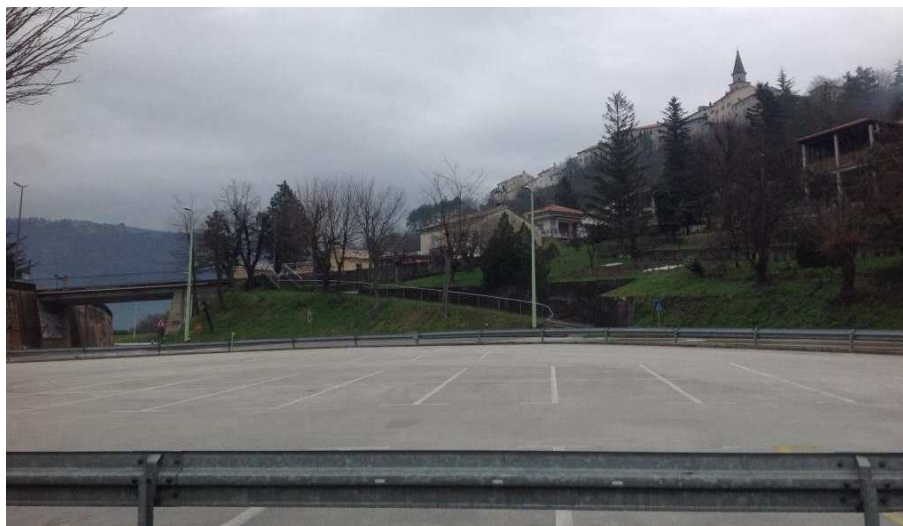
Roč ima parkiralište u starom dijelu grada koje se polifunkcionalno koristi i kao prostor za društvena događanja na otvorenom, tako da mu u vremenu manifestacija ipak nedostaje parkiralište.

Ovdje bi se moglo poraditi na poboljšanju sustava označavanja parkiranja, kako turisti ne bi nepotrebno u stari dio grada vozilom ulazili kroz povijesni portal, jer postoji mogućnost prilaza i mimo njega.



U Buzetu se centralno parkiralište za pristup starom dijelu grada ne prepoznaje jasno u prostoru, pošto se dijelom miješaju funkcije kako u samom starom dijelu grada, tako i u zoni za prilaz do njega. Ovdje je i konfiguracija terena je nepovoljnija u odnosu na Roč i Hum, odnosno visinska razlika između centralnog parkirališta podnožju stare gradske jezgre je značajna. Iako je pješačka veza rampama i stubištem od parkirališta do jezgre kvalitetno izvedena, radi visinske razlike njena uporaba može biti neprivaćna posjetiteljima slabije fizičke kondicije ili starije životne dobi.

Kao alternativa se za individualna vozila može koristiti parkiralište uz groblje, uz koje uređeno stubište prolazi.



Prikaz 25 Centralno parkiralište za osobna vozila i autobuse za pristup Starom gradu Buzet s pogledom na početak pješačke veze prema staroj gradskoj jezgri Buzeta

Prilazi turističkim točkama u samom Buzetu su za sada samo dijelom označeni, tako da je snalaženje u tranzitu malo otežano, ali nije problematično. Ciljani posjetitelj pojedine turističke točke se može u prostoru orijentirati bez većih problema. Tome dosta pomaže sama konfiguracija područja, jer se turistički zanimljive točke nalaze ili na uzvisinama ili u dolinama koje su u prostoru prepoznatljive same po sebi.

Duž D44 čak postoje i dijelom spontano nastala stajališta s funkcijom „turističkih vidikovaca“ iako se u prometnom smislu radi o opasnim stajalištima. Međutim zbog atraktivnosti pogleda bi ih se moglo prometno urediti i iskoristiti upravo u funkciji panoramskih vidikovaca.



Prikaz 26 Stajalište uz D44 u Sv. Ivanu s pogledom na dolinu Mirne, industrijsku zonu i Stari grad.

Iako se pojedina parkirališta do polazišnih točki turističkih aktivnosti već koriste u takvu namjenu, nedostatak je što nedovoljno označeni:

- već se koristi parkiralište kod Istarskog vodovoda kao polazišna točka za pješačko – planinarske i biciklističke rute (Put Mirne), no nije dovoljno prepoznatljivo
- već se koriste, ali je potrebno pojačati, opremljenost parkiralištima na poletištima za parajedriličarski sport, kao i oznake za pristup do njih na glavnim prometnicama

Izuzev biciklističkih ruta, koje su dobro označene, na ostalim polazišnim točkama raznih pješačkih ruta poželjno je pojačati i unificirati signalizaciju.



Prikaz 27 Parkiralište „Istarskog vodovoda“ – polazišna točka za korištenje rekreacijskih sadržaja uz korito Mirne i z planinarske rute prema Humu i Kotlima

Korištenje vozila u starim gradskim jezgrama je svuda gdje postoji takva potreba izazov, pa tako i u Buzetu.

Ravnotežu između mogućnosti pristupa vozilom za stanare kao i druge primarne korisnike i tendencije da se gradska jezgra čim više prezentira kao turistički brend teško je postići jer su interesi prve i druge skupine korisnika dijametralno suprotni.

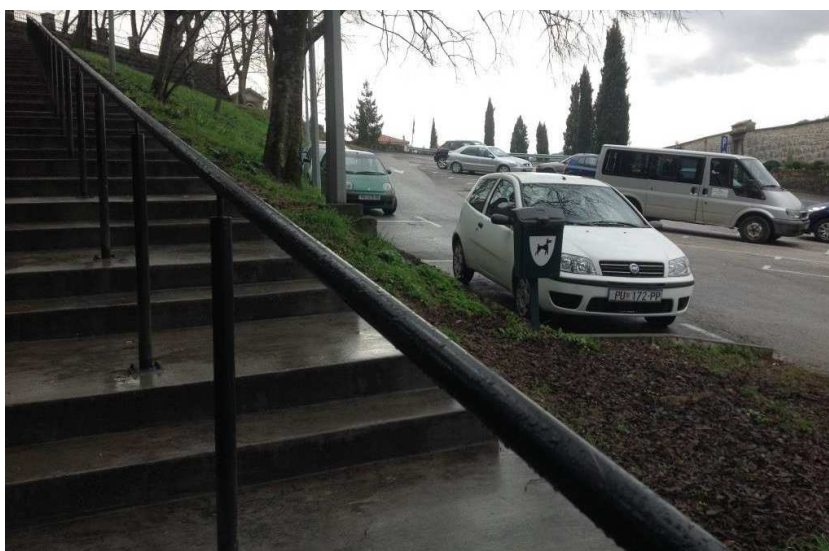
U starom dijelu Buzeta, osim stambenih zgrada postoji hotel, nekoliko ugostitelja, ali je ovdje sjedište i pojedinih državnih institucija, što sve povećava pritisak za pristup vozilom u jezgru. Prostorna organizacija i parterno opločenje Trga Vela Šterna je vrlo dobar primjer jasne prostorne razdiobe pješačkog i kolnog prometa, koji uključuje i prostor za parkiranje osobnih vozila, a istovremeno je oblikovno prilagođen prostoru stare gradske jezgre.

U staroj gradskoj jezgri Buzeta je uvedena naplata parkiranja i orijentacijski informativni pano koji vizualno dobro obrazlaže sustav parkiranja, no brojnost vozila je još uvijek značajna i dominira otvorenim površinama u jezgri. Uređenje trgova i ulica u jezgri još uvijek traje, odnosno neki dijelovi će se tek uređivati, pa se pretpostavlja da će se standard uređenja Trga Vela Šterna primijeniti i na druge dijelove jezgre.



Prikaz 28 Prikaz sustava kolnog prometa i naplate parkiranja u staroj jezgri Buzeta

Postojeće parkiralište u funkciji groblja u svakodnevnom korištenju također se koristi i za parkiranje u funkciji pristupa staroj gradskoj jezgri što je također dobro iskorišteno preklapanje funkcija prometne infrastrukture.



Prikaz 29 Parkiralište osobnih vozila uz groblje pod utvrđenim dijelom Staroga grada Buzet i pješačke stube za pristup staroj jezgri

Potreban je zaseban projekt uređenja prostora trgova i parkirališnih površina u jezgri, kao i režima pristupa do gradske jezgre koji bi dugoročno ukinuo potrebu prilaza individualnim vozilima u Stari grad.

Moderne tehnologije nisu gotovo pa uopće iskorištene u funkciji prezentacije turističke ponude i poboljšanja prostornog snalaženja turista.

Postoji Internet stranica TZ Buzeta preko koje je moguće pristupiti rezultatima pojedinih turističkih projekata koji su vođeni za razinu Istarske županije. Stranica također sadrži informacije o turističkoj ponudi unutar područja Grada, no općenito slabo funkcionira u pogledu brzine pristupa.

Postojala je android aplikacija MX Istra no tijekom ovog projekta je nismo mogli pokrenuti, a uočene su negativne kritike krajnjih korisnika na njeno funkcioniranje i to posljednji put 2014.



Otkrijte Istru, hrvatsku regiju netaknutih, suncem okupanih brežuljaka, regiju koja obiluje mediteranskim zelenilom i šumama koje sjenom zaklanjaju Jadransko more!

Ova aplikacija ima više od 1.500 točaka interesa, planove gradova i vodiče za atrakcije, događanja, restorane, trgovine, lokalne savjete, fotografije ... i još mnogo toga. Uključuje i izravnu vezu s Kontakt centrom Istre, ali i mogućnost on-line rezervacije smještaja!

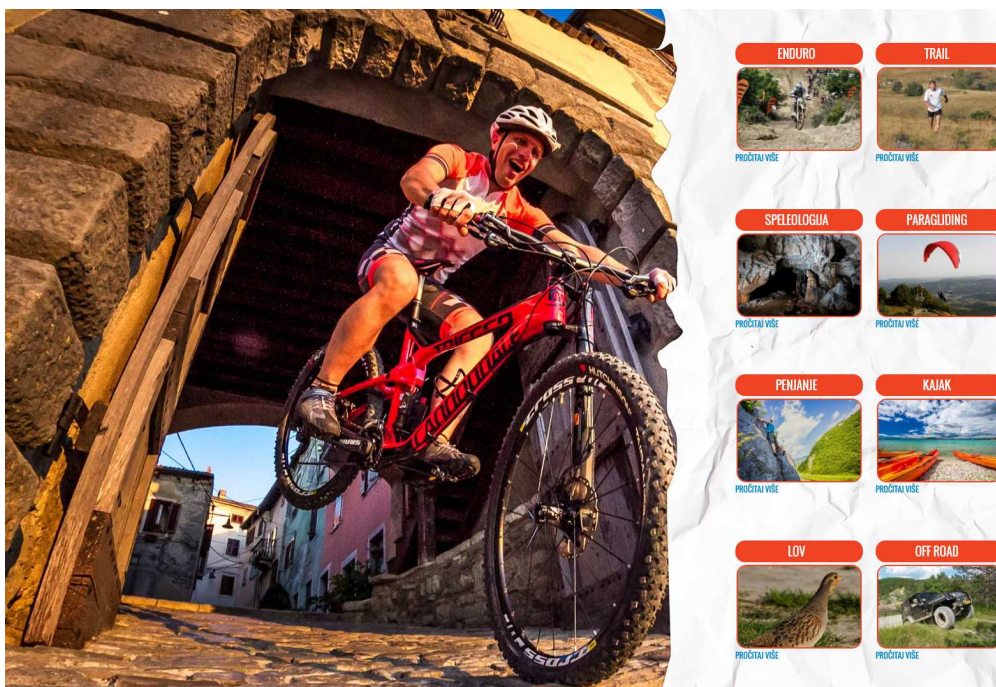
Pronaći ćete sve o:

- dolasku u Istru
- mjestima
- znamenitostima
- aktivnostima
- gastronomiji
- događanjima

Prikaz 30 Android aplikacija MX Istra

Obzirom na orijentaciju turizma k individualnom gostu, uočava se da institucionalna turistička promocija i vođenje u prilagodbi modernim tehnologijama zaostaje za privatnom inicijativom.

No uzevši u obzir da je jedno i drugo međusobno uvjetovano, te da je primjena modernih tehnologija u turizmu u Hrvatskoj u intenzivnom razvoju, očekuje se da će se ovakav oblik informiranja razviti vrlo brzo uslijed potrebe za promocijom ponude.



Prikaz 31 Prikaz turističke ponude – privatna inicijativa

Na internetu je za sada više o ponudi outdoor aktivnosti dostupno preko privatnih blogova korisnika i promotivnih stranica pojedinačnih tvrtki u turizmu nego kroz institucionalne programe. Jedan od takvih pozitivnih primjera promocije lokalnog outdoor sporta je Internet stranica [www.outdoor-manija.hr](http://www.outdoor-manija.hr)

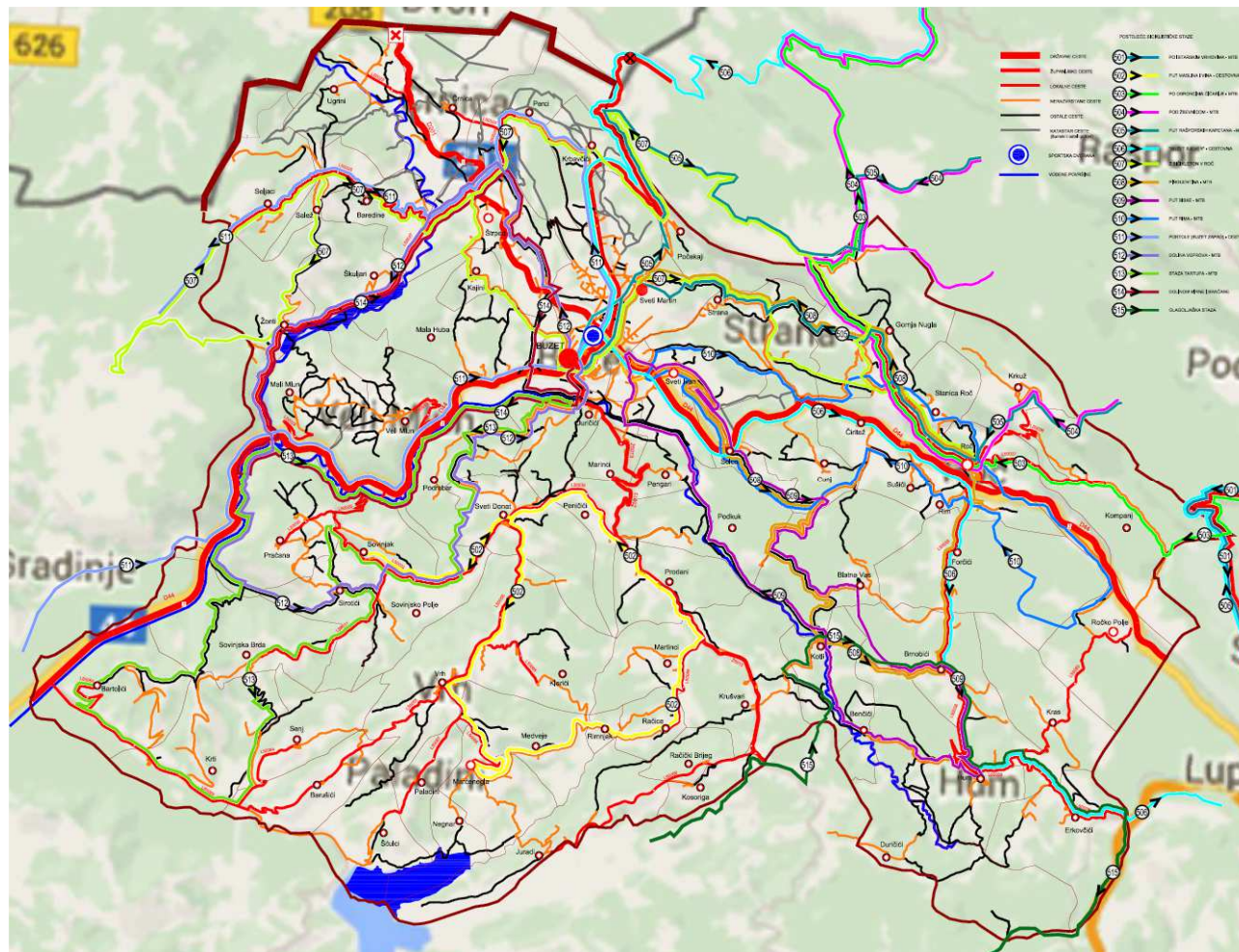
Outdoor turistička ponuda je osim što je alternativna po sadržaju ima i osobinu da se, barem za sada, prezentira i organizira bilo djelovanjem udruga građana, bilo uslugama individualnog tipa.

Outdoor je potrebno klasificirati u područja po broju potencijalnih korisnika, ovisno o vještinama i potrebnoj fizičkoj spremi.

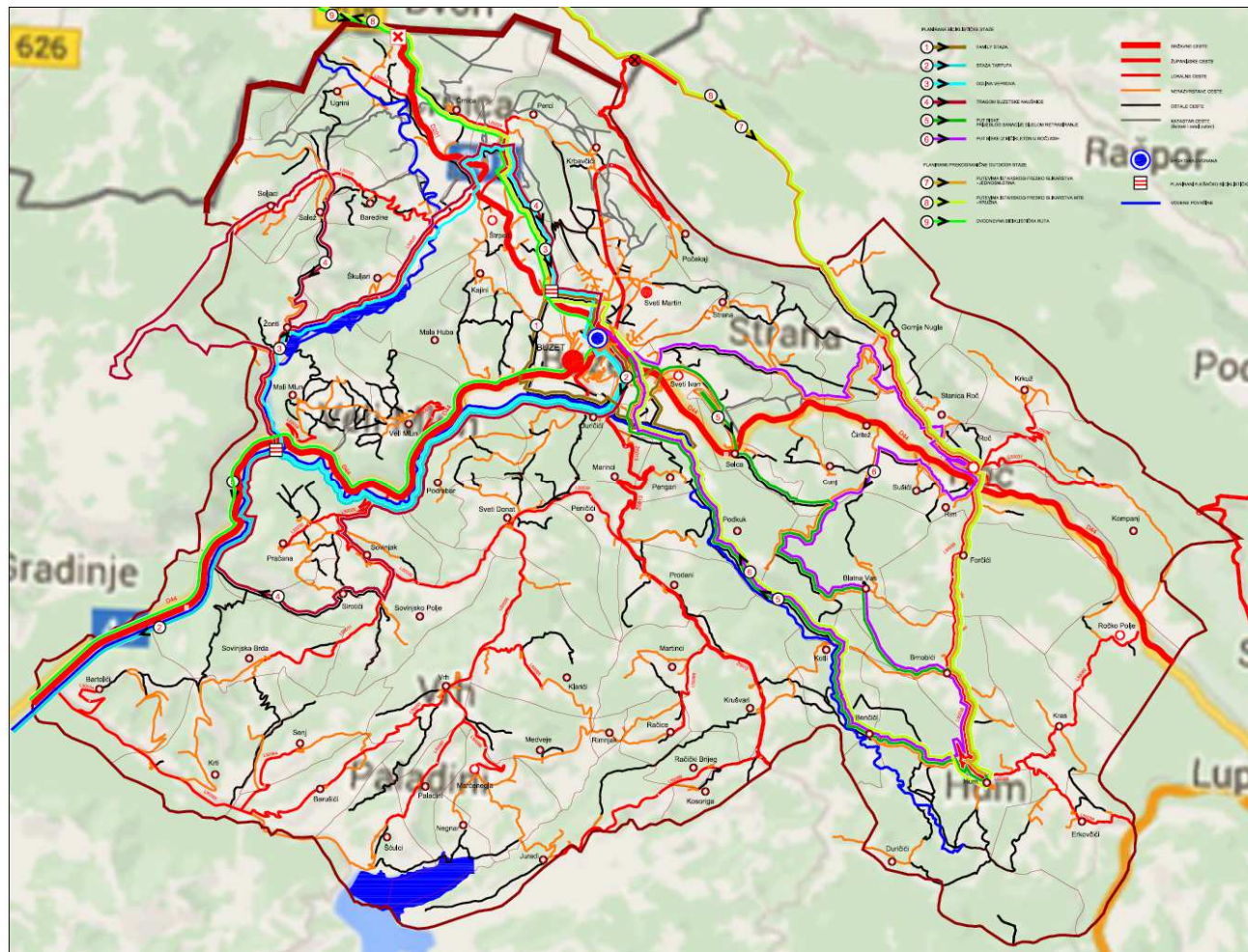
Za široko prihvaćene aktivnosti kao što su biciklizam i pješaćenje može se organizirati prekogranični program u vidu jedinstvene manifestacije u dva ili više dana.

Za specifične aktivnosti tipa speleologija i slobodno penjanje moguće je organizirati sezonski koncipirano natjecanje koje će obuhvatiti lokacije i slovenskoj i hrvatskoj Istri.

Parajedriličarstvo je kao disciplina ograničeno na nekoliko lokacija i tu je dobar put u organiziranju prvenstva na europskoj razini, što je u Buzetu već bilo iskušano, te se pokazalo kao okidač za promociju Buzeta kao europske parajedriličarske destinacije.



Prikaz 32 Pregled trasa postojećih biciklističkih staza na području Grada Buzeta



Prikaz 33 Pregled novo predloženih trasa i pojedinih dijelom retrasiranih biciklističkih staza na području Grada Buzeta i okolice

## 2 Posebne smjernice za prometne i turističke sadržaje

### 2.1 Smjernice razvoja cestovne i željezničke infrastrukture (međudržavne, državne i županijske razine) s pozicije Grada Buzeta

Razvojni planovi u odnosu na prometnu infrastrukturu su na razini regionalne samouprave unutar državnih teritorija Hrvatske i Slovenije međusobno relativno usklađeni, a na međudržavnoj razini su:

- u pogledu cestovnih trasa autocesta i državnih cesta dijelom usklađeni
- u pogledu faznosti izgradnje cestovnih trasa neusklađeni
- u pogledu trasa u faznosti izgradnje željezničke infrastrukture neusklađeni.

#### 2.1.1 Smjernice razvoja za infrastrukturu međudržavne razine:

##### 2.1.1.1 Cestovni promet

S pozicije Grada Buzeta mogućnost utjecaja na usklađenje planova međudržavne razine u odnosu na realizaciju značajnih europskih cestovnih pravac nije neposredno moguća, već ovisi o procesima šire politike integracije europskih prostora.

Glavni planirani paneuropski pravac – Jadransko-jonska autoceste (JJAC) (Trst – Rijeka – Zadar – Split – Dubrovnik – Bar – Drač – Atena) kontinuirano je predmet rasprava i još je daleko od realizacije. U odnosu na ovaj dio Europe problem je povezan s funkcioniranjem, odnosno s gospodarskom neusklađenošću sjevernojadranskih luka. To neposredno utječe na nemogućnost dogovora oko trase autoceste/brze ceste Trst – Rijeka, a u konačnici i s željezničkom vezom luka.

Za tranzitni cestovni promet koji neposredno utječe na Grad Buzet značajna je uloga istočnog kraka Istarskog ipsilona koji treba osigurati vezu Istarske županije na JJAC, a ujedno i omogućava tranzit na regionalnoj razini Trst – Koper – Rijeka (Kvarner).

#### Predložena mjera i način realizacije:

- Povećanje protočnosti i intenziteta tranzita na smjeru Kopar – Rijeka preko Buzeta:
  - Smanjenje cijene cestarine na dijelu IY-I (Pazin – Tunel Učka) – redistribucijom cijene naplate na ostalim dionicama - Pazin – Kanfanar i na zapadnom kraku IY, kao kompenzacija nepostojanja alternativne cestovne veze prema Rijeci
  - Povećanje razine usluge na graničnom prijelazu Požane – Sočerga u smislu učinkovite granične kontrole koja omogućava brzi prijelaz granice

#### Funkcija mjere:

- Bolje prostorno povezivanje na pravcu
- Ostvarenje ciljeva prostornog razvoja navedenih u PP Istarske županije:
  - ravnomjerni razvoj županijskog područja, poticaj razvoja sjeverne Istre i područja Labinštine
  - smanjenje turističkog pritiska na zapadnu obalu Istre usmjeravanjem turističkog razvoja na istočnu obalu Istre
  - smanjenje turističkog prometa na granične prijelaze Plovanija – Sečovlje i Dragonja – Kaštel usmjeranjem na druge prometne pravce
  - turistički razvoj unutrašnjosti Istre i istočne obale Istra - usmjerenje dijela europskih turista s prometnog pravca Italija i zapadna Slovenija u smjeru istočne istarske obale, ali i u smjeru Kvarnera i Kvarnerskih otoka na trasu preko sjeverne



Istre otvara mogućnost spontanog poblizeg upoznavanja tranzitnih turista s obilježjima prostora i lokalnom turističkom ponudom

- ukidanjem percepcijske barijere koju Tunel Učka predstavlja u odnosu na šire Riječko područje, potencijalno se područje dijela Grada Buzeta može promatrati kao šira riječka suburbija, čime bi se potencijalno popravila demografska slika prostora Istre zapadno od Učke i južno od Čićarije.

#### **Rok primjene mjere:**

- Do izgradnje dijela trase JJAC od Trsta do Rijeke ili do promjene sustava naplate IY na način da se naplata korištenja pojedinačnih dionica zamijeni naplatom korištenja prometnice u cjelini (sustav vinjeta)
- Subvencioniranje dionice od Pazina do Učke je u smislu razvoja sjevernog dijela Istre poželjno i nakon dovršetka izgradnje istočnog kraka Istarskog ipsilona u punom profilu, ukoliko se žele ostvariti ciljevi ravnomjernog razvoja Istre navedeni u Prostornom planu Istarske županije.

### **2.1.1.2 Željeznički promet**

U odnosu na željeznički promet opcije su još više sužene.

Pozitivan učinak će se postići već ukoliko se pruga R101 održi u voznom stanju za putnički promet. Bez obzira na činjenicu da trenutno nije moguće niti okvirno predvidjeti mogućnost relevantnog gospodarskog korištenja postojeće željeznice R101 u budućnosti, uputno je postojeću prugu, kao minimalni obim putničkog prometovanja sačuvati. To podrazumijeva i kontinuirano održavanje koje uključuje i sanaciju oštećenih dijelova trase, posebice u pogledu stabilizacije podloge.

U krajnjem slučaju, ukoliko se čak i odustane od korištenja pruge, potrebno je sačuvati koridor kao neizgrađen.

#### **Predložena mjera i način realizacije:**

- R101 održati u voznom stanju za putnički promet - kontinuirano održavanje pruge koje uključuje i sanaciju oštećenih dijelova trase, posebice u pogledu stabilizacije podloge
- Krajnja mjera - ukoliko se odustane od korištenja pruge potrebno je sačuvati koridor

#### **Funkcija mjere:**

- Sačuvati stanje do konačnog utvrđivanja magistralnih trasa

#### **Rok primjene mjere:**

- Do utvrđivanja glavnih željezničkih pravaca za opsluživanje triju sjevernojadranskih luka / razvoja paneuropskog željezničkog pravca Trst – Kopar - Rijeka

## **2.1.2 Smjernice razvoja za cestovnu infrastrukturu državne i županijske razine – podizanje razine usluge:**

#### **Predložene mjere i način realizacije:**

- Poboljšanje razine cestovnog opremanja za cestovni pravac preko međunarodnog graničnog prijelaza I. kategorije Požane – Sočerga radi poboljšanja tranzitne usluge na trasi Buzet – Kopar:
  - u RH - državna cesta D201 od graničnog prijelaza do Buzeta je već u fazi rekonstrukcije, nakon završetka potrebno je održavati kvalitetu usluge

- u RSlo – razinu prometnice do čvora Črni Kal podići na razinu regionalne ceste, odgovarajuće opremiti i održavati razinu usluge
- Poboljšanje razine usluge pograničnih prijelaza (Slum – Rogovići i Lucija – Brezovica):
  - u RH - u postupcima redovitih održavanja cesta proširiti kolničke trake na kritičnim mjestima za omogućavanje dvosmjernog prometa
  - u RSlo:
    - izmjestiti dijelove trasa prometnica izvan naselja ili izvan dijelova naselja na kojima nije moguće osigurati normalno funkcioniranje dvosmjernog prometa – posebno u naseljima na Ćićariji
    - proširiti kolničke trake na kritičnim mjestima za omogućavanje dvosmjernog prometa
  - Pogranični granični prijelazi:
    - poboljšati javnu dostupnost informacija o režimu rada GP
    - eventualno - radi rasterećenja GP Požane- Sočerga u vrijeme turističke sezone produžiti radno vrijeme
- Prijelazu Kućibreg – Topolovac treba regulirati status kao pograničnog prijelaza ili ga privremeno ukinuti do proširenja Schengena na RH.
- Poboljšati dostupnost informacija o graničnim prijelazima na javnim portalima.
- Izraditi aplikacije za mobilne uređaje za primjenu u individualnom turizmu.

#### **Funkcija mjera:**

- Ostvarenje ciljeva prostornog razvoja navedenih u PP Istarske županije definiranih kao:
  - usmjeravanje glavne tranzitnog prometa na međunarodne granične prijelaze I. kategorije
  - omogućiti veću turističku protočnost na graničnim prijelazima nižih razina
  - omogućiti alternativne pravce kretanja lokalnom stanovništvu kroz pogranične prijelaze posebno u ljetnim mjesecima
  - bolja razina opremljenosti i usluge na svim graničnim prijelazima omogućava bolju graničnu kontrolu.

#### **Rok primjene mjere:**

- Zahvate na tehničkoj rekonstrukciji prometnica s obje strane granice pokrenuti odmah.
- Režim na graničnim prijelazima - kontinuirano do ukidanja Schengenskog sustava, odnosno do daljnjega.

## **2.2 Smjernice razvoja cestovne mreže gradske razine (nerazvrstane ceste, ostale ceste, turističke staze i putovi) – prekogranično povezivanje turističkih destinacija**

### **2.2.1 Tehničko uređenje cestovnih prometnica i pristupa do turističkih destinacija**

#### **Predložene mjere i način realizacije:**

- Treba nastojati da se prometnice opreme prema pravilnicima za pojedinu kategoriju, ali barem minimalno s 5,5 m širokim kolnikom i mogućnošću dvosmjernog prometa i minimalno 10,0 (izuzetno 7,0 m) širine koridora za:
  - prometnice na međudržavnim cestovnim pravcima s pograničnim graničnim prijelazima

- prometnice unutar Grada Buzeta koje vode do naselja ili grupe naselja s brojem stanovnika iznad 100
- Za prometnice unutar Grada Buzeta, koje vode do naselja ili grupe naselja brojem stanovnika manjim od 100 potrebno je osigurati dostatnu širinu koridora i napraviti program postepenog širenja kolnika kroz sustav redovite sanacije prometnica.
- Za pristupe turističkim lokacijama sa smještajnim kapacitetima utvrditi optimalnu uređenost pristupnih cesta u kategorijama asfaltirane ceste za veće frekvencije prometa i makadamske ceste za manje frekvencije prometa, uz osiguranje dostatne širine koridora za promet osobnim vozilom i manjim transportnim vozilom za prijevoz putnika (prema tablici 8.)
- Za turističke pješačke i biciklističke rute potrebno je maksimalno koristiti postojeće ceste i putove, s time da ih je potrebno urediti do razine moguće prohodnosti u dijelovima koji su zapušteni. Prednost je da se radi o prostoru raštrkane, ali guste izgrađenosti, gdje se turističke rute mogu trasirati od naselja do naselja.
- Posebno su zanimljive pješačke rute uz vodotoke, koje bi trebalo urediti minimalnom prostornom intervencijom – kao prirodne staze i s primjenom planinarskih oznaka, uz dodatno prostorno označavanje turistički atraktivnih i eventualno opasnih mjesta (klizišta, kanjoni, rascjepi). Također je potrebno posebno opisati trasu na njenom početku/završetku.
- Kod prometnijih dionica biciklističkih i pješačkih staza (kroz Buzet, uz državne ceste i kroz industrijske zone) potrebno je odvojiti biciklističku stazu od općeg prometa i osigurati prijelaz preko vodotoka za bicikliste i pješake odvojeno od kolnog prometa – pored tvornice „Irsa“ i kod ugostiteljstva „Old River

#### **Funkcija mjera:**

- Definiranje standarda opremanja i održavanja prometnica unutar Grada

#### **Rok primjene mjere:**

- Kontinuirano

### **2.2.2 Oznake u prostoru i poboljšanje dostupnosti informacija**

#### **Predložene mjere i način realizacije:**

- Povećati uočljivost turističkih destinacija u prostoru
  - pojačati turističku signalizaciju na glavnim cestovnim pravcima, posebno uz državne i županijske ceste, u zoni uz granične prijelaze i na ulazu na područje jedinice lokalne samouprave
- Lokalno brendiranje destinacija - Izvan europski i nacionalno utvrđenih turističkih oznaka, poželjno je definirati specifični vizualni način označavanja, odnosno stvoriti svojevrsnu prepoznatljivu paletu oznaka u prostoru (lokalno utemeljenu), koja bi se mogla primijeniti za sve turističke znamenitosti u prostoru Grada Buzeta – „prostorni brend“, kako bi se izbjegla šarolikost oznaka:
  - ujednačiti oznake turističkih ruta i turističkih točki
  - brendirati oznake parkirališta i zona unutar većih parkirališta
  - brendirati oznake specifičnih ponuda (parajedriličarstvo, slobodno penjanje, speleoturizam idr.)
  - tipizirati opremu odmorišta na trasama biciklističkih i pješačkih staza izvan naselja, na pozicijama nakon većih uspona i na pozicijama „prirodnih vidikovaca“

- Urediti „Outdoor info centar“ kao opću polazišnu točku Buzet za outdoor rute s uslugama potrebnim biciklistima – parkiralište za osobna vozila, informacije, wc, tuš, prikaz biciklističkih i pješačkih ruta i prikaz drugih pozicija polazišnih točki – poželjno povezati s postojećom sportskom dvoranom u Buzetu
- Uz „Outdoor info centar“ oblikovati prostor postavom orijentira (npr. u vidu skulpture) koja može poslužiti i kao „memorijska točka“ za fotografiranje - na platou gdje se silueta Starog grada Buzeta može iskoristiti kao pozadina
- Digitalizacija turističkih informacija:
  - Oznake u prostoru i turističku ponudu preslikati u aplikacije za mobilne uređaje.
  - Osigurati dostupnost servisnih informacija (služba 112, hitna pomoć, gorska služba spašavanja) i putem aplikacija

#### **Funkcija mjera:**

- Uz toliki broj biciklističkih i pješačko – planinarskih staza otvara se potreba za centralnim mjestom na kojem će se korisnicima moći pružiti sve potrebne informacije i pružiti servisne usluge
- Definiranje vizualnog standarda opremanja ne samo da pozitivno utječe na privlačnost turističke destinacije nego je nužnost radi boljeg prostornog snalaženja.
- Uvođenje modernih komunikacijskih tehnologija je nužnost današnjeg vremena. Kvalitetna turistička aplikacija s preciznim i preglednim informacijama o destinaciji, lokaciji, načinu dolaska i turističkoj ponudi, može u potpunosti anulirati trenutnu prostornu izoliranost Grada Buzeta. U tom slučaju se izoliranost percipira kao prednost destinacije

#### **Rok primjene mjera:**

- Kontinuirano

### **2.2.3 Unapređenje turističke infrastrukture i prometne infrastrukture u funkciji turizma**

#### **Predložene mjere i način realizacije:**

- Primijeniti jednaki model uređenja prometa i jednake prostorne oznake za sve zaštićene jezgre naselja unutar Grada Buzeta, kao i za točke kulturno-turističkih znamenitosti:
  - utvrditi pristupno parkiralište za motorna osobna vozila i autobuse /individualni turisti, male ture, autobusne ture/ odgovarajuće udaljeno (cca 5 – 10 min hoda) do pristupa jezgri / znamenitosti
  - utvrditi lokacije za parkiranje bicikli uz jezgre i znamenitosti, ukoliko biciklističke rute tangiraju jezgre / znamenitosti
- Izraditi poseban režim prometa unutar povijesnih jezgri s obzirom na funkciju s ciljem:
  - potpunog isključenja autobusnog prometa
  - potpunog isključenja (ovisno o lokaciji) ili što većeg stupnja isključenja individualnog automobilskeg prometa (do stupnja koji uključuje samo servis, hitne intervencije i specifičnosti stanovanja)
  - utvrditi režim pristupa biciklom i lokaciju za parkiranje bicikli
  - iz jezgri iseliti javne funkcije koje ih prometno opterećuju.
- Za Roč urediti režim pristupa vozilom koji isključuje prolaz vozila kroz glavni gradski portal radi njegove zaštite.
- Zaseban projekt prometnog režima za Stari grad Buzet:

- Za Buzet se ocjenjuje potrebnim provesti zaseban projekt prilagodbe stare gradske jezgre turističkoj funkciji koji će integralno riješiti smanjenje / dokidanje automobilske prometa unutar jezgre.
- Projekt treba uzeti u obzir mogućnost suvremenog tehničkog rješenja pješačkog pristupa kombiniranjem eskalatora, lifta i „shuttle-a“.
- U sklopu projekta ispitati mogućnost - predložiti iseljenje javnih funkcija koje prometno opterećuju jezgru (upravne i državne institucije).
- U sklopu projekta ispitati mogućnost integralnog arhitektonskog rješenja parkiranja vozila u zasebnoj garaži za stanovništvo koje živi u jezgri i za hotelske goste hotela u jezgri.
- Vremenski i funkcionalno zaokružiti pojedinu pješačku rutu turističkog obilaska jezgri – definirati tijek koji uključuje parkiranje – obilazak – ugostiteljsku ponudu / odmor – odlazak u vremenskom intervalu cca sata do dva sata.
- Dodatno urediti i označiti postojeće lokacije koje se već koriste u funkciji prometa u mirovanju:
  - već se koristi parkiralište kod Istarskog vodovoda kao polazišna točka za pješačko – planinarske i biciklističke rute – treba dodatno označiti za tu namjenu i opremiti obavijesnim pločama za oznaku smjera prema rekreacijskom području
  - već se koriste – potrebno pojačati opremljenost na zmajarsko-palagljaderskim poletištim
  - u središtu Buzeta izvan područja Starog grada treba dodatno označiti parkiralište u podnožju Starog grada i pojačati oznake smjera kretanja za pješački posjet Starom gradu
  - bolje opremiti signalizacijom glavne parkinge za obilazak starih gradskih jezgri u ostalim utvrđenim naseljima,
- Obzirom na turistički potencijal prostora Grada Buzeta predlaže se trasiranje još većeg outdoor sportskih trasa i lokacija, koje treba kontinuirano označavati u prostoru, kartirati i digitalno približiti potencijalnim turistima.
- Tipizirati i brendirati smještajnu turističku ponudu unutar područja prilagođenu prostornim obilježjima ruralnog i disperzirano izgrađenog područja:
  - Sobe za iznajmljivanje „bed and breakfast“ (B&B) – najjednostavniji oblik smještajne usluge za individualne turiste
  - Apartmani za iznajmljivanje – korištenje postojeće građevinske strukture naselja
  - Disperzirani hotel – korištenje građevne strukture demografski ispražnjenih sela u svrhu adaptacije za potrebe turizma višeg standarda
  - Hostel i disperzirani hostel – adaptabilniji organizacijski oblici smještaja u odnosu na postojeću građevinsku strukturu i usmjerenost ponude prema outdoor turizmu
  - Kamp i kampiralište kao samostalna infrastruktura ili kao prateći sadržaj uz stacionarne smještajne objekte – uz hostel ili restoran – može se organizirati po potrebi vezano uz pojedinu manifestaciju

#### **Funkcija mjera:**

- Poboljšanje informacijske i fizičke dostupnosti sadržajima turističke ponude
- Prilagodba turističke ponude postojećoj prostornoj datosti i postojećoj građevinskoj strukturi

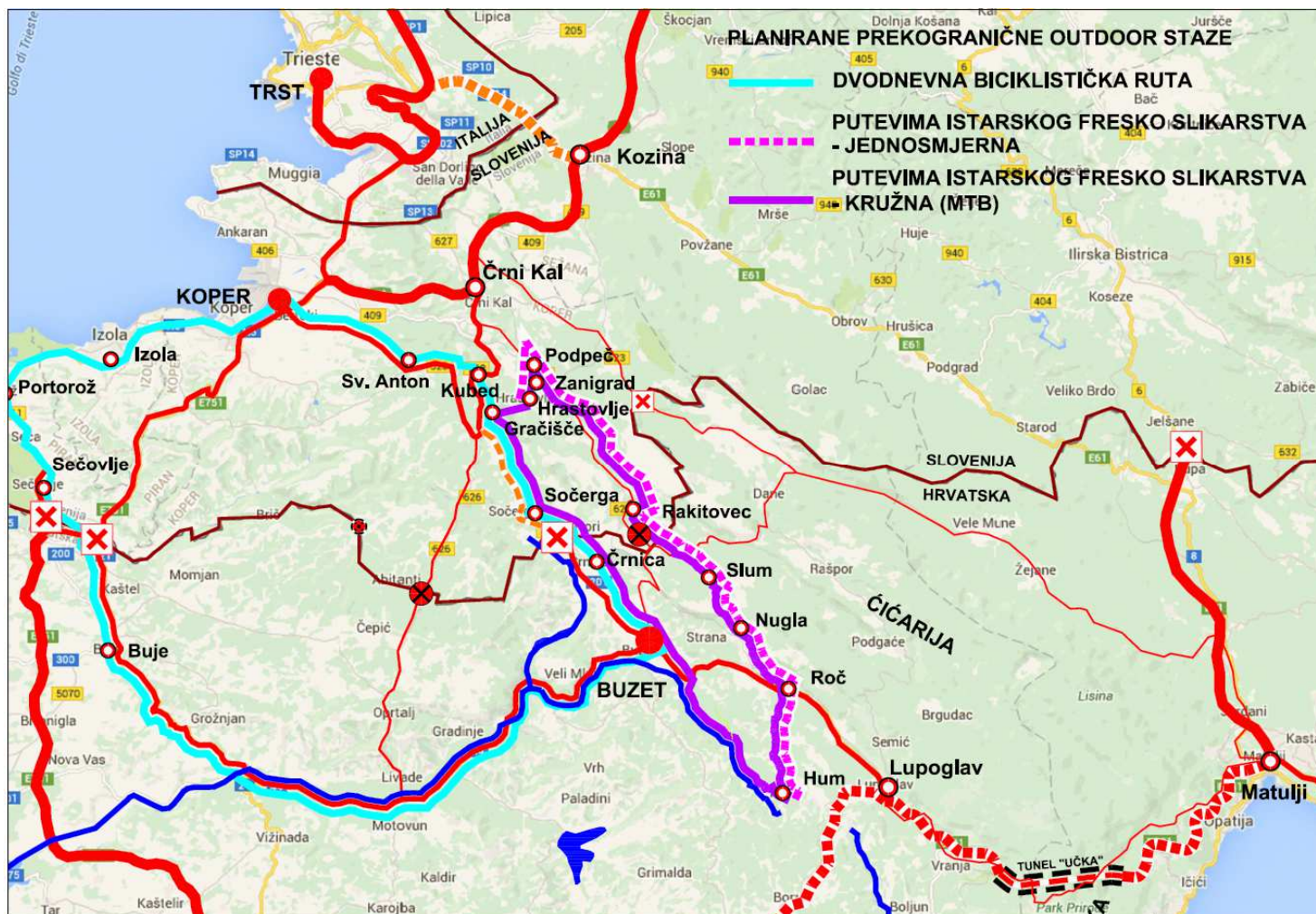
#### **Rok primjene mjere:**

- Kontinuirano

## 2.2.4 Međugranično turističko povezivanje - zajedničke outdoor trase, zajedničke manifestacije i međugranično uspostavljena nadopuna turističke ponude

### Predložene mjere i način realizacije:

- Utvrditi tematske poveznice i definirati nove outdoor turističke rute i turističke manifestacije u susjednim državama (Slovenija – Hrvatska) - biciklističke rute u jugozapadnom dijelu Općine Kopar mogu se povezati s biciklističkim rutama unutar područja Grada Buzeta:
  - Prijedlog prekogranične biciklističke staze – „Putevima istarskog fresko slikarstva“ (jednosmjerna): Hrastovlje - Podpeč – Zanimgrad – Zazid - Rakitovec – Slum – Nugla - Roč – Hum
  - Prijedlog prekogranične biciklističke staze - „Putevima istarskog fresko slikarstva MTB“ (kružna): Hrastovlje - Podpeč – Zanimgrad – Zazid - Rakitovec – Slum – Nugla - Roč – Hum – uzvodno uz korito Mirne – Buzet – Črnica – Sočerga – Smokvica - Hrastovlje
  - Prijedlog prekogranične biciklističke manifestacije – dvodnevna biciklistička manifestacija trasom: Kopar – Sv. Anton – Kubed - Gračišće – Sočerga – Buzet (1. dan) – Buje – Sečovlje – Portorož – Izola – Kopar (2. dan).
- Dodatno poticanje i promocija adrenalinskog turizma na prekograničnom prostoru:
  - Tečajevi parajedriličarstva, speleologije, slobodnog penjanja
  - Jednodnevne i višednevne manifestacije - natjecanja koja će integrirano koristiti prekogranične adrenalinske destinacije:
    - Prijedlog prekogranične pješačko - planinarske staze po Ćićariji: „Od Raspadalice do Slavnika“
    - Prijedlog prekogranične sezonske natjecateljske manifestacije: „Slobodno penjanje u Istri i Krasu“ – penjačke destinacije - Črni Kal – Osp i postojeće penjačke destinacije Buzeta
- Uvođenje i tipiziranje turističkih atrakcija baziranih na specifičnostima ruralnog prostora – formiranje ponude doživljajnog turizma prema stacionarnim ljetnim destinacijama na hrvatskoj zapadnoj obali Istre i prema kruzerskim turistima iz Kopa
  - posjet farmi s tradicijskim domaćim životinjama
  - posjet lokalnim vinarijama i uljarama
  - posjet lokalnim destilerijama alkoholnih pića iz lokalnih divljih vrsta bilja i voća
  - muzej na otvorenom uređenjem tipičnog tradicijskog gazdinstva s prikazom načina gradnje
  - atrakcijska berba grožđa i berba maslina
  - prikaz tradicijskog pčelarenja



Prikaz 34 Prijedlog međugraničnih biciklističkih ruta



Prikaz 35 Prijedlog trase međugranične planinarske staze i penjačkih destinacija



### 2.3. Javni promet i promet u funkciji društvene infrastrukture

#### Predložene mjere i način realizacije:

- Omogućiti povezivanje hrvatskog i slovenskog dijela Istre javnim prometom za potrebe lokalnog stanovništva i u funkciji turizma:
  - uvođenje kompatibilnih autobusnih linija od zadnje autobusne stanice u jednoj državi do zadnje stanice u drugoj državi s mogućnošću presjedanja putnika
  - uvođenje linija s manjim autobusima radi povećanja učestalosti javnih veza iz Buzeta prema naseljima zapadne obale Istre, na hrvatskom i slovenskom dijelu
  - ispitati mogućnost da se korekcijom rute postojećih autobusnih linija prema Italiji (Venecija) omogući i veza za Kopar
- Omogućiti nestandardne i nove usluge javnog prometa – sustavi prijevoza koji koriste mobilne aplikacije za obavljanje djelatnosti /tipa Uber/:
  - jednostavno uključivanje lokalnog stanovništva u sustav, kojim se usluga prijevoza može obavljati povremeno, kao dopunska djelatnost i u osobnom vozilu
  - otvaranje mogućnosti poduzetništvu da neposredno ispita učinke novih usluga na tržištu (za lokalno stanovništvo i u funkciji turizma), čime se smanjuje pritisak na lokalnu upravu da nadstandardne usluge osigurava iz javnih sredstava
- I nadalje osigurati dostupnost prijevoza učenicima osnovne i srednje škole u funkciji pohađanja nastave:
  - kombiniranje nacionalnih, županijskih i lokalnih subvencija u funkciji školskog prijevoza
  - u periodu van školske godine transportne kapacitete rezervirane za školski prijevoz preusmjeriti na turističke usluge prijevoza
- I nadalje omogućiti provedbu socijalno-društvenih programa podizanja kvalitete života dislociranim stanovnicima starije životne dobi kroz program obilaska kućanstava radi pomoći u rješavanju svakodnevnih problema
  - kombiniranje socijalne usluge gerontodomaćica subvencionirane iz gradskog proračuna sa socijalnim uslugama unutar stacionarnih ustanovama za starije i nemoćne osobe
  - moguće subvencioniranje dotacijom vozila iz gradskog proračuna
- Povećati dostupnost zdravstvenih usluga na ruralnom području
  - pokretanje pilot projekta mobilne ambulante:
    - ispitati model redovnog uredovanja po naseljima
    - ispitati model uredovanja po pozivu (nije hitna služba) na temelju kontakta putem video – linka ili telefona
    - kombiniranje standardnih ambulantnih medicinskih usluga za stanovništvo s nadstandardnom uslugom za turiste
  - ispitati mogućnost korištenja ponude zdravstvenih osiguranja /dodatno, dopunsko, putno i drugi vidovi osiguranja/ za financiranje nadstandardne usluge mobilne ambulante

#### Funkcija mjera:

- Povećanje kvalitete života lokalnom stanovništvu kroz povećanu mobilnost
- Povećanje kvalitete turističke usluge

**Rok primjene mjera:**

- Funkcioniranje ispitati kroz pilot projekte
- Nakon početne faze i vrednovanja postignutog prihvatljive modele standardizirati

## ZAKLJUČAK

Ova studija se, sukladno zadanoj temi, bazično usmjerila na utvrđivanje međuodnosa prometa i turizma za Grad Buzet, promatranog kao dio regije Istra koja se proteže kroz tri države, kao dio Istarske županije u Republici Hrvatskoj i kao dio pograničnog područja Republike Hrvatske prema Republici Sloveniji. Rubno je obrađen i utjecaj prometa u odnosu na društveno – socijalne usluge u dijelu u kojem je njegov utjecaj, radi ruralnih osobitosti prostora Grada Buzeta, značajan.

Ova studija se nije bavila općom gospodarskom interakcijom niti drugim vrstama infrastrukturnih i energetskih sustava, izuzev prometa i turizma, pa u svezi moguće povezanosti navedenih drugih sustava ni ne iznosi zaključke.

Korelacija prema studiji Grada Kopra i mogućnost daljnjeg razvoja projekata na međudržavnoj razini također je dana samo u pogledu razvoja i međusobnog utjecaja prometa i turizma unutar Grada Buzeta, te mogućih budućih zajedničkih projekata koji se s ciljem šireg regionalnog razvoja nadalje mogu povoditi zajednički s Gradskom općinom Kopar.

Grad Buzet i Grad Kopar povijesno su i gospodarski povezani. Da se ne nalaze u dvije države ta povezanost bi se vjerojatno i više izražavala kroz utjecaj Kopra na Buzet koji čak i prekogranično djeluje kao razvojno žarište.

Međutim u unutarnjem funkcionalnom smislu radi se o dva različita gradska naselja i dvije različite administrativno – političke i upravne jedinice čiji su interesi i teškoće i u organiziranju prometa i u razvoju turizma u većini oprečni.

Kopar unutar svog užeg područja ima 100 puta veću gustoću naseljenosti nego Grad Buzet i istovremeno 13 puta manju površinu nego Grad Buzet. Time ne samo da je u mogućnosti unaprjeđivati i poticati javni promet, ali i alternativne oblike prometa kao što su pješaćenje i biciklizam, već je to i prisiljen radi velike prometne opterećenosti užeg gradskog prostora. Grad Buzet je s druge strane izrazito disperzirano naseljen i javni promet ne samo da ne može funkcionirati bez subvencija, nego su i alternativni oblici poput korištenja bicikla (osim kao oblika turizma) ili pješaćenja - u svakodnevnom životu rijetko prihvatljivi.

Ipak na razini poboljšanja međusobnih prometnih veza, korištenja turističkih posebnosti s jedne i druge strane granice, te na razini postizanja veće razine kvalitete cestovnog prometa u svrhu razvoja turizma, te u svrhu podizanja opće kvalitete života i Kopar i Buzet prepoznaju pojedine iste ciljeve.

Sublimat utvrđenih ciljeva i smjernica za prometne i turističke sadržaje Grada Buzeta dan je u nastavku tabelarno, pri čemu je utvrđena i korelacija prema ciljevima i smjernicama iz studije prometnih smjernica Mestne občine Koper.

Navedene prepoznate ciljeve je moguće ostvariti suradnjom lokalnih samouprava Buzet i Koper kroz provedbu zajedničkih projekata međugranične suradnje koji se odnose na:

- lokalno uređenje prometne infrastrukture jednakih funkcija (parkirališta, trgovi, uređenje površine i regulacija prometa u povijesnim jezgrama naselja)
- lokalno uređenje turističke infrastrukture i dostupnost informacija („Outdoor info centar“, turistička prometna signalizacija, aplikacije za mobilne uređenje)
- međugranično turističko povezivanje uvođenjem zajedničkih trasa outdoor aktivnosti (biciklističke staze i pješačko – planinarske staze)
- međugranično turističko povezivanje uvođenjem zajedničkih sportsko - turističkih manifestacija (promotivne i natjecateljske outdoor manifestacije koje koriste prostorne, kulturne i prirodne poveznice s obje strane granice)
- nadgradnja turističke ponude korištenjem prekograničnog prostora za ponudu „doživljajnog turizma“.

Tabelarni pregled smjernica za prometne i turističke sadržaje za Buzet i korelacija prema smjernicama razvoja MO Kopra temeljem kojih je moguća provedba zajedničkih projekata istih ciljeva:

CILJ: RAZVOJ CESTOVNE I ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE MEĐUDRŽAVNE, DRŽAVNE I ŽUPANIJSKE RAZINE			
	SMJERNICA	OPIS	Korelacija prema smjernicama studije za MO Koper
1	Povećanje protočnosti i intenziteta tranzita na cestovnom smjeru Koper – Rijeka preko Buzeta	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Smanjenje cijene cestarine na dijelu IY-I (Pazin – Tunel Učka) – redistribucijom cijene naplate na ostalim dionicama - Pazin – Kanfanar i na zapadnom kraku IY radi osiguranja ciljeva PPIŽ utvrđenih kao ravnomjerniji razvoj prostora Bužeštine i Labinštine</li> <li>- Povećanje razine usluge na graničnom prijelazu Požane – Sočerga u smislu učinkovite granične kontrole koja omogućava brzi prijelaz granice</li> </ul>	<p>„Boljša integracija in upravljanje javnega mestnega prevoza za zvezno multi-modalno mobilnost“</p> <p>Čezmejni center mobilnosti</p> <p>Regionalna i globalna povezanost</p>
2	Željezničku prugu R101 održati u voznom stanju za putnički promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontinuirano održavanje pruge koje uključuje i sanaciju oštećenih dijelova trase, posebice u pogledu stabilizacije podloge</li> </ul>	
3	Poboljšanje razine cestovnog opremanja za cestovni pravac preko međunarodnog graničnog prijelaza I. kategorije Požane – Sočerga radi poboljšanja tranzitne usluge na trasi Buzet – Koper	<ul style="list-style-type: none"> <li>- U RH - državna cesta D201 od graničnog prijelaza do Buzeta je u fazi rekonstrukcije, nakon završetka potrebno je održavati na istoj razini</li> <li>- U RSlo – razinu prometnica do čvora Črni Kal podići na razinu regionalne ceste i odgovarajuće opremiti</li> </ul>	
4	Poboljšanje razine usluge pograničnih cestovnih prijelaza (Slum – Rogovići i Lucija)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Izmjestiti dijelove trasa prometnica izvan naselja ili izvan dijelova naselja na kojima nije moguće osigurati normalno funkcioniranje dvosmjernog prometa – prvenstveno u R</li> </ul>	

	<p>– Brezovica) pripadajućih cestovnih trasa</p>	<p>Sloveniji (kritična naselja na Čičariji)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proširiti kolničke trake na kritičnim mjestima za omogućavanje dvosmjernog prometa – prvenstveno u R Sloveniji</li> <li>- Poboljšati javnu dostupnost informacija o režimu rada GP</li> <li>- Radi rasterećenja GP Požane- Sočerga u vrijeme turističke sezone produžiti radno vrijeme pograničnim prijelazima</li> </ul>	
--	--	--	--

Napomena: Provedba navedenih smjernica izrazito je politički uvjetovana

<b>CILJ: RAZVOJ CESTOVNE MREŽE GRADSKO RAZINE (NERAZVRSTANE CESTE, OSTALE CESTE, TURISTIČKE STAZE I PUTOVI) – PREKOGRANIČNO POVEZIVANJE TURISTIČKIH DESTINACIJA</b>			
	SMJERNICA	OPIS	Korelacija prema smjernicama studije za MO Kopar
1	<p>Tehničko uređenje cestovnih prometnica sukladno kategoriji i za dvosmjerni promet (kolnik min. s 5,5 m i koridor min. 10,0 m (izuzetno 7,0 m))</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prometnice na međudržavnim cestovnim pravcima s pograničnim graničnim prijelazima</li> <li>- Prometnice unutar Grada Buzeta koje vode do naselja ili grupe naselja s brojem stanovnika iznad 100</li> </ul>	<p>Čista, učinkovita mestna logistika in porazdelitev tovornega prometa</p> <p>Zagotavljanje primernih (tehnoloških) možnosti</p>
2	<p>Tehničko uređenje pristupa svim turističkim lokacijama – optimizirati ovisno o frekventnosti korištenja (prema tablici 8. iz elaborata)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uređenost pristupnih cesta i puteva optimizirati prema definiranim turističkim lokacijama sa smještajnim kapacitetima (prema tablici 8.) u kategorijama asfaltirane ceste za veće frekvencije prometa i makadamske ceste za manje frekvencije prometa, uz osiguranje dostatne širine koridora za promet osobnim vozilom i manjim transportnim vozilom za prijevoz putnika</li> </ul>	<p>Boljša integracija in upravljanje javnega mestnega prevoza za zvezno multi-modalno mobilnost</p> <p>Učinkovitejši nadzor nad javnim potniškim prometom</p>
3	<p>Korištenje postojećih javnih cesta i puteva za trasiranje turističkih ruta - racionalizacija prostornih smjerova</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Za turističke pješačke i biciklističke rute potrebno je maksimalno koristiti postojeće ceste, te šumske i poljske putove - prednost je da se radi o prostoru raštrkane, ali guste izgrađenosti, gdje se turističke rute mogu trasirati od naselja do naselja s osmišljavanjem atrakcije u svakom naselju kao svojevrsnim „ciljevima“ na ruti.</li> <li>- Kod prometnijih dionica biciklističkih i pješačkih staza (kroz Buzet, uz državne ceste i kroz industrijske zone) potrebno je odvojiti biciklističku stazu od općeg prometa i osigurati prijelaz preko vodotoka za bicikliste i pješake odvojeno od kolnog prometa – pored tvornice „Irsa“ i kod ugostiteljstva „Old River“</li> </ul>	<p>Krepitev institucionalnih in ljubiteljskih kulturnih dejavnosti</p>
4	<p>Korištenje prirodnih prostornih obilježja izvan utvrđenih staza i puteva za „posebnost turističke ponude“</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pješačke rute uz vodotoke urediti minimalnom prostornom intervencijom – kao prirodne staze (MTB) i s primjenom planinarskih oznaka, uz dodatno prostorno označavanje turistički atraktivnih ali i opasnih mjesta (klizišta, kanjoni, rascjepi)</li> <li>- Na biciklističkim rutama uz vodotoke urediti prijelaze preko vode radi produljenja sezone</li> </ul>	

		<p>(kod podizanja razine vode zimi nije moguće koristiti gaz za prijelaz preko vodotoka) – obavezno izvesti most (prijelaz) nizvodno od Kotli prema selu Pengari</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Na rutama uz vodotoke i po šumskim putevima sanirati devastirane dijelove (rupe i poteze sa lošom podlogom) – posebno na najkorištenijim dionicama uz Mirnu</li> </ul>		
5	Povećati uočljivost turističkih destinacija u prostoru	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pojačati turističku signalizaciju na glavnim pravcima, posebno uz državne i županijske ceste, u zoni uz granične prijelaze i na ulazu na područje jedinice lokalne samouprave.</li> </ul>	Nadgradnja sistema za obveščanje uporabnikov	
6	Lokalno brendiranje turističkih destinacija	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utvrditi jednoobraznu paletu oznaka u prostoru za sve turističke znamenitosti u prostoru Grada Buzeta - oznake turističkih ruta i turističkih točki, oznake parkirališta i zona unutar parkirališta, oznake specifičnih ponuda (parajedrličarstvo, slobodno penjanje, speleoturizam i dr.)</li> <li>- Tipizirati odmorišta na trasama biciklističkih i pješačkih staza izvan naselja, na pozicijama nakon većih uspona i na pozicijama s lijepim pogledom.</li> </ul>		
7	„Outdoor info centar“	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Urediti „Outdoor info centar“ kao opću polazišnu točku Buzet za outdoor rute s uslugama potrebnim biciklistima – parkiralište za osobna vozila, informacije, wc, tuš, prikaz biciklističkih i pješačkih ruta i prikaz drugih pozicija polazišnih točki – poželjno povezati s postojećom sportskom dvoranom u Buzetu.</li> <li>- Uz „Outdoor info centar“ oblikovati prostor postavom orijentira (npr. u vidu skulpture) koja može poslužiti i kao „memorijska točka“ za fotografiranje - na platou gdje se silueta Starog grada Buzeta može iskoristiti kao pozadina.</li> </ul>		
8	Digitalizacija turističkih informacija	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oznake u prostoru i turističku ponudu preslikati u aplikacije za mobilne uređaje.</li> <li>- Osigurati dostupnost servisnih informacija (služba 112, hitna pomoć, gorska služba spašavanja) i putem aplikacija</li> </ul>		
9	Definirati lokalni model uređenja prometnih površina i prostorne oznake za zaštićene jezgre naselja unutar Grada, kao i za kulturno-turističke točke.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utvrditi pristupno parkiralište za motorna osobna vozila i autobuse /individualni turisti, male ture, autobusne ture/ odgovarajuće udaljeno (cca 5 – 10 min hoda) do pristupa jezgri / znamenitosti (Hum, Roč, Buzet, Salež, Minjera,</li> <li>- Utvrditi lokacije za parkiranje bicikli uz jezgre i znamenitosti, ukoliko biciklističke rute tangiraju jezgre / znamenitosti</li> </ul>		Bolja integracija in upravljanje javnega mestnega prevoza za zvezno multi-modalno mobilnost
10	Poseban režim prometa unutar povijesnih jezgri s obzirom na funkciju	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unapređenje režima prometa unutar jezgri do potpunog isključenja autobusnog prometa i do potpunog isključenja (ovisno o lokaciji) ili što većeg stupnja isključenja individualnog automobilskeg prometa (do stupnja koji uključuje samo servis, hitne intervencije i specifičnosti stanovanja). Utvrditi režim pristupa biciklom (parkirna</li> </ul>		Omejevanje uporabe osebnih vozil v starem mestnem jedru

		<p>mjesta za bicikle).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Za Roč urediti režim pristupa vozilom koji isključuje prolaz vozila kroz glavni gradski portal radi njegove zaštite</li> <li>- Za Buzet se ocjenjuje potrebnim provesti zaseban projekt prilagodbe stare gradske jezgre turističkoj funkciji koji će integralno riješiti smanjenje / dokidanje automobilske prometa unutar jezgre. Projekt treba uzeti u obzir mogućnost suvremenog tehničkog rješenja pješačkog pristupa kombiniranjem eskalatora, lifta i „shuttle-a“. U sklopu projekta ispitati mogućnost - predložiti iseljenje javnih funkcija koje prometno opterećuju jezgru (upravne i državne institucije). U sklopu projekta ispitati mogućnost integralnog arhitektonskog rješenja parkiranja vozila u zasebnoj garaži za stanovništvo koje živi u jezgri i za hotelske goste.</li> </ul>	
11	Tempirati tijek i vrijeme obilaska pojedine povijesne jezgre	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vremenski i funkcionalno zaokružiti pojedinu pješačku rutu obilaska jezgri – definirati tijek posjeta koji uključuje: parkiranje – obilazak – ugostiteljsku ponudu – odmor – odlazak</li> </ul>	
12	Dodatno urediti i označiti postojeće lokacije koje se već koriste u funkciji prometa u mirovanju radi njihova korištenja kao početnih točki za turističke rute:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Već se koristi parkiralište kod Istarskog vodovoda kao polazišna točka za pješačko – planinarske i biciklističke rute – treba dodatno označiti za tu namjenu i opremiti obavjesnim pločama za oznaku smjera prema rekreacijskom području</li> <li>- Već se koriste – potrebno pojačati opremljenost parkirališta na zmajarsko-palagljaderskim poletištima</li> <li>- U središtu Buzeta izvan područja Starog grada treba dodatno označiti parkiralište u podnožju Starog grada i pojačati oznake smjera za pješački posjet Starom gradu</li> <li>- Bolje opremiti signalizacijom glavne parkinge za obilazak starih gradskih jezgri u ostalim utvrđenim naseljima.</li> </ul>	<p>Bolja integracija in upravljanje javnoga mestnoga prevoza za zvezno multi-modalno mobilnost</p> <p>Izgradnja parkirnih hiš na obrobju mestnoga jedra</p>
13	Tipizirati i brendirati smještajnu turističku ponudu unutar područja prilagođeno prostornim obilježjima	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sobe za iznajmljivanje „bed and breakfast“ (B&amp;B) – najjednostavniji oblik smještajne usluge za individualne turiste</li> <li>- Apartmani za iznajmljivanje – korištenje postojeće građevinske strukture naselja</li> <li>- Disperzirani hotel – korištenje građevne strukture demografski ispražnjenih sela u svrhu adaptacije za potrebe turizma višeg standarda</li> <li>- Hostel i disperzirani hostel – adaptabilniji organizacijski oblici smještaja u odnosu na postojeću građevinsku strukturu i usmjerenost ponude prema outdoor turizmu</li> <li>- Kamp i kampiralište kao samostalna infrastruktura ili kao prateći sadržaj uz stacionarne smještajne objekte – uz hostel ili restoran – može se organizirati po potrebi</li> </ul>	<p>Tematske povezave med obalo in zaledjem</p> <p>Razvoj turistične infrastrukture</p> <p>Trajnostno sonaravno kmetijstvo in turizem</p>

		vezano uz pojedinu manifestaciju	
14	Utvrditi tematske poveznice i definirati nove outdoor turističke rute i turističke manifestacije u susjednim državama (Slovenija – Hrvatska):	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biciklističke rute u jugozapadnom dijelu Općine Kopar mogu se povezati s biciklističkim rutama unutar područja Grada Buzeta</li> <li>- Prijedlog prekogranične biciklističke staze – „Putevima istarskog fresko slikarstva“ (jednosmjerna): Hrastovlje - Podpeč – Zanigrad – Zazid - Rakitovec – Slum – Nugla - Roč – Hum</li> <li>- Prijedlog prekogranične biciklističke staze - „Putevima istarskog fresko slikarstva MTB“ (kružna): Hrastovlje - Podpeč – Zanigrad – Zazid - Rakitovec – Slum – Nugla - Roč – Hum – uzvodno uz korito Mirne – Buzet – Črnica – Sočerga – Smokvica - Hrastovlje</li> <li>- Prijedlog prekogranične biciklističke manifestacije – dvodnevna biciklistička manifestacija trasom: Kopar – Sv. Anton – Kubed - Gračišće – Sočerga – Buzet (1. dan) – Buje – Sečovlje – Portorož – Izola – Kopar (2. dan).</li> </ul>	
15	Dodatno poticanje i promocija adrenalinskog turizma na prekograničnom prostoru	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tečajevi parajedriličarstva, speleologije, slobodnog penjanja</li> <li>- Jednodnevne i višednevne manifestacije - natjecanja koja će integrirano koristiti prekogranične adrenalinske destinacije:</li> <li>- prijedlog prekogranične pješačko - planinarske staze po Ćićariji: „Od Raspadalice do Slavnika“</li> <li>- prijedlog prekogranične sezone natjecateljske manifestacije: „Slobodno penjanje u Istri i Krasu“ – penjačke destinacije - Črni Kal – Osp i postojeće penjačke rute Buzeta</li> </ul>	
16	Uvođenje i tipiziranje turističkih atrakcija baziranih na specifičnostima ruralnog prostora – formiranje ponude doživljajnog turizma prema stacionarnim ljetnim destinacijama na hrvatskoj zapadnoj obali Istre i prema kruzerskim turistima iz Kopa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- posjet farmi s tradicijskim domaćim životinjama</li> <li>- posjet lokalnim vinarijama i uljarama</li> <li>- posjet lokalnim destilerijama alkoholnih pića iz lokalnih divljih vrsta bilja i voća</li> <li>- muzej na otvorenom uređenjem tipičnog tradicijskog gazdinstva s prikazom načina gradnje</li> <li>- atrakcijska berba grožđa i berba maslina</li> <li>- prikaz tradicijskog pčelarenja</li> </ul>	<p>Razvoj turistične infrastrukture</p> <p>Muzeji na odprtem Festivalski turizam Doživljajski turizam</p>
17	Prekogranično povezivanje destinacija na promociji kulturne baštine i prirodnih znanstvenih područja	<ul style="list-style-type: none"> <li>- muzej/galerija istarskog tla - geološke specifičnosti crvene, bijele i sive Istre</li> <li>- tečaj gradnje suhozida i fresko slikanja / restauracije</li> <li>- ekološke tematske radionice (voda u Istri, značaj vrtača u tradicijskoj poljoprivredi kraškog područja, tipične sorte grožđa i vrste vina u odnosu na geološku podlogu)</li> </ul>	

CILJ: RAZVOJ JAVNOG PROMETA I PROMETA U FUNKCIJI DRUŠTVENE INFRASTRUKTURE			
	SMJERNICA	OPIS	Korelacija prema smjernicama studije za MO Kopar
1	Povezivanje hrvatskog i slovenskog dijela Istre javnim autobusnim prometom za potrebe lokalnog stanovništva i u funkciji turizma	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uvođenje kompatibilnih autobusnih linija od zadnje autobusne stanice u jednoj državi do zadnje stanice u drugoj državi s mogućnošću presjedanja putnika</li> <li>- Uvođenje linija s manjim autobusima iz Buzeta radi povećanja učestalosti javnih veza prema naseljima zapadne obale Istre, na hrvatskom i slovenskom dijelu</li> <li>- Ispitati mogućnost da se korekcijom rute postojećih autobusnih linija iz R Hrvatske prema R Italiji omogući i veza za Kopar</li> </ul>	<p>Čezmejni center mobilnosti</p> <p>Regionalna i globalna povezanost</p>
2	Uvođenje nestandardne i nove usluge javnog prometa – sustavi prijevoza koji koriste mobilne aplikacije za obavljanje djelatnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jednostavno uključivanje lokalnog stanovništva u sustav, kojim se usluga prijevoza može obavljati povremeno, kao dopunska djelatnost i u osobnom vozilu</li> <li>- Otvaranje mogućnosti poduzetništvu da neposredno ispita učinke novih usluga na tržištu (za lokalno stanovništvo i u funkciji turizma), čime se smanjuje pritisak na lokalnu upravu da nadstandardne usluge osigurava iz javnih sredstava</li> </ul>	Krepitev zaposlitvenih možnosti
3	Trajno osigurati dostupnost prijevoza učenicima osnovne i srednje škole u funkciji pohađanja nastave	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kombiniranje nacionalnih, županijskih i lokalnih subvencija u funkciji školskog prijevoza</li> <li>- U periodu van školske godine transportne kapacitete rezervirane za školski prijevoz preusmjeriti na turističke usluge prijevoza</li> </ul>	Izboljšanje pogojev za varstvo in šolanje otrok, mladine
4	Povećati dostupnost zdravstvenih usluga na ruralnom području	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pokretanje pilot projekta mobilne ambulante - ispitati model redovnog uredovanja po naseljima; ispitati model uredovanja po pozivu na temelju kontakta putem video – linka ili telefona;</li> <li>- Kombiniranje standardnih ambulantnih medicinskih usluga za stanovništvo s nadstandardnom uslugom za turiste</li> <li>- Ispitati mogućnost korištenja ponude zdravstvenih osiguranja /dodatno, dopunsko, putno i drugi vidovi osiguranja/ za financiranje nadstandardne usluge mobilne ambulante</li> </ul>	Mreža storitev za starejše in invalide - Medgeneracijsko skupnostno središče

\*\*\*\*\*

Izvori podataka:

1. Prostorni plan Istarske županije („Službene novine Istarske županije“ r. 2/02, 1/05, 4/05, 10/08, 7/10, 13/12)
2. Prostorni plan Primorsko – goranske županije („Službene novine Primorsko – goranske županije“ br. 32/13)



3. Strategija prostornog razvoja Slovenije SPRS (2004., u reviziji od 2014)
4. Prostorni plan uređenja Grada Buzeta („Službene novine Grada Buzeta“ br. 2/05 i 2/13)
5. Prijedlog II. izmjena i dopuna Prostornog plana uređenja Grada Buzeta za javnu raspravu, izrađivač Geoprojekt d.d. Opatija
6. projekt - Izrada GIS baze podataka prometne, mreže i stručne podloge za izradu, prometne studije za Grad Buzet, Geoprojekt d.d. Opatija
7. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. („Narodne novine“ br. 131/14)
8. Studija potencijala zdravstvenog turizma na području Grada Buzeta, Institut za međunarodne odnose, 2012.
9. Grad Buzet - <http://buzet.hr/>
10. Državni zavod za statistiku RH - [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)
11. Hrvatske autoceste d.o.o. – <http://hac.hr/>
12. Bina Istra - <http://bina-istra.com/>
13. Turistička zajednica Grada Buzeta - <http://tz-buzet.hr/>
14. Turistička zajednica Istarske županije - <http://www.istra.hr/hr/pr/tzi>
15. Outdoor-mania, obrt Buzet <http://outdoor-mania.hr/>
16. [www.bikemap.net](http://www.bikemap.net)
17. [www.istra-bike.com](http://www.istra-bike.com)
18. [www.istra-trails.com](http://www.istra-trails.com)

## GRAFIČKI PRIKAZI

- kartografski prikazi izrađeni su u projekciji HTRS96/TM na topografskom prikazu u mjerilu 1:25000 (TK 25), uklopljeni na orthofoto (DOF 5) za područje Grada Buzeta s mogućom implementacijom u GIS sustav
1. Pregled cestovnih trasa unutar Grada Buzeta - državne, županijske, lokalne, nerazvrstane i ostale ceste i putevi
  2. Specifične turističke trase u odnosu na cestovnu mrežu – „vinske ceste“ i „ceste maslinovog ulja“
  3. Specifične turističke trase i destinacije u odnosu na cestovnu mrežu – trase pješačko – planinarskih staza i pozicija outdoor aktivnosti
  4. Specifične turističke trase i destinacije u odnosu na cestovnu mrežu – postojeće trase biciklističkih staza

5. Specifične turističke trase i destinacije u odnosu na cestovnu mrežu – novo predložene trase biciklističkih staza
6. Postojeći i planirani turistički smještajni sadržaji u odnosu na cestovnu mrežu i kategorizaciju prometnica s tabelarnim pregledom prijedloga unapređenja cestovne mreže

Projekt  
PUT-UP-ISTRE  
Prostorska ureditev ozemlja – notranjost in obala Istre



**IZDELAVA PREDLOGA POSEBNIH SMERNIC ZA PROMETNE IN TURISTIČNE VSEBINE ZA  
BUZET**

## OSNOVNE INFORMACIJE

Operativni program Slovenija – Hrvaška 2007 - 2013 (Evropski sklad za regionalni razvoj)

**Organ upravljanja programa:**

Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko

**Ime projekta:**

Prostorska ureditev ozemlja – notranjost in obala Istre

Izdelava predlogov posebnih smernic za prometne in turistične vsebine za Buzet

**Akronim:**

PUT – UP ISTRE

**Projektni partnerji:**

Zavod za prostorsko ureditev Istrske županije, Mestna občina Koper, Mesto Pulj-Pola, Regionalni razvojni center Koper, Univerza v Ljubljani Fakulteta za arhitekturo, Mesto Buzet

**Prednostna naloga:**

Trajnostno upravljanje naravnih virov - Varstvo okolja

**Vključene regije:**

Slovenija: Notranjsko-kraška regija, Obalno-kraška regija, Osrednjeslovenska regija

Hrvaška: Istrska županija

**Čas trajanja projekta:**

02. februarja 2015 – 01. maja 2016.

**Spletna stran projekta:**

[www.si-hr.eu](http://www.si-hr.eu) , [www.put-up-istre.eu](http://www.put-up-istre.eu)

**Ime Izvršitelja storitve:**



**Skupina ponudnikov:** Eufondia d.o.o. Zagreb in Urbia d.o.o., Čakovec

**Avtorji:**

Vesna Makovec , dipl.ing.arh.  
Blaženka Balent, strok.spec.ing.grad.  
Bojan Perhoč, dipl.ing.arh.  
Dražen Breglec, dipl. ing. prometa

**Sodelovanje:**

Leona Kostadinović, mag. oec.



**Naročnik:**

Mesto Buzet, Upravni oddelek za gospodarjenje s prostorom

**Sodelovanje s strani naročnika:**

Meri Vivoda, mag.art.  
Anica Milković Grbac, dipl. ing. arh.

## VSEBINA

UVOD .....	167
1.1 Analiza prostorskih značilnosti obstoječih in predlaganih sprememb dokumentov prostorskega načrtovanja Mesta Buzet za enako raven dokumentacije čezmejnega območja .....	169
1.2 Analysis of transport connections over the existing international and local (border) border crossings / Analiza prometnih povezav glede na obstoječe mednarodnih in lokalne (obmejne) mejne prehode .....	174
1.2.1 Cestni promet .....	174
1.2.1.1.....Cestne prometne povezave na širša okolica.....	175
1.2.1.2Cestni promet na nižje rangiranih prometnicah in obmejnih cestnih prehodih...	184
1.2.2 Železniški promet.....	191
1.2.3 Ostali promet .....	193
1.2.3.1.....Letališča.....	193
1.2.3.2.....Javna pomorska potniška pristanišča.....	194
1.2.4 Promet v funkciji družbene infrastrukture .....	195
1.2.4.1.....Splošni javni prevoz.....	195
1.2.4.2.Specialistični javni prevoz (v funkciji šolstva, zdravstva, socialnih storitev).....	196
1.3 Analiza turističnih vsebin in krajinske značilnosti na območju Mesta Buzeta, ter njihovega potenciala.....	199
1.4 Analiza prometne povezanosti in označevanje s prometno in ostalo signalizacijo .....	211
2.1 Smernice razvoja cestne in železniške infrastrukture (meddržavne, državne in županijske ravni) iz pozicije Mesta Buzeta .....	221
2.1.1 Smernice razvoja za infrastrukturo meddržavne ravni:.....	221
2.1.1.1.....Cestni promet.....	221
2.1.1.2.....Železniški promet.....	222
2.1.2 Smernice razvoja za cestno infrastrukturo državne in županijske ravni – dvig ravni storitve: 224	
2.2 Smernice razvoja cestnega omrežja na mestne ravni (neuvrščene ceste, ostale ceste, turistične steze in poti) – čezmejno povezovanje turističnih destinacij.....	225
2.2.1 Tehnična ureditev cestnih prometnic in dostopa do turističnih destinacij .....	225
2.2.2 Oznake v prostoru in izboljšanje dostopnosti informacij .....	226
2.2.3 Izboljšanje turistične infrastrukture in prometne infrastrukture v funkciji turizma.....	228
2.2.4 Medmejno turistično povezovanje - skupne outdoor trase, skupni dogodki in medmejno vzpostavljena dopolnitev turistične ponudbe .....	230
2.3 Javni promet in promet v funkciji družbene infrastrukture .....	233
SKLEP .....	235
GRAFIČNI PRIKAZI .....	247

## UVOD

Cilj Projekta „Izdelava predloga posebnih smernic za prometne in turistične vsebine za Buzet“, opredeljen z opisom naloge, je bil - izdelati predlog posebnih smernic za razvoj prometnega omrežja Mesta Buzeta in ponuditi ustrezne čezmejne in lokalne prometne rešitve, ki bodo pozitivno vplivale na gospodarski razvoj obmejnega območja s posebnim poudarkom na razvoju turizma.

V skladu z opisom naloge iz Priloge III "Organizacija in metodologija", uporabljena metodologija za ta Projekt vključuje:

### 1. Analiza stanja

- Analiza prostorskih značilnosti ter obstoječih in predlaganih sprememb dokumentacije prostorskega načrtovanja Mesta Buzeta, za enako raven dokumentacije čezmejnega območja,
- Analiza prometnih povezav glede na obstoječe mednarodne, ter lokalne (obmejne) mejne prehode
- Analiza turističnih vsebin in krajinskih značilnosti na območju mesta Buzeta, ter njihovega potenciala
- Analiza prometnih povezav in označevanja s prometno in ostalo signalizacijo.

Opravljen je analiza obstoječega prometnega omrežja Mesta Buzeta (GIS baza v izdelavi), obstoječih dokumentov prostorskega načrtovanja na regionalni in lokalni ravni, ter razvojnih in strateških dokumentov za predmetno območje in ustreznih čezmejnih dokumentov Mestne občine Koper in Republike Slovenije.

Opravljen je analiza sistema naselij in prometnih povezav širšega območja severne Istre, ter spoznavanja širšega konteksta in možnosti za izboljšanje prometa v prostoru. Analize vključujejo pregled ustrezne dokumentacije prostorskega načrtovanja glede na za prometni in turistični razvoj predviden v Načrtu, kot tudi analizo Strategije razvoja Občine za segmente vpliva prometnega razvoja na skupni gospodarski razvoj, zlasti razvoj turizma.

Analiza je izvedena z uporabo ustreznih računalniških programov, ki omogočajo grafično in tekstualno analizo in predstavitev - ACADMap, Word, Exel in Power point.

Na podlagi kasnejših zahtevkov kupcev, ki presegajo opis naloge, je bil dodatno analiziran tudi vpliv prometa na družbeno infrastrukturo Mesta Buzeta in možnosti za izboljšanje socialnih in zdravstvenih storitev z uvedbo alternativnih prometnih rešitev.

2. Izdelava posebnih smernic za prometne in turistične vsebine vključuje cestno infrastrukturo (državne, županijske in lokalne oz. nevrščene ceste ter turistične steze ter železniško infrastrukturo).

S smernicami se določajo prednostne naloge ukrepanja za namene izboljšanja prometnega omrežja v okviru možnosti za gospodarski razvoj, s poudarkom na razvoju turizma in čezmejnih povezav turističnih vsebin Mesta Buzeta in Kopra.

Vzporedno se izvaja uskladitev smernic s projektnim partnerjem, ter obravnava le-teh tudi v širši regionalni regiji, s poudarkom na zasnovi in povezovanju turističnih vsebin in spoznavanja primerjalnih prednosti območja Buzeta.

Integralni del je javna predstavitev usklajenih rezultatov projektne dejavnosti

Predlog posebnih smernic je sestavljen iz:

- Besedilni del v Word formatu v 3 izvodih analogno in digitalno
- Grafični del v 3 izvodih analogno in digitalno
  - analogni in digitalni kartografski prikazi na topografskem prikazu v merilu 1:25000 (TK 25), vključeni v orthofoto (DOF 5) za območje Mesta Buzeta z možnostjo izvedbe v sistemu GIS – v projekciji HTRS96/TM
  - kartogrami v DWG formatu.

Digitalne vsebine so priložene na CD-ju.



## 1 Analiza stanja

### 1.1 Analiza prostorskih značilnosti obstoječih in predlaganih sprememb dokumentov prostorskega načrtovanja Mesta Buzet za enako raven dokumentacije čezmejnega območja

Predmet analize:

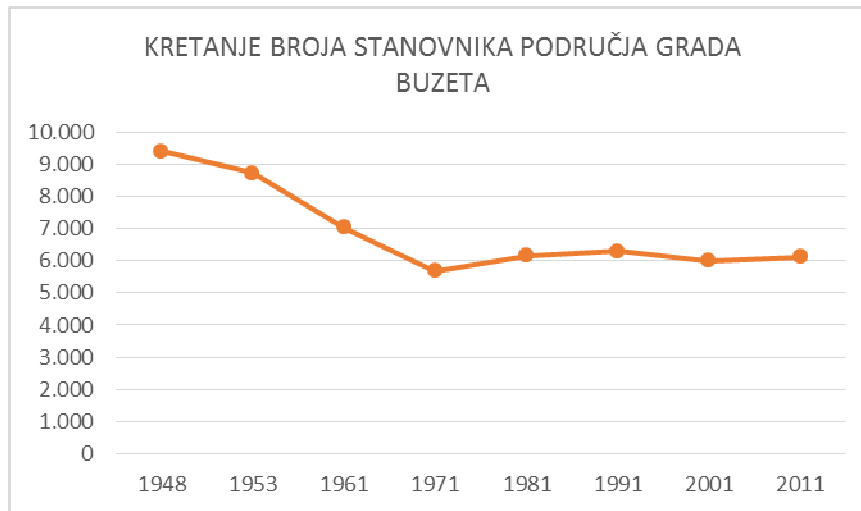
- Dokumenti prostorskega načrtovanja širšega prostora:
  - Prostorski načrt Istrske županije („Uradni list RH Istrske županije“ r. 2/02, 1/05, 4/05, 10/08, 7/10, 13/12) /promet/
  - V teku je postopek sprememb in dopolnitev PPIŽ – javna razprava je potekala od 01. 09. 2015 – 15. 09. 2015)
  - Prostorski načrt Primorsko – goranske županije („Uradni list RH Primorsko – goranske županije“ št. 32/13) /promet/
  - Strategija prostorskega razvoja Slovenije SPRS (2004., v reviziji od 2014) /promet/
- Dokumenti prostorskega načrtovanja območja lokalne samouprave - Mesta Buzet:
  - Prostorski načrt ureditve Mesta Buzet Prostorski načrt ureditve Mesta Buzet („Uradni list RH Mesta Buzeta“ št. 2/05 in 2/13) / demografski trendi, promet, turizem /
  - II. Spremembe in dopolnitve Prostorskega načrta ureditve Mesta Buzet – predlog za javno razpravo z dne 09.03.2016

Mesto Buzet se nahaja na severnem, mejnem delu Istre v Republiki Hrvaški in je središče območja Buzeštine, v katero se ob njemu uvrščajo tudi Občina Lanišće, ter del Občine Opatalj. Površina Mesta Buzet znaša 168,50 km<sup>2</sup>. Število prebivalcev enote lokalne samouprave po seznamu iz 2011 je znašal 6.133 prebivalcev, od katerih je 3.049 (49,71%) moških in 3.084 (50,28%) žensk.

LETO SEZNAMA	1948	1953	1961	1971	1981	1991	2001	2011
ŠTEVILO PREBIVALCEV	9425	8744	7045	5681	6162	6295	6008	6133

Tabela 9 Pregled števila prebivalcev Mesta Buzet po letih popisovanja

GIBANJE ŠTEVILA PREBIVALCEV OBMOČJA MESTA BUZET



Prikaz 36 Graf s prikazom gibanja števila prebivalcev

ŠTEVILO PREBIVALCEV											
Mesto Buzet		1948	1953	1961	1971	1981	1991	2001	2011	STOPNJA A 01/11	PROJEKCIJA 2021 PO STOPNJI 01/11
1	Baredine	89	72	51	34	32	34	34	43	2,38	54
2	Bartolići	340	294	219	130	102	60	59	43	-3,11	31
3	Barušići	135	131	117	102	100	107	101	95	-0,61	89
4	Benčići	101	92	43	23	15	7	-	-	-	-
5	Blatna Vas	187	169	114	41	20	12	8	7	-1,33	6
6	Brnobići	148	132	123	88	58	62	59	52	-1,25	46
7	Buzet	567	444	472	486	500	506	1.698	1.679	-0,11	1.660
8	Cunj	64	58	36	16	12	16	17	19	1,12	21
9	Čiritež	99	96	64	63	62	50	74	76	0,27	78
10	Črnica	195	173	104	79	72	54	37	45	1,98	55
11	Duričići	88	89	59	33	22	12	4	2	-6,70	1
12	Erkovčići	119	123	91	70	54	49	41	43	0,48	45
	<i>Fontana (ne izkazuje se samostojno)</i>	142	170	179	167	1.242	1.348	-	-	-	-
13	Forčići	90	77	42	40	28	25	27	22	-2,03	18
14	Gornja Nugla	218	192	150	119	115	83	76	76	0,00	76
15	Hum	86	67	40	24	32	23	17	30	5,84	53
16	Juradi	154	140	132	99	94	84	69	75	0,84	82
17	Juričići	150	128	122	119	112	101	106	88	-1,84	73
18	Kajini	66	64	43	31	24	17	14	17	1,96	21
19	Klarići	145	137	112	78	66	52	45	39	-1,42	34
20	Kompanj	173	153	130	90	60	43	37	36	-0,27	35
21	Kosoriga	91	91	43	28	30	29	26	19	-3,09	14
22	Kotli	96	94	44	14	6	-	1	1	0,00	1
23	Kras	93	93	76	50	30	27	21	12	-5,44	7
24	Krbavčići	96	96	81	89	71	57	57	58	0,17	59
25	Krkuž	85	80	62	44	31	29	13	19	3,87	28
26	Krti	118	117	102	66	42	49	74	80	0,78	86
27	Krušvari	176	163	119	97	94	81	80	72	-1,05	65
28	Mala Huba	82	59	55	47	55	55	55	68	2,14	84
29	Mali Mlun	136	131	97	73	66	63	55	64	1,53	74
30	Marčenigla	169	173	139	127	110	102	111	100	-1,04	90
31	Marinci	81	93	79	71	54	57	66	49	-2,93	36
32	Martinci	110	93	61	32	33	20	22	20	-0,95	18
33	Medveje	79	75	58	43	40	45	32	31	-0,32	30
34	Negnar	50	48	44	30	28	26	24	21	-1,33	18

ŠTEVILO PREBIVALCEV											
Mesto Buzet	1948	1953	1961	1971	1981	1991	2001	2011	STOPNJA 01/11	PROJEKCIJA 2021 PO STOPNJI 01/11	
35	Paladini	63	68	65	70	56	48	58	47	-2,08	38
36	Pengari	44	44	39	32	26	20	20	22	0,96	24
37	Peničići	61	56	51	42	39	47	40	46	1,41	53
38	Perci	135	127	99	87	75	62	58	52	-1,09	47
39	Počekaji	77	83	67	59	32	42	35	41	1,59	48
40	Podkuk	47	43	32	22	6	3	1	1	0,00	1
41	Podrebar	58	55	48	47	22	18	17	12	-3,42	8
42	Pračana	198	215	193	147	122	116	95	98	0,31	101
43	Prodani	158	159	126	103	105	88	78	71	-0,94	65
44	Račice	81	71	57	37	27	24	23	16	-3,56	11
45	Račički Brijeg	107	103	70	54	42	52	48	51	0,61	54
46	Rim	79	63	47	36	26	21	26	36	3,31	50
47	Rimnjak	59	50	38	27	26	31	26	19	-3,09	14
48	Roč	149	139	157	162	161	178	147	153	0,40	159
49	Ročko polje	307	305	277	235	202	200	186	173	-0,72	161
50	Salež	121	106	62	45	32	20	17	7	-8,49	3
51	Selca	63	58	48	36	41	60	54	60	1,06	67
52	Seljaci	111	104	82	42	33	23	23	19	-1,89	16
53	Senj	81	74	61	41	40	38	34	24	-3,42	17
54	Sirotići	92	83	70	55	36	25	18	13	-3,20	9
55	Sovinjak	150	111	85	67	39	34	27	27	0,00	27
56	Sovinjska Brda	249	211	196	131	82	66	35	23	-4,11	15
57	Sovinjsko Polje	85	98	62	45	51	33	27	22	-2,03	18
58	Stanica Roč	65	86	70	65	88	97	75	63	-1,73	53
59	Strana	145	120	89	64	54	43	45	56	2,21	70
60	Sušići	45	34	23	20	14	13	5	6	1,84	7
61	Sv. Donat	230	218	159	101	107	94	77	83	0,75	89
62	Sv. Ivan	206	191	160	144	128	191	195	227	1,53	264
63	Sv. Martin	343	316	279	289	297	593	799	1.011	2,38	1.279
64	Šćulci	78	76	74	59	50	51	43	39	-0,97	35
65	Škuljari	83	84	56	60	58	60	53	47	-1,19	42
66	Štrped	298	272	183	163	175	181	174	189	0,83	205
67	Ugrini	200	190	117	93	69	61	61	48	-2,37	38
68	Veli Mlun	144	133	101	96	82	68	59	63	0,66	67
69	Vrh	152	151	134	89	128	137	117	124	0,58	131
70	Zonti	139	134	109	87	85	72	58	43	-2,95	32
SKUPAJ		9.425	8.744	7.045	5.681	6.162	6.295	6.008	6.133	0,21	6.261

Tabela 10 Pregled prebivalstva po naseljih s projekcijom za leto 2021

Prostorski načrt ureditve Mesta Buzet iz leta 2005 predvideva, da bo v Mestu leta 2020 živelo okoli 6650 stalnih prebivalcev.

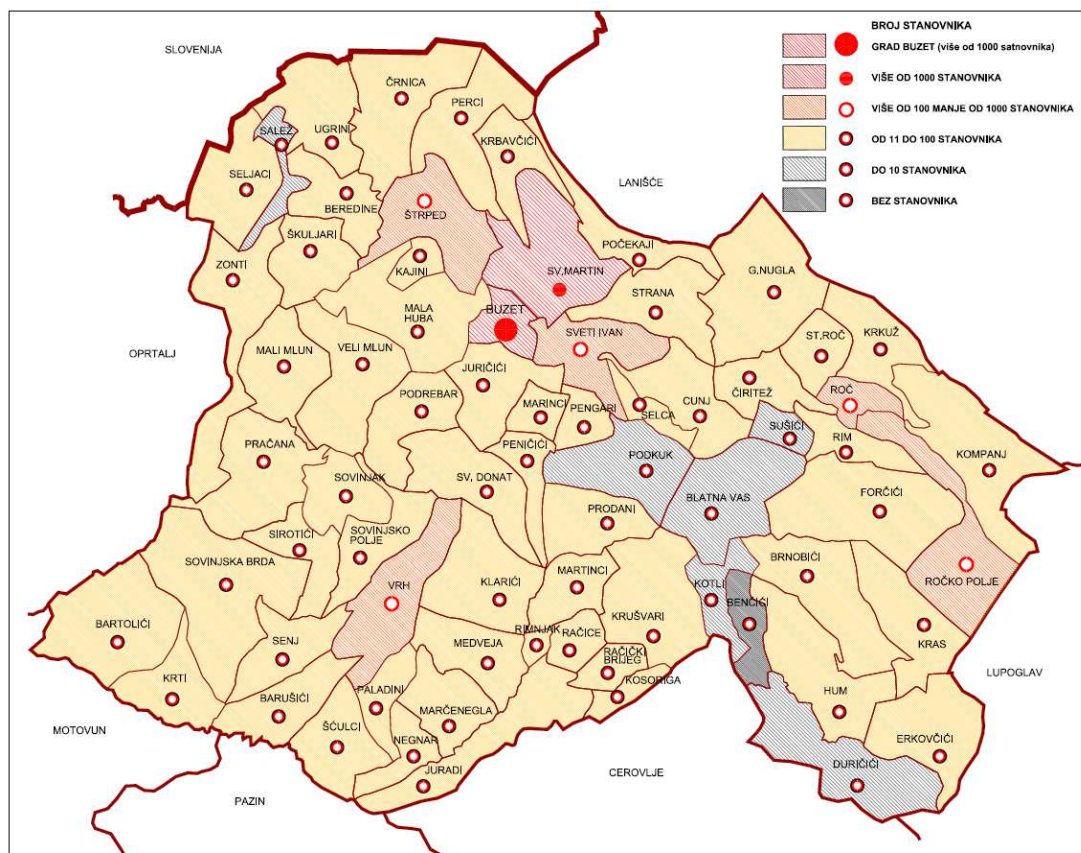
Projekcije gibanja prebivalstva za 2021 po stopnji 2001/2011 kažejo na povečanje glede na leto 2011 in to na številko 6.261 prebivalcev.

Leta 2011 je v le 2 naseljih (Buzet in Sv. Martin) zabeleženo več kot 1.000 prebivalcev, 4 naselij (Roč, Ročko polje, Sv. Ivan, Štrped in Vrh) je imelo 100 in več prebivalcev.

2011 je 8 naselij imelo manj kot 10 prebivalcev, od česar je za 2 ugotovljeno, da nimata nobenega prebivalca, oziroma eno naselje (Fontana) se ne izkazuje več zasebno, temveč je vključeno v Buzet.

Ostala naselja se gibljejo v razponu več kot 10 do 100.

Po podatkih iz 2011 je gostota naseljenosti Mesta 36,4 prebivalcev/km<sup>2</sup>.



Prikaz 37 Pregled naseljenosti po naseljih Mesta Buzet

Po seznamu iz 2011 so viri prihodkov prebivalstva:

BUZET - SEZNAM 2011						
SKUPAJ PREBIVALCEV	PRIHODEK OD STALNE ZAPOSLOTIVE	PRIHODKI OD ZAČASNE ZAPOSLOTIVE	PRIHODKI OD KMETIJSTVA	STAROSTNA POKOJNINA	DRUGE POKOJNINE	BREZ PRIHODKOV
6.133	2.716	96	78	1.076	353	1.476
DELEŽ V SKUPNEN	44,29%	1,57%	1,27%	17,54%	5,76%	24,07%

Tabela 11 Pregled virov prihodkov prebivalstva Mesta Buzet 2011

Delež stalnih prebivalcev po narodnosti:

MESTO BUZET		
NARODNOST	2001	2011
	DELEŽ (%)	DELEŽ (%)
Hrvati	84,73%	75,66%
Bošnjaki	1,77%	3,59%
Slovenci	1,09%	1,04%
Srbi	0,58%	0,83%
Italijani	0,81%	0,63%
Regionalno opredeljeni	5,69%	15,80%
Neopredeljeni	3,63%	1,43%
Vsi ostali (posamezno manj kot 0,5%)	1,70%	1,02%

Tabela 12 Pregled prebivalcev Mesta Buzet po narodnosti – vzporedno za sezname prebivalstva 2001 in 2011

BUZET - SEZNAM 2011					
SKUPAJ PREBIVALCEV	ZAPOSLENI SKUPAJ	DELAJO V DRUGEM NASELJU	DELAJO V DRUGI ISTRSKI ŽUPANJI	DELAJO V DRUGI ŽUPANJI	DELAJO V TUJINI
6.133	1.983	1.610	249	61	63
DELEŽ V SKUPNEM	100,00%	81,19%	12,56%	3,08%	3,18%

Tabela 13 Pregled delovnih migracij po seznamu 2011

## 1.2 Analysis of transport connections over the existing international and local (border) border crossings / Analiza prometnih povezav glede na obstoječe mednarodnih in lokalne (obmejne) mejne prehode

Za Mesto Buzet se analizira promet glede na obstoječo cestno in železniško infrastrukturo in povezave do zračnih in morskih potniških pristanišč v bližnji okolici.

### 1.2.1 Cestni promet

Cestni prometni sistem je najbolj pomemben, vendar tudi praktično edini pomembni prometni sistem za območje Buzeta.

Promet Buzeta se analizira kot segment znotraj regionalnega in širšega mednarodnega prometnega omrežja, ter zasebno kot lokalno prometno omrežje znotraj območja enote lokalne samouprave.

Dodatno se analizira delovanje storitev cestnega prometa glede na socialne in družbene potrebe lokalnega prebivalstva.

### 1.2.1.1 Cestne prometne povezave na širša okolica

TRASA	REPUBLIKA HRVAŠKA		MEJNI PREHOD	REPUBLIKA SLOVENIJA	
	AVTOCESTE	DRŽAVNE / CESTE NIŽJE RAVNI		HITRE CESTE	DRŽAVNE / CESTE NIŽJE RAVNI
REKA – POSTOJNA – LJUBLJANA	A7 – Reka – Rupe /načrtovani del trase JJAC/		Rupe – Jelšane /stalni mednarodni mejni cestni prehod I. kat./	v Sloveniji ni načrtovano  (proti JJAC Jelšane – Trst)	Jelšane – Il. B. - Postojna (AC Ljubljana – Koper) načrt. regionalna c.
PULJ – KOPER – TRST	A9 (IY-Z) Pulj – Kanfanar – Umag	Umag – Plovanija – Kaštel	Kaštel – Dragonja /stalni medn. mejni cest. prehod I. kat./	ni načrtovano	Dragonja – Koper planirana regionalna c.
		Umag – Plovanija	Plovanija – Sečovje / stalni medn. mejni cest. prehod I. kat./	ni načrtovano	Sečovje – Izola – Koper načrtovana regionalna c.
Reka – Buzet – Buje – R. Slovenija	A8 (IY-I)  Predor Učka – Rogovići – <i>/polprofil/</i> –	Vozlišče Lupoglav – Buzet – Buje – Kaštel	Kaštel – Dragonja / stalni medn. mejni cest. prehod I. kat./	ni načrtovano	Dragonja – Koper  občinska cest
Reka – Buzet – R. Slovenija	izhod za Buzet Vozlišče Lupoglav /polprofil/  Rogovići – Kanfanar <i>/polni profil/</i>	Buzet – Požane	Požane – Sočerga / stalni medn. mejni cest. prehod I. kat./	ni načrtovano	Sočerga – Grašišče – Vozlišče Črni Kal (AC Ljubljana – Koper) obč.c.
		Vozlišče Lupoglav – Buzet – Jelovice	Jelovice – Podgorje /stalni meddržavni mejni cestni prehod II. kat./	ni načrtovano	Podgorje – Vozlišče Kastelec (AC Ljubljana – Koper) obč. cest
	(Predor Učka	Vozlišče	Slum –	ni načrtovano	Grašišče –

	- Matulji A7 /načrtovano/)	Lupoglav - GP Buzet - GP Slum	Rakitovec /mejni prehod za obmejni promet /		Sv.Anton - Koper obč. cest
		Vozlišče Lupoglav - Buzet - Oprtalj - Sv.Lucija -	Lucija - Brezovica / mejni prehod za obmejni promet /	ni načrtovano	Brezovica - Sv.Anton - Koper obč. cest
Buzet - Buje	ni načrtovano	Buje - Momjan - Kućibreg (Močuga)	Kućibreg - Topolovec /načrtovano PPIŽ - mej.cest.pr. II.kat/	ni načrtovano	Topolovac - Sv.Anton - Koper /?/



Prikaz 38 Pomembnejše cestne smeri





Prikaz 39 Izvedene avtoceste in državne cest v okolici Buzeta (vir HAC)

Glede na čezmejne cestne prometne povezave Slovenije in Hrvaške se Buzet nahaja na trasi ceste, katere odseki so v obeh državah praktično dosegli načrtovano stopnjo razvoja. Mesto Buzet v okviru svojega ozemlja ima izpeljano državno cesto D201 z mednarodnim mejnim cestnim preходом I. kategorije Požane - Sočerga, ki se na ozemlju Mesta Buzet povezuje z državno cesto D44 *Vozlišče Nova Vas (A9) – Ponte Portone – Buzet – vozlišče Lupoglav (A8) – povezavo dveh vej Istrskega ipsilona*.

Glede na opredeljeno kategorijo je dosežena načrtovana stopnja cestnega mejnega prehoda. Višjo stopnjo lahko pričakujemo le z odpravo Schengenskega režima na meji in bo s tem prenehala funkcija mejnega prehoda.

S prostorskim načrtom Istrske županije, ter v skladu s tem tudi s Prostorskim načrtom ureditve Mesta Buzeta, je predviden koridor za obvoznico mesta Buzeta (nova trasa D 201). Glede na količino prometa, ki poteka po tej trasi (v vrhuncu poletne sezone max. 4.500 vozil na dan) in napovedano ceno gradnje odseka, izvedba te ceste se ne šteje za upravičeno. Alternativna rešitev je tehnično izboljšanje D201 od mesta Buzeta do mejnega prehoda, kar se tudi izvaja.

Predlog PPUG Buzeta je ohranitev koridorja načrtovane obvoznice do nadaljnjega.

Na strani Republike Slovenije ni predvidena dolgoročna ureditev prometnice od GP Sočerga proti Koprju na raven, ki bi bila nad občinsko. Vendar pa je oddaljenost do avtoceste Koper – Ljubljana (vozlišče Črni Kal) na tej potezi najkrajša, opremljenost prometnice v Sloveniji čez naselja Gračišče do vozlišča Črni Kal v celoti gledano komfortna, tako da je tudi ob tej pomanjkljivosti dostop do hrvaškega dela Istre po tej trasi sprejemljiv. Glede na to, da gre za smer, ki bi, če upoštevamo

usmerjenost lokalnega prebivalstva proti Kopru, tudi za Republiko Slovenijo morala biti zanimiva glede opremljanja na raven regionalne ceste. Namreč, prebivalstvo mesta Buzeta vrsto vsakdanjih funkcij od tedenske dobave do specialističnih storitev in nakupa, opravlja v Kopru in Trstu.

Večji problem prometne povezanosti med državami v severni Istri in Krasu predstavljajo nerealizirane prometnice na ravni avtoceste in/ali hitre ceste na smereh Pulj – Koper – Trst in Reka – Trst. Avtocesta Reka – Trst pri tem predstavlja najsevernejši del načrtovane Jadransko-jonske avtoceste (JJAC) (Trst – Reka – Zadar – Split – Dubrovnik – Bar – Drač – Atena). Glede na panevropski pomen te ceste, njena prihodnost je gotova, ne glede na dolgoročnost in počasnost pri praktični izvedbi tega dela trase, kot tudi celotne ceste.

Povezava Istrske županije na JJAC vključuje vzhodni krak Istrskega ipsilona, ki še ni v celoti izveden v polnem profilu (na odseku od Predora Učka do vozlišča Rogovići (Pazin)), kot nadaljevanje se v prostorskem načrtu Primorsko – goranske županije (od Predora Učka do Reke) načrtuje tudi nova trasa v profilu avtoceste, ki bi nadomestila trenutno uporabljano državno cesto Matulji (A7) – Predor Učka.

Državne ceste na območju Mesta Buzeta so skupne dolžine približno 33 km.

- D 44 Vozlišče Nova Vas (A9) – Ponte Portone – Buzet – vozlišče Lupoglav (A8)
- D 201 G.P. Požane (meja R. Slovenije) – Buzet (D44)

D 44 je prometnic s katero se čez Buzet in Buje povežeta dva kraka Istrskega ipsilona.

D 201 je državna cesta, ki vodi do mejnega prehoda Požane – Sočerga, oz. do Republike Slovenije.

Profil, stanje urejenosti in vzdrževanje obeh državnih cest ustreza njihovi kategorizaciji ter so komfortne za uporabo.



Prikaz 40 Varianta trase Jadransko – jonske avtoceste

Mesto Buzet in pa tudi celoten severni del Istre, kot tudi Labinštine so glede na današnji koncept Istrskega ipsilona in načina njegove uporabe v neugodnem prometnem položaju glede na zahodno istrsko obalo iz dveh razlogov:

- ni izveden del odseka IY-I v polnem profilu (od Predora Učka do Pazina)
- neugodna cena odseka vzhodnega kraka Istrskega ipsilona glede na zahodni krak Ipsilona

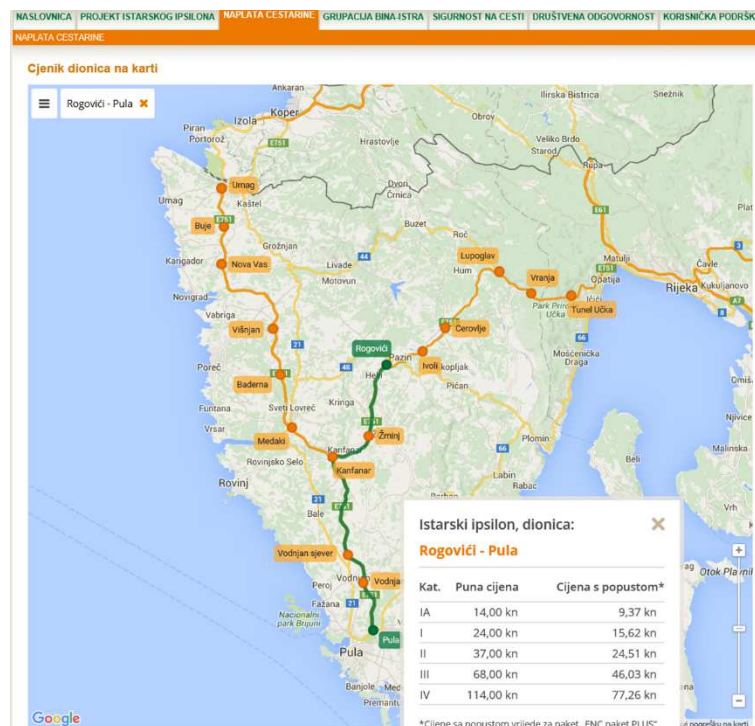
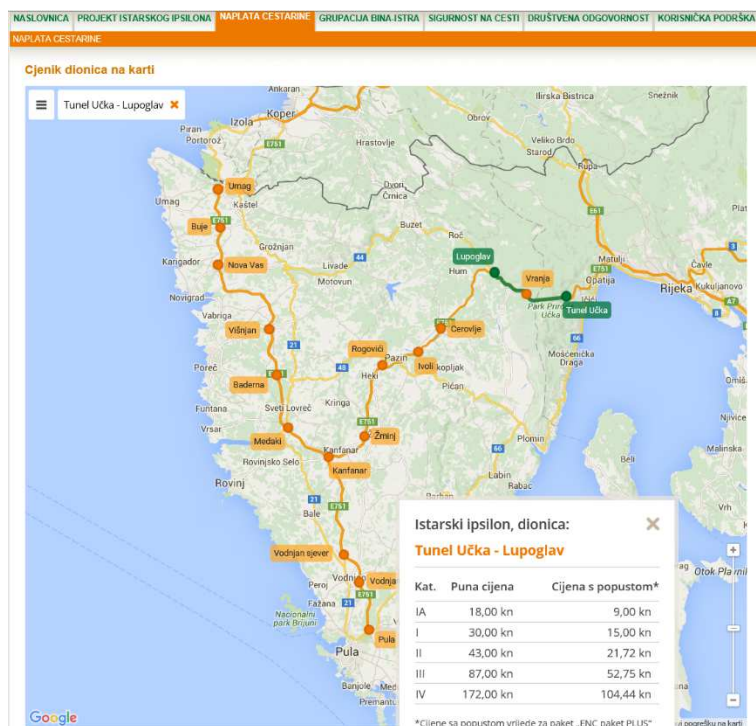
Dodatni problem povezan s prejšnjima dvema je neobstoj ustreznih alternativnih cestnih povezav od Buzeta (celoten severni del Istre) do Reke.

Obstajata dve lokalni cestni povezavi od Buzeta do Reke, od katerih ena poteka čez Učko, druga pa čez Čićarijo, vendar je njihova prometna uslužnost primerna za vsakodnevno uporabo.

S tem za dnevne migracije prehod skozi Predor Učka predstavlja edino funkcionalno povezavo severnega dela Istre proti ostalim delom hrvaškega ozemlja.

Finančni problem visoke cestnine v smeri Reke območje Buzeta v zaznavnem smislu praktično izolira od območja Reke, enako (ali celo več) kot državna meja proti slovenskem Koprju in italijanskemu Trstu. Kazalnik je število dnevni delovnih migracij, ki jih je za leto 2011 podal Državni zavod za statistiko RH, v skladu s katerim je iz Buzeta v smeri Slovenije in Italije praktično enako številu dnevni delovnih migracij (63), kot tudi proti Primorsko-goranski županiji (61). Obe migraciji vključujeta do 5% delovno aktivnega prebivalstva (skupno število 1983). Pri tem se ne preizkuša ali obstaja razlika v finančni privlačnosti med destinacijmi migracij, ne vrsta dejavnosti, zaradi katerih se migrira na dnevni bazi).

Cena cestnine za odsek IY dolžine 10,0 km od Predora Učka do vozlišča Lupoglav (18,0 kn) je za 28,5% višja od cene, ki se zaračuna za 46,0 km dolg odsek od Pazina do Pulja (14,0 kn), kar vsekakor ne prispeva k privlačnosti Buzeštine glede na zahodno obalo Istre.

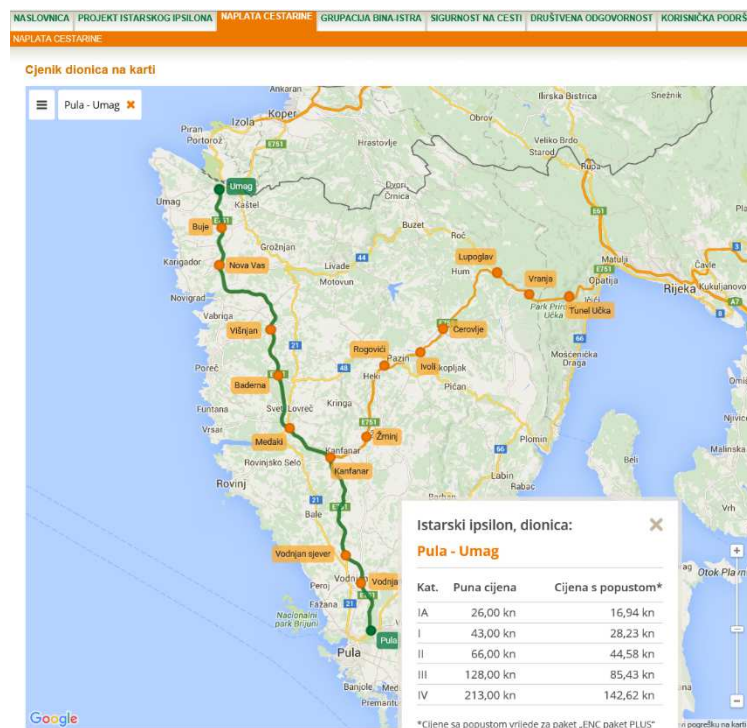
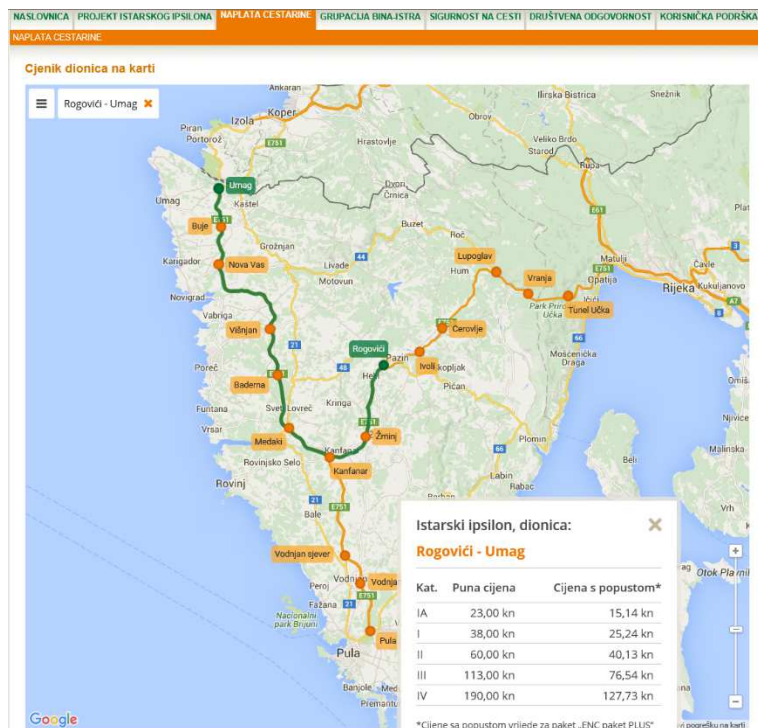


Prikaz 41 Vzporedni prikaz razmerja dolžine in cene posameznih odsekov IY glede na odsek Predor Učka - Lupoglav

Predor Učka – Lupoglav (10,0 km) = 18,00 kn

Rogovići – Pulj (46,0 km) = 14,00 kn = 77,78% cene Predor Učka - Lupoglav

Rogovići – Kanfanar (18,0 km) = 7,00 kn = 38,89% cene Predor Učka - Lupoglav

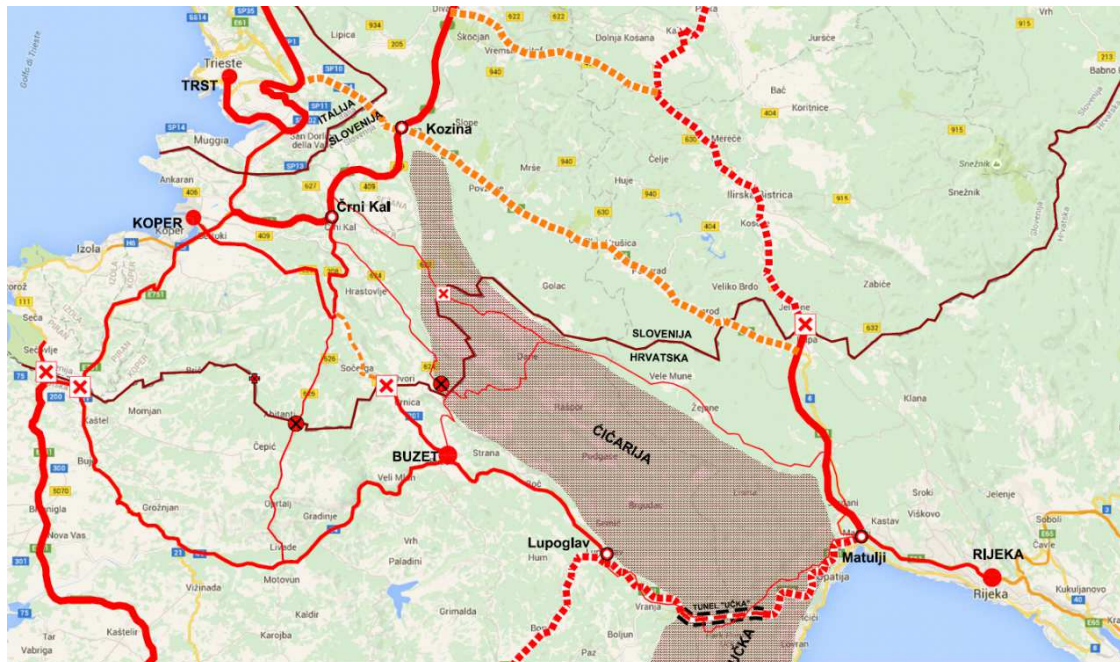


Prikaz 42 Vzporedni prikaz razmerja dolžine in cene posameznih odsekov IY glede na odsek Predor Učka - Lupoglav

Predor Učka – Lupoglav (10,0 km) = 18,00 kn

Rogovići – Umag (67,0 km) = 23,00 kn = 127,78% cene Predor Učka - Lupoglav

Pulj – Umag (76,0 km) = 26,00 kn = 144,45% cene Predor Učka - Lupoglav



Prikaz 43 Pozicija Buzeta glede na cestne prometnice v okolju

Pulj, kot najpomembnejše istrsko razvojno žarišče, je vendar na večji fizični oddaljenosti od Buzeta (90 km), zato je njen vpliv na območje Mesta Buzeta manj izrazit kot na mesta zahodne obale in območje osrednjega dela Istre.

Zaradi teh TREH OMEJITVENIH DEJAVNIKOV (državna meja za dostop do Kopra in Trsta, funkcionalna nedostopnost Reke zaradi visoke cestnine in fizična razdalja do Pulja), OBMOČJE MESTA BUZETA OSTAJA tudi z ustrezno izvedenim cestnim omrežjem državne in županijske ravni – PROMETNO IZOLIRANO OBMOČJE.

Posledica TAKŠNE prometne izoliranosti, ki jo dodatno spodbujajo negativni demografskih trendi, je tudi nižja raven javnih prometnih storitev za območje Mesta Buzeta, ki se kaže v slabši dostopnosti, vendar v nasprotni smeri tudi v slabi (in tudi negativni) rentabilnosti prometnih storitev glede na povezanost z okoljem.

Iz Buzeta obstajajo avtobusne povezave proti hrvaškim mestom - Pulj, Umag (Novigrad, Poreč, Rovinj), Reka (Zagreb), ter mednarodne povezave s Trstom in Benetkami.

Redne avtobusne povezave iz avtobusne postaje Buzet

- Buzet – Pulj /ob delovnikih/
- Buzet – Reka (Umag – Reka in Novigrad - Reka) / 4-krat na dan /
- Buzet – Zagreb (od Rovinja čez Reko) 2-krat na dan, v času turistične sezone
- Buzet – Karojba /med trajanjem šole vsak dan/ - nova povezava
- Medulin – Benetke (Trst, Palmanova /Mercatone/, Mestre) / enkrat na dan razen mednarodnih praznikov/ - via Medulin – Pulj – Buzet – Umag – GP Plovanija Dragonja – po neplačljivih prometnicah
- ne obstaja neposredna avtobusna povezava do letališča Pulj (Valtura, približno 80 km od Buzeta).

S takim sistemom avtobusnega prevoza se do neke mere krijejo potrebe prebivalstva, vendar pa sistem ne more šteti kot podlaga za turistično ponudbo, ki se na tem območju praktično skoraj izključno usmerja na individualnega turista v lastnem vozilu.

Najbližje medmestno taxi postajališče je na Reki in je oddaljeno od Buzeta približno 50 km, kar je verjetno uporabno le v izjemnih primerih. V informacijah TZ se navaja tudi Poreč.

V informacijah TZ Buzet se navaja rent-a-car servis s sedežem v Slumu.

### 1.2.1.2 *Cestni promet na nižje rangiranih prometnicah in obmejnih cestnih prehodih*

Najboljša opremljenost prometne infrastrukture Mesta Buzeta je v segmentu cestnega prometa in to predvsem prilagojena individualnemu prometu za osebna motorna vozila.

Lokalne in nevrščene ceste so na območju Mesta Buzeta relativno kvalitetno urejene in vzdrževane. V postopku, ki je začel na ravni celotne Republike Hrvaške, bi se tem cestam moral v bližnji prihodnosti določiti obstoječi koridor ter bi morale biti opredeljene kot javno dobro.

- Županijske ceste skupaj približno 20 km
  - Ž 5010 Istrske Toplice (L50051) – D44
  - Ž 5011 Vodice (Ž5012) – Brest – Buzet (D44)
  - Ž 5013 Buzet (D44) – Cerovlje (Ž5046)
  - Ž 5014 Ž5011 – Račja Vas – Lanišće – Lupoglav (D44)
  -
- Lokalne ceste skupaj približno 84 km
  - LC 50023 Ugrini – G.P. Štrped (D201)
  - LC 50024 Črnica – Perci (L50026)
  - LC 50025 Hrib – Seljaci – L50027
  - LC 50026 D201 – Perci
  - LC 50027 D44 – Žonti – Škuljari – D201
  - LC 50028 Mali Mlun – D44
  - LC 50029 Veli Mlun – D44
  - LC 50030 Pračana – D44
  - LC 50031 Sovinjska Brda – Sovinjak (L50032)
  - LC 50032 L50030 – Sovinjak – Sv. Donat – Penčiči – Ž5013
  - LC 50034 Gornja Nugla – Roč (D44)
  - LC 50035 Prapoče – Lanišće (Ž5014)
  - LC 50036 Krkuž – Roč (L50037)
  - LC 50037 Roč (L50034) – Kompanj
  - LC 50038 Roč (D44) – Brnobići – Hum – L50082
  - LC 50051 Ponte Porton (L50047) – Livade – Gradinje – Istrske Toplice (Ž5010) – mejno
  - LC 50054 L50055 – Bartolići
  - LC 50055 D44 – Barušiči – Sv. Donat (L50032)
  - LC 50064 Senj – L50055
  - LC 50065 L50055 – Klarići
  - LC 50066 L50067 – Marčenigla



- LC 50067 Vrh (L50055) – Ščulci
- LC 50068 Urihi (Ž5013) – Račice
- LC 50069 Juradi – Račički Brijeg – Ž5013
- LC 50080 Ročko Polje (D44) – Hum (L50038)
- 
- Neuvrščenih cest je 239 v skupni dolžini približno 148 km
- Ostalih cest je 125 v skupni dolžini približno 87 km

Negativnost se kaže v tem, da je glede na velikost ozemlja in razpršeno prebivalstvo, posedovanje osebnega vozila v pogojih neorganiziranega javnega prevoza znotraj območja mesta, nujno za kvalitetno življenje znotraj enote lokalne samouprave.

Morfologija terena in velika razpršenost naselij ima za posledico tudi manjšo opremljenost cestnih prometnic nižjega ranga, še posebej neuvrščenih in ostalih cest, ki se kaže predvsem v manjšem profilu.

Asfaltirano cestišče ponekod znaša bistveno manj od standardnega (3,5 m in celo do skupno 2,0 m). V posameznih primerih je tudi skupni koridor takšen, da je otežkočena ne le mimovožnja vozila, ki se gibljejo v nasprotnih smereh, temveč na kritičnih delih skozi gradbene strukture (gospodarske sklope) ceste prehajajo v minimalnih širinah.



Prikaz 44 Širina in pozicija lokalne prometnice L 50080 v naselju Ročko Polje (Krbavci) omogočajo prehod enem vozilu – pogosta situacija na območju Mesta Buzeta

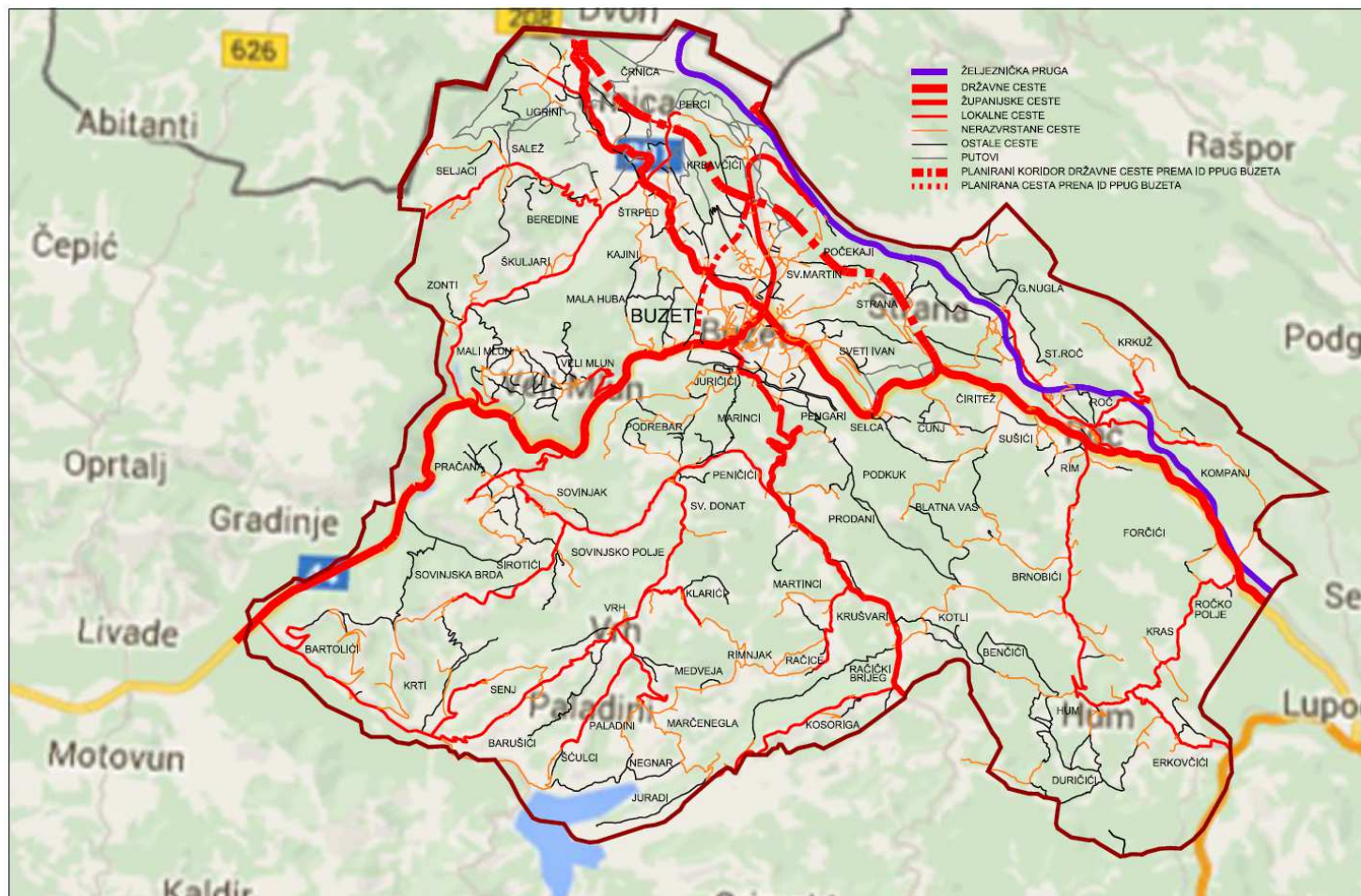


Prikaz 45 Februarja 2016 dela na širitvi cestišča neuvrščene ceste Roč – D44

Poseben problem je raven prometne opremljenosti na cestnih prometnih, ki se uporabljajo za čezmejni promet, pri čemer se kot slabše urejeni ocenjujejo odseki na območju Republike Slovenije.

Deli tras v zgrajenih delih malih naselij, ki se prečkajo do naselij Gračišče in Sv. Anton v Republiki Sloveniji nimajo ustrezne širine.

Posamezni odseki, posebej na trasi Slum –Rakitovec – Zazid – Podpeč – Loka – Podloka – Črni Kal, vsebujejo zelo kritične dele celo za prehod enega osebnega vozila. To še posebej velja za del trase skozi Podpeč.



Prikaz 46 Pregled cestnih tras smeri znotraj Mesta Buzeta - DC, ŽC, LC, neuvrščene in ostale ceste in poti

Mejni prehod	Območja ELS	Trasa
Jelovice – Podgorje /stalni meddržavni mejni cestni prehod II. kategorije/	Območje Občine Lanišče (Istrska županija v RH)/ Mestna občina Koper v RSlo	RH / Buzet (D44) – Ž 5011 – Ž 5012 – G.P. Jelovice RSlo / Podgorje - Vozlišče Kastelec (AC Ljubljana – Koper)
Slum – Rakitovec /obmejni promet/	Območje Občine Lanišče (Istrska županija v RH)/ Mestna občina Koper v RSlo	Grašišče - Sv.Anton – Koper /ozki cestni koridor/
Lucija – Brezovica /obmejni promet/	Območje Občine Oprtalj (Istrska županija v RH)/ Mestna občina Koper v RSlo	Brezovica – Sv.Anton– Koper /ozki cestni koridor/
Kučibreg – Topolovac /ni kategoriziran GP/ načrtovano PPIŽ/	Območje Mesta Buje (Istrska županija v RH)/ Mestna občina Koper v RSlo	Topolovac – Sv.Anton – Koper /neustrezna prometnic/

Tabela 14 Pregled najbližjih cestnih mejnih prehodov

Opaziti je izjemno nedostopnost informacij o mejnih prehodih meddržavne ravni in mejnih prehodov za obmejni promet v okolici Buzeta.

Za individualne turiste, ki bi morali biti precejšen predmet interesa tega dela Istre, je slabo z vidika marketinškega pristopa. Na primer, zaradi začasnega zaprtja GP Požane – Sočerga (zaradi del na sanaciji zemeljskih plazov, ki ravno potekajo) je promet preusmerjen na GP Kaštel – Dragonja, pri čemer ni nobenih informacij na portalih, ne signalizacije na prometnih iz katerih je mogoče izvedeti, ali je in pod katerimi pogoji mogoč prehod meddržavne meje na mejnih prehodih nižjih kategorij. Na slovenski strani, na trasi vozlišče Črni Kal – Buzet je ves promet usmerjen na Koper, tako je tudi na hrvaški strani.

Na spletni strani TZ Buzet je na voljo informacija o tem, ali je GP Požane – Sočerga začasno zaprta, ter da je obhod čez GP Kaštel – Dragonja, vendar le kot informacija informacija prenesena iz „Glasa Istre“. Na straneh ni informacije o možnostih uporabe mejnih prehodov nižjih kategorij, ali celo informacije da takšni mejni prehodi obstajajo v bližini Buzeta.

Na spletni strani Mesta Buzet obstaja tudi informacija o tem, da je GP Požane – Sočerga začasno zaprt, vendar pod informacijami o izvajanju komunalnih del. Prav tako ni informacij o pogojih uporabe drugih mejnih prehodov.

Izključna napotitev na mednarodne mejne prehode I. kategorije je upravičena z vidika gospodarskega transporta, še posebej, če upoštevamo tehnične kritične dele prometnic na slovenskem Krasu, ki zaradi nosilnosti in širine niso sposobni prevzeti takšno vrsto prometa. Vendar pa glede na individualne turiste je to negativnost, ker bi posamezni turisti čas, porabljen za vožnjo po odseku Black - Kal - Koper - Buje - Buzet lahko smotrneje uporabili za ogled starega mesta Buzeta, ali ga preživeli v enem od gostinskih objektov Buzeta, če bi le imeli informacijo, da je mejo mogoče prestopiti tudi na obmejnem prehodu Slum - Rakitovec.

Za uporabnike cestnih prometnic, ki prihajajo iz oddaljenih delov Evrope, je tudi prisoten problem, ker se mejni prehodi, tudi ko so označeni v prostoru, najpogosteje navajajo le po imenih sami prehodov (npr Požane - Sočerga ali Slum - Rakitovec), kar sploh ne napeljuje na

traso ali prostorsko opredeljuje odnos do pomembnejših mest v okolju, ter iz imena nikakor ni mogoče sklepati, da so čez te prehode cestno povezani Buzet in Koper.

Sodobni pripomočki, kot so sistemi za avto GPS nimajo zabeleženih mejnih prehodov, ki se obravnavajo kot mednarodni, tako da je možnost uporabe obmejnih prehodov za primer, ko se med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško še vedno uporablja Schengenski sistem, skoraj neuporabna za turiste. Pozitivno je, da obmejne prehode uporablja lokalno prebivalstvo v primeru zastoja na mednarodnih prehodih v času turistične sezone.

Mesto Buzet je začelo projekt izdelave GIS baze podatkov prometnic na svojem območju. Projekt izdeluje Geoprojekt d.d. Opatija in je trenutno v zaključni fazi.

Osnova za navedeno je Zakon o cestah (Uradni list RH 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14), ki zavezuje pristojne uprave za ceste, vendar tudi lokalno samoupravo za rešitev pravnega statusa prometnic na način, da jim bo dodeljen zemljiški delec in status javnih dobrin.

Glede na to, da se sistem GIS izdeluje na način, da se ceste evidentirajo tudi na topografskih in katastrskih podlagah, pri čemer se cestam določa širina koridorja v statusu zasebnega zemljiškega delca.

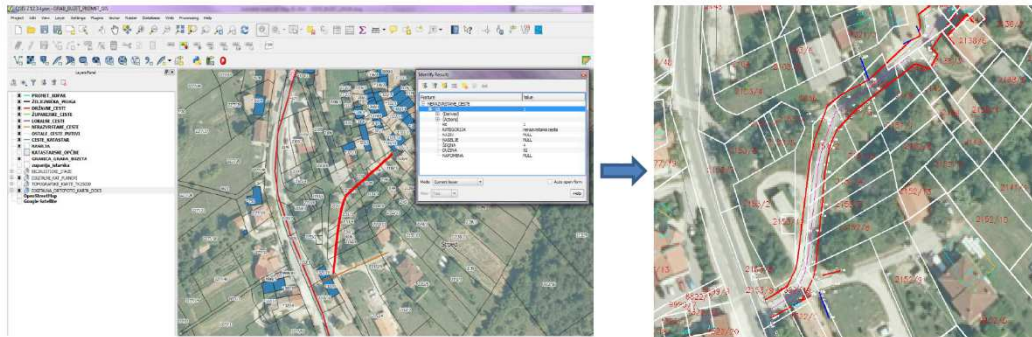
Ta baza se bo po določitvi pravnega statusa prometnic kot javne dobrine uporabljala tudi za preprostejše operativno upravljanje z vzdrževanjem cestnega omrežja. Namreč, v sistemu se lahko vodi ne le status ceste, temveč tudi podatki o stanju njene opremljenosti, kot so podatki, ali gre za asfaltirano cesto ali makadamsko cesto, podatki o širini voznega pasu, stanju, času zadnjega urejanja, ali je turistično relevantna, ter drugi relevantni podatki.



Prikaz 47 Izpisek iz GIS baze podatkov - prikaz osi in koridorja ceste na ortofoto podlagi /vir: predstavitev Geoprojekt d.d. Opatija v okviru projekta PUT-UP – ISTRE/

GIS baza + Posnetek izvedenega stanja  
neuvrščena cesta v naselju Strped

**GIS baza + Snimak izvedenog stanja**
  
 → nerazvrstana cesta u naselju Strped



Prikaz 48 Prikaz ravni evidencije prometnice v GIS bazi glede na merilo in vrsto povpraševanja /vir: predstavitev Geoprojekt d.d. Opatija v okviru projekta PUT-UP – ISTRE/

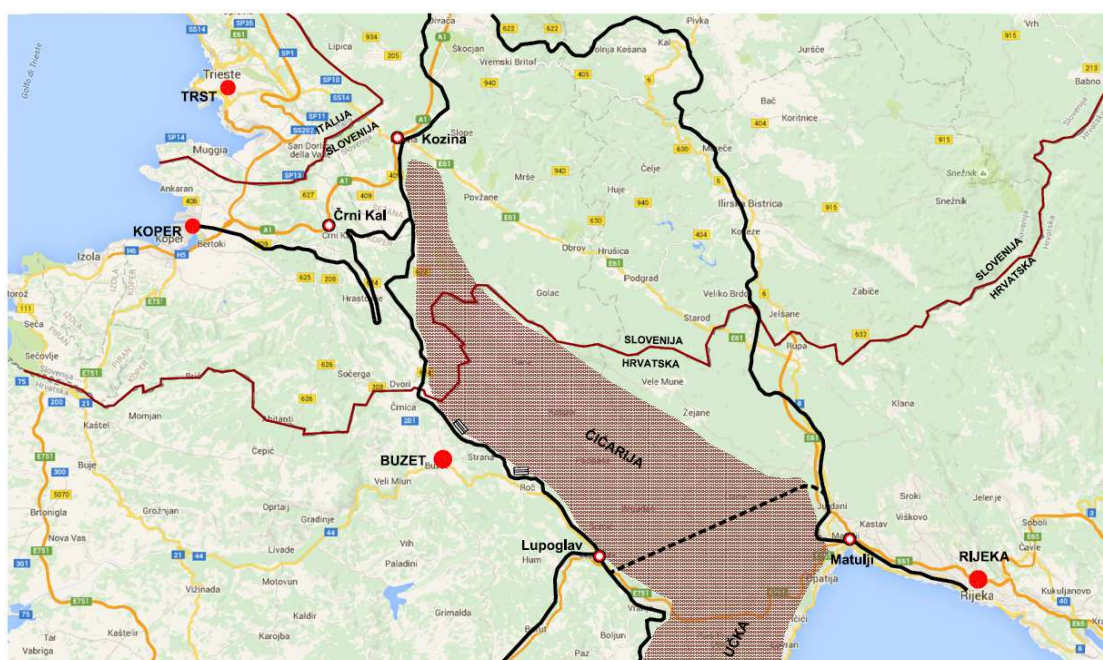
## 1.2.2 Železniški promet

Železniške proge:

M203 Reka – Šapjane – Državna meja – (*Ilirska Bistrica*) – Izven Istre

R101 (Podgorje) – Državna meja RS (Ljubljana-Divača) – Buzet – Pazin – Pulj  
Železniški mejni prehod II. kategorije Buzet – Rakitovec

L213 Lupoglav – Raša (pristanišče Bršica) – ni prometna zaradi poškodb in nedonosnosti



Prikaz 49 Železniške proge v okolici Buzeta

V evropskih dokumentih za razvoj TEN-T omrežja (Trans-European transport network) iz 2014 in v Strategiji prometnega razvoja Republike Hrvaške za obdobje od 2014 do 2030 za progo Buzet – Lupoglav – Pulj niso predvidene neposredne naložbe v tem obdobju.

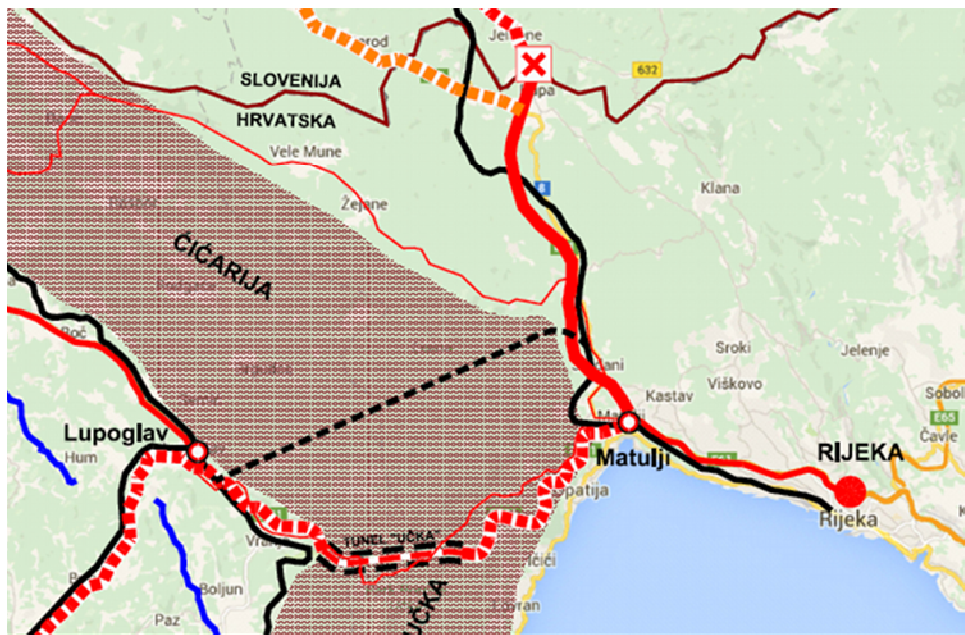
Železniški potniški promet na progi R101 se trenutno izvaja 2-4 krat na dan (odvisno od sezone) od Buzeta do Pulja in Reke (prestopanje Lupoglav). V obeh primerih trajanje vožnje v eno smer znaša približno 2,0 uri, kar ni dovolj za današnje pogoje.

Tovorni promet ne poteka na odseku R101.

Prostorski načrti Istrske županije in Primorsko – goranske županije predvidevajo izvedbo proge visoke učinkovitosti kot del koridorja Trst – Koper – Divača – Lupoglav – Reka – Zagreb. Ena varianta predvideva, da se za navedeno progo izkoristi obstoječi koridor proge R101, ter je predvidena gradnja predora skozi Čičariju. Druga varianta trase predvideva izvedbo proge po novi trasi severno od obstoječega odseka R101.

Ta proga bi morala omogočiti prometno povezavo treh severnojadranskih pristanišč. Glavna ovira za navedene načrte je gospodarska nepovezanost severnojadranskih pristanišč, celo tudi medsebojno konkuriranje, zaradi česar postane vprašljiv ekonomski razlog gradnje nove ali posodobitev obstoječe proge.

Prostorski načrt Istrske županije predvideva tudi obnovo proge Lupoglav – Raša – pristanišče Bršica, ter obnovo proge Kanfanar – Rovinj, vendar zaradi tega ker ni potrebe po železniškem tovornem transportu, je verjetnost za navedeno majhna.



Prikaz 50 Predlog trase za železniški predor za povezavo Pulj – Lupoglav – Reka

Toda čeprav gre za ključni projekt razvoja železniške infrastrukture pomemben za celotno Istro, ta projekt ni vključen v Strategijo prometnega razvoja Republike Hrvaške 2014-2030.





Prikaz 51 Železniška postaja Buzet ob kateri je tudi mejna policijska uprava

### 1.2.3 Ostali promet

#### 1.2.3.1 Letališča

Najbližje relevantno letališče je Pulj (Valtura) za mednarodni in notranji promet v razvoju z namenom zagotavljanja celoletnega rednega in čarterskega prometa.

Mejni mednarodni zračni prehod Pulj I. kategorije.

Povprečni letni promet potnikov – 35.000.

Ugodnost je velik razvojni potencial, zlasti v turističnem prometu.

Promet letališča trenutno nima neposrednega pomembnega vpliva na Mesto Buzet, vendar ima lahko indirektno v smislu da se turistična ponudba Buzeta veže kot sekundarna ponudba na bazično ponudbo turističnih aranžmajev, ki temeljijo na čarterskih poletih.

To vrsto ponudbe je treba organizirati vsaj na ravni županijske turistične skupnosti.

Razen tega so v okolici na voljo:

- mednarodna letališča Zagreb, Ljubljana, Trst, ki so praktično enako oddaljena od Buzeta in omogočajo dostopnost (za individualne turiste in organizirane skupine) po vsem svetu
- mednarodno letališče Krk (Reka) je relativno lahko dostopno in je predvsem usmerjeno na evropske destinacije
- mednarodno letališče za majhna letala v Portorožu
- športno letališče za majhna letala pri Vrsarju.

Športno letališče Vrsar in majhno letališče Portorož se individualno uporabljata, glede na njihovo pozicijo je verjetnost povezovanja Buzeta s temi letališči manjša glede na turistične destinacije bližje njihovim pozicijam - predvsem zahodno obalo Istre.

### *1.2.3.2 Javna pomorska potniška pristanišča*

Vse povezave so dostopne po cestnih prometnicah in to individualno.  
Potniška pristanišča na zahodni obali Istre – Umag, Novigrad, Poreč, Rovinj.  
Brestova – potniško pristanišče - povezava za Cres in Lošinj.  
Reški potniški terminal  
Koprski terminal za križarke

#### 1.2.4 Promet v funkciji družbene infrastrukture

Glede na interno območje Mesta Buzeta je individualna uporaba cestnih prometnic praktično edini način izvajanja prometa in edina možnost dostopa do zračnih in morskih potniških pristanišč, vendar tudi za zagotovitev delovanja družbene infrastrukture – predvsem socialnih, izobraževalnih in zdravstvenih storitev.

##### 1.2.4.1 Splošni javni prevoz

Splošni javni avtobusni prevoz je organiziran skozi delovanje avtobusne postaje v Buzetu, ki je za velikost območja več kot dovolj dimenzionirana in dobro umeščena v prostor. Glede na to, da je v preteklih letih sistem javnega avtobusnega prevoza bil organiziran koncesijsko, se je na splošno povečala raven storitev glede varnosti izvajanje prometa v primerjavi s stanjem 30 let nazaj, vendar je zato zmanjšano število prog in pogostost voženj. Hkrati pa je treba upoštevati tudi, da se je v zadnjih 30 letih število posameznih motornih vozil bistveno povečalo ter posledično tudi zmanjšalo zanimanje za uporabo javnega prevoza.

Povezava Buzeta z mesti v severnem delu zahodne obale hrvaškega območja Istre – Umag, Novigrad in Rovinj obstaja vsaj enkrat na dan v obe smeri in to na način, da je Buzet ali namembni kraj ali postanek na ruti za Reko. Vsaj enkrat na dan obstaja povezava s Puljem in Zagrebom.

Enkrat na dan v obe smeri obstaja povezava do Trsta in Benetk, s postajo v trgovskem kompleksu v Palmanovi, ki še vedno privablja hrvaške potrošnike. Zato se ravno ta trasa lahko uporabi tudi za organiziranje manjkajoče avtobusne povezave proti Kopru, da bi pokrili pomanjkanje javnega prevoza proti temu slovenskemu mestu.

Znotraj območja Mesta Buzeta, kot tudi povezav do hrvaških in slovenskih mest na zahodni obali Istre bi se lahko najlažje organizirala skozi taksi storitev v osebnih vozilih ali vozilih za manjše število potnikov. Pričakovati je, da se bo ta sistem najhitreje aktiviral, če na tem trgu začne delovati katera od oblik svobodnega ponujanja prevoznih storitev. Trenutno je v nekaterih delih Hrvaške prisoten Uber, ki je že izrazil interes za delovanje v turistično bolj aktivnejših območjih Hrvaške.

Organizacija prevoznih storitev, ki deluje s klicem prek mobilnih aplikacij, in omogoča lokalnemu prebivalstvu, da se ukvarja s prevozno storitvijo, kot dopolnilo dejavnostjo, in občasno, v lastnem vozilu, ob pogoju, da imajo veljavno vozniško dovoljenje, je zanimiva za turistične prostore na podeželju, kot je Buzeština. S tem bi lahko rešili problem povečanega povpraševanja za individualnim prevozom v času turistične sezone, in pa tudi legalno omogočili prebivalstvu, ki se ne vozi, večjo mobilnost, brez organizacije javnega avtobusnega prevoza, za katerega je vnaprej jasno, da ne more poslovati pozitivno, oz. da bi ga se moralo subvencionirati.

Železniški prevoz potnikov na relaciji od Buzeta do Pulja in od Buzeta v smeri Ljubljane zdaj ne more delovati brez izdatne subvencije. Izboljšanje razmer ni mogoče pričakovati brez večje potrebe po prevozu blaga.

#### **1.2.4.2 Specialistični javni prevoz (v funkciji šolstva, zdravstva, socialnih storitev)**

Prevoz šolskih otrok (osnovnošolci in srednješolci) z avtobusi do šole je organiziran in delno subvencioniran, ter časovno omejen na obdobje šolskega leta.

Za 4 pretekla leta se sredstva zagotavljajo glede na proračunsko leto, iz državnega, županijskega in/ali mestnega proračuna. Način subvencioniranja in zneski, se spreminjajo iz leta v leto, načeloma se subvencionira uporaba rednih linij javnega prevoza.

Pričakovati je, da bo storitev organiziranega šolskega prevoza tudi naprej prisotna v kakršnikoli obliki, saj gre za eno od primarnih interesov prebivalstva.

Zaželeno je, da se šolske linije na nek način povežejo s storitvijo splošnega javnega avtobusnega prevoza, če je to sploh mogoče, saj načeloma gre za storitev, ki je v tako razpršenem naseljenem območju dejansko finančno nedonosna, vendar je na splošno ocenjena kot potrebna za zagotavljanje kakovosti življenja skupnosti ter se za to v glavnem lahko najde način za zagotovitev finančnih sredstev.

Za razliko od šolskega prevoza, organizacija javnega prevoza, da bi zagotovili zdravstvene storitve za prebivalstvo, je problematična, saj pogostost in obseg potreb niso lahko predvidljivi. Zato se za to vrsto storitev ne more uporabiti model šolskega prevoza.

Vendar pa se v segmentu dostopnosti zdravstvenih storitev togost teritorialno postavljenega zdravstvenega sistema najbolje čuti kot pomanjkanje prometne izoliranosti Mesta Buzeta.

Čeprav so prebivalci Buzeta enkrat sofinancirali gradnjo bolnišnice v slovenskem primorju, v Izoli, z nastajanjem ločenih držav in ločenih zdravstvenih sistemov, dostopa do zdravstvenih storitev v tej bolnišnici za državljane Republike Hrvaške ni bilo več mogoče zagotoviti brez meddržavnega dogovora, ne glede na to, da obstaja interes lokalnega prebivalstva Buzeta.

Dostopnost zdravstvenih storitev v prometno najbližji hrvaški bolnišnici na Reki je odvisna tudi od zdravstvenega sistema, ki je teritorialno razdeljen po županijah, pri čemer je prebivalcem Buzeštine Reka skoraj dvakrat bližja od Pulja, vendar jih zdravstveni sistem teritorialno usmerja v Pulj.

Tudi zaradi razpršenosti stanovanj, vendar tudi zaradi dejavnika povprečne starosti (po podatkih Državnega zavoda za statistiko je v letu 2011 bilo več kot 38% prebivalcev Mesta Buzet starejše od 50 let), razdalja od kraja stalnega prebivališča ne le do večjih zdravstvenih središč, vendar tudi do ambulante primarne zaščite v mestu, postaja vse večji problem.

Ker ni finančno upravičeno, in torej ni zanimanja za organizacijo rednih linij javnega prevoza po številnih in široko razpršenih naseljih, je prisotno pomanjkanje organiziranega prevoza k zdravniku ali hišnega obiska medicinskega osebja k starejšim osebam.

Zaradi tega se vedno bolj preizkušajo možnosti specifičnih načinov organiziranja ponujanja medicinskih storitev, ki bi bile bolj primerne v takšnem prostoru.

Poskusi organiziranja določene oblike hišnih obiskov starejšega prebivalstva s strani gerontogospodinj v široko in redko poseljenem območju enote lokalne samouprave že obstaja in to trenutno v organizaciji Mesta. Gre za pilot projekt v funkciji dviga stopnje dostopnosti socialnih storitev, ki ima dobre kazalnike, vendar je tudi omejen na ekskluzivnosti financiranja iz javnih sredstev.

Spremenjena oblika take storitve, celo tudi z višjo kakovostjo, bi se lahko organizirala na način, da se takšna storitev, poveže z nekatero, samo po sebi zadostno turistično - zdravstveno storitev, kot okrepljena storitev s socialno in zdravstveno oskrbo organizirano v okviru doma za starejše in nemočne osebe, ali v okviru posameznih storitev zdravstvenega turizma.

V tem primeru bi se lahko taka storitev v določenem razmerju subvencionirala iz županijskih ali mestnih proračunskih sredstev, zaradi bazične organiziranosti prek drugega sistema pa ne bi bilo odvisno izključno od proračunskih sredstev.

Eden od načinov, da se zagotovi boljši dostop do osnovnih zdravstvenih storitev je mobilna ambulanta.

Za potrebe delovanja mobilne ambulante, ki bi bila organizirana na način, da je njeno bazno financiranje storitve medicinskega osebja krito z neko obliko individualnega zdravstvenega zavarovanja, bi se lahko subvencija enote lokalne samouprave omejila na zavarovanje vozila ali vozila z voznikom.

Takšna oblika organizacije prevoza s storitvijo mobilne ambulante za lastno prebivalstvo bi se lahko tudi povezala s turistično ponudbo, oz. uvrstila v turistično ponudbo kot obliko nadstandardnih storitev za turiste, ki bivajo v nastanitvenih objektih na območju Mesta. Pri tem je treba razlikovati uradovanje po pozivu mobilne ambulante, od urgence.

Mobilna ambulanta se lahko organizira na dva načina:

- z rednim uradovanjem po naseljih (nekaj podobnega delovanju bibliobusov in mobilne trgovine)
- po pozivu (ni urgence).

Mobilna ambulanta bi bila verjetno storitev, ki bi bila zanimiva tudi starejši populaciji turistov, kot tudi turistom tipa družine z majhnimi otroki. Če ima takšna struktura turistov zanimanje za večdnevno ali celo večtedensko bivanje na podeželju skozi najem individualnih počitniških hišk, zagotavljanje storitve mobilne ambulante bi se lahko obravnavalo kot bonus v ponudbi.

V tem primeru bi bil lahko za turiste hišni obisk organiziran "po pozivu" na podlagi stika prek video - povezave, oz. skozi video komunikacijo, ki se uporablja za določanje podlage za hišni obisk, kar pa ne pomeni, da je učinek takšnih storitev takojšen.

Takšno ambulantno storitev zdravljenja turistov je prav tako mogoče organizirati skozi posebno turistično zavarovanje ali ponuditi kot posebno storitev.

### 1.3 Analiza turističnih vsebin in krajinske značilnosti na območju Mesta Buzeta, ter njihovega potenciala

Turistična ponudba je usmerjena na individualnega gosta in turizem, ki temelji na dogodkih. Specifičnost območja je individualen športni turizem.

Pozitivna posledica široko izpeljanih cestnih prometnic nižje ravni je možnost sekundarne uporabe zgrajene cestne infrastrukture za alternativne oblike turističnega transporta – individualne in kolektivne - avtobusne ture.

Ponudba je klasificirana v tri segmente:

- eno – gastronomsko ponudbo
- kulturno dediščino
- outdoor šport

Za potrebe eno-gastronomskega turizma so mapirane vinska cesta, cesta oljčnega olja in pozicije proizvajalcev biske.

Mapirane so kulturne in zgodovinske znamenitosti.

Na podlagi teh dveh segmentov TS organizira več dogodkov tekom leta. Specifični dogodki so utemeljeni na izvirnih navadah in specifičnostih območja, kot mednarodno srečanje igralcev na diatonični harmoniki – triestinah, tradicionalni nastop klavir - a capella, prvenstva v zmajarstvu in jadralnem padalstvu, dogodke povezane s promocijo tartufov.

Outdoor šport je vedno bolj pomembno gonilo razvoja turizma, usmerjeno proti posameznim uporabnikom in manjšim skupinam, ki temelji na primerjalnih prednostih prostora, oz. posebnostih pokrajine celotnega območja Mesta Buzeta in bližnje okolice.

Po TZ Buzet so v ponudbi naslednje outdoor dejavnosti:

- jadralno padalstvo – 4 lokacije s ponudbo zmajarstva in jadralnega padalstva - mapirane
- kolesarjenje – 14 kolesarskih stez, od katerih so 3 označene na terenu, ostale mapirane in je narejena visoko kakovostna aplikacija za mobilne naprave – [www.istra-bike.com](http://www.istra-bike.com)
- hoja po planinskih in pešpoteh – približno 10 stez, obstaja potencial tudi za več – v vmesnem času je narejena visoko kakovostna aplikacija za mobilne naprave [www.istra-trails.com](http://www.istra-trails.com)
- jahanje – trenutno ena ponudba na trasi Roč - Hum
- prosto plezanje – v bližini je 11 lokacij, primernih za prosto plezanje in umetna stena v zaprti dvorani v Roču - mapirane
- speleoturizem – 4 lokacije v okolici Buzeta
- druge dejavnosti – ribolov, lov, trekking.

Vse navedene dejavnosti se zelo hitro razvijajo, tudi ponudba nenehno narašča.

Outdoor športno turistična ponudba se razvija predvsem z zasebno pobudo, oz. proces razvoja te vrste turističnih atrakcij je institucionalno počasnejši kot pri klasični turistični ponudbi, ki jo poznajo na obali.

V nadaljnji promociji bo mogoče uporabiti tudi to, da korporacije, ki se ukvarjajo s proizvodnjo športne opreme in na ravni celotne Evropske unije raziskujejo in spodbujajo kolesarske, pohodniške in planinske rute ter jih predstavljajo na spletu, pri čemer so jim prostori, kot so Istra in Buzet zelo zanimivi ter jih tudi sami predlagajo svojim uporabnikom. Ena od takšnih promocijskih strani je [www.bikemap.net](http://www.bikemap.net), ki usmerja uporabnika ne le na ruto, temveč zagotavlja tudi natančne podatke o njeni zahtevnosti in priporočeni opremi.

Mesto Buzet prek delovanja mestne turistične skupnosti spodbuja tovrsten turizem skozi projekte ureditve in označevanja punktov in rut.

Ena novost na kateri TZ dela je pobuda gradnje zip-line inštalacije čez kanjon Mirne, s spremljajočimi vsebinami.



Prikaz 52 Vzletišče za jadralska padala „Zavoj“ locirano ob ŽC 5011 v smeri obmejnega prehoda Slum - Rakitovec

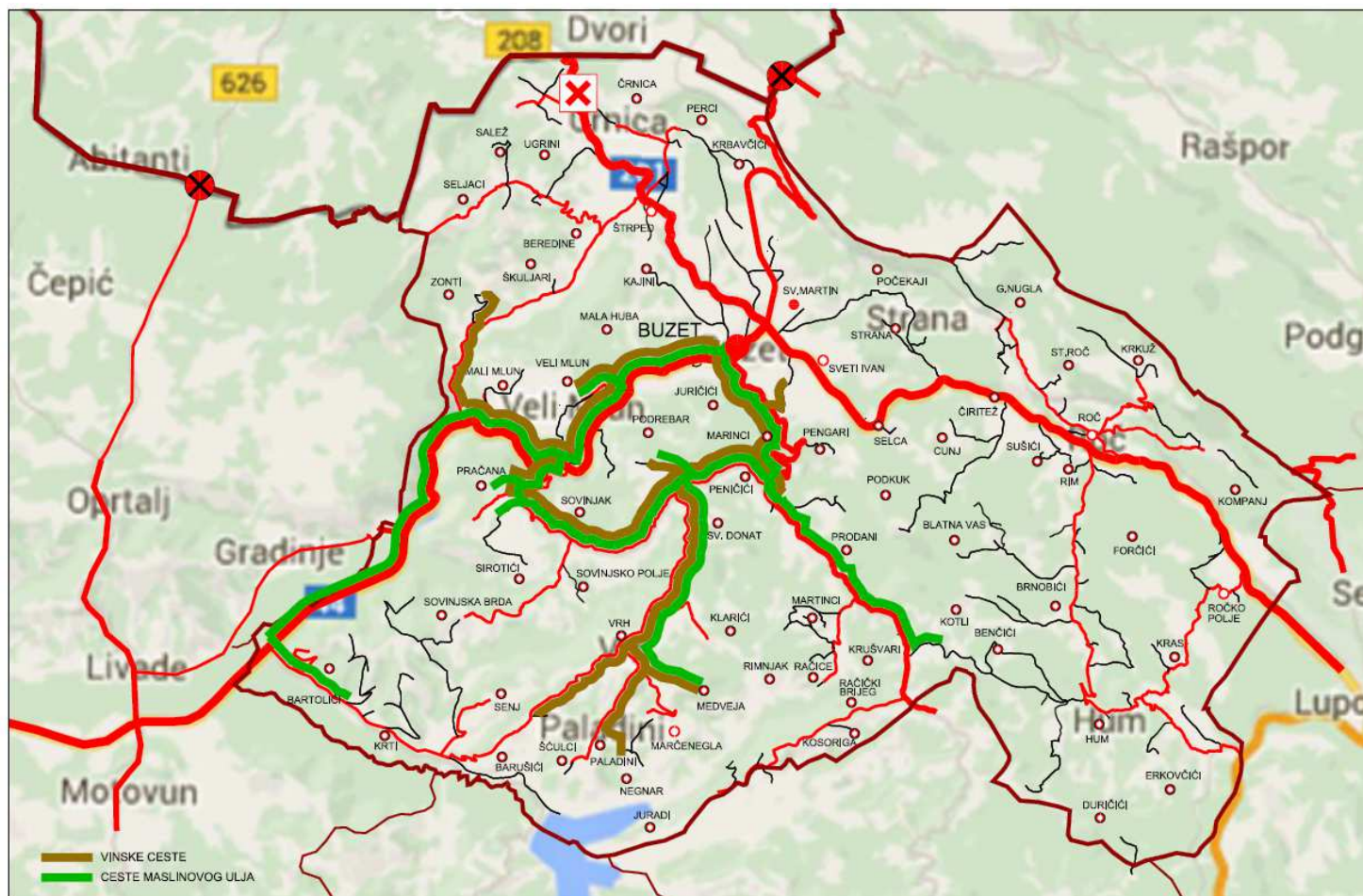
Vendar pa za zdaj ne obstajata ne pohodniška ne kolesarska ruta, ki bi prečkala ozemlje obeh držav. Zaenkrat tudi niso organizirane športno turistične prireditve, ki bi potekale čez ozemlje sosednjih držav.

Za takšno čezmejno povezovanje obstaja velik potencial, saj se ponudba outdoor dejavnosti razvija na obeh straneh meje.

Treba je opozoriti, da bi turistične dejavnosti v zavarovanih naravnih območjih, to se pa zlasti nanaša na speleoturistične lokacije, morale biti institucionalno pod nadzorom, da se prepreči uničenje potencialnih arheoloških in geoloških vrednosti, kot tudi redke in endemične flore in favne.



Jame v širšem območju dinarskega prostora, in s tem tudi Krasa, so bile v obdobju od kamene dobe, kot tudi potencialno vse do 19. stoletja predmet verskega čaščenja ter so se v njih opravljali verski obredi za predkristjane in kristjane. Obstajajo dokazi, da so določene obredne navade na območju jugozahodne Slovenije verjetno potekale do sodobnega časa, ter so zato lokacije na kraškem območju arheološko zanimive. Območje celotnega dinarskega območja je nasploh še vedno premalo raziskano glede na discipline etnologije, arheologije in genetike, in glede na potencial, bi ga bilo zaželeno zaščiti pred nenamernim uničenjem zaradi turističnih dejavnosti.



Prikaz 53 Trase „vinske ceste“ in ceste „oljčnega olja“



Prikaz 54 Trase pohodniško – planinskih stez in pozicij outdoor dejavnosti

Namestitvene zmogljivosti na območju Mesta, po podatkih TZ Buzet:

- 2 hotela – oba v Buzetu – eden 4 \*/ skupaj 18 sob / in drugi 3 \*/ 57 sob
- 1 hostel – v Roču
- 1 kamp – robinzonski kamp do 30 mest – lokacija Raspadalica
- 38 hiš za najem (ruralne hiše)
- 43 sob in apartmajev
- 

Po podatkih iz „Študije potenciala zdravstvenega turizma za Mesto Buzet“, izdelane leta 2012 s strani Inštituta za mednarodne razmerja, skozi projekt IPA Adriatic, na območju Mesta Buzeta je v letu 2011 evidentirano približno 580 ležišč v turistični ponudbi.

Pri tem je treba upoštevati, da je turizem najbolj propulzivna gospodarska panoga v kateri se spremembe, zlasti v zvezi s povečanjem nastanitvenih objektov, dogajajo skoraj vsak dan.

Za območje Mesta Buzeta, Prostorski načrt Mesta Buzeta predvideva največjo skupno nastanitveno zmogljivost v turističnih objektih od najmanj 1.000 do največ 1.500 ležišč, v skladu s katerim je še vedno dovolj prostora za razvoj.

	Skupaj	Stanovanja za stalno stanovanje				Stanovanja, ki se uporabljajo začasno		Stanovanja, v katerih se je le opravljala dejavnost	
		skupaj	nastanjeni	začasno nenastanjeni	zapuščeni	za odmor in rekreacijo	v času sezonskih del	Najem turistom	ostale dejavnosti
							v kmetijstvu		
Istrska županija	132.990	102.108	77.879	20.864	3.365	22.966	159	7.050	707
<i>m<sup>2</sup></i>	9.753.792	7.885.869	6.245.619	1.430.347	209.903	1.425.910	7.702	385.014	49.297
Buzet	3.138	2.796	2.136	473	187	301	13	25	3
številični delež v županiji	2,36%	100,00%	76,39%	16,92%	6,69%	10,77%	0,46%	0,89%	0,11%
<i>m<sup>2</sup></i>	247.018	224.539	176.071	35.769	12.699	20.167	662	1.500	150
delež v županiji v m <sup>2</sup>	2,53%	100,00%	78,41%	15,93%	5,66%	8,98%	0,29%	0,67%	0,07%

Tabela 15 Tabelarni pregled načina uporabe stanovanj na območju Mesta Buzeta po podatkih Državnega zavoda za statistiko – seznam 2011

Glede na strukturo prostora, zgrajenost naselij in demografske kazalnike, najbolj zanimive turistično - nastanitvene oblike so:

- sobe za najem „bed and breakfast“ (B&B) – najenostavnejša oblika nastanitvenih storitev za individualne turiste
- apartmaji za najem – uporaba obstoječe gradbene strukture
- razpršeni hotel – uporaba gradbenih konstrukcij demografsko izpraznjenih vasi za namene adaptacije za potrebe turizma
- hostel – bolj prilagodljive organizacijske nastanitvene oblike v obstoječo strukturo
- kamp kot samostojna infrastruktura ali kot spremljevalna vsebina sob ali apartmajev

V skladu z navedenim konceptom, VSAKO NASELJE v sestavi Mesta Buzeta JE PRIMERNO ZA ADAPTACIJO ZA TURISTIČNO – NAMESTITVENE NAMENE.

Vse oblike nastanitvenih storitev na tem področju temeljijo na spodbujanju:

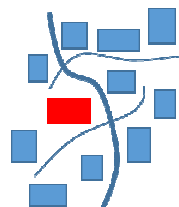
- mirnega dopusta na podeželju ali

- individualnega adrenalinskega dopusta pri katerem je namestitvena komponenta sekundarna.

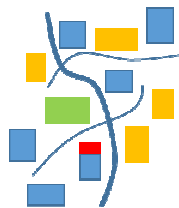
Velika prednost sob in apartmajev za najem je v bolj ugodnem razmerju dela glede na storitev, pri čemer se optimalno uporabljajo obstoječi človeški viri.

Razpršeni hotel ima že glede na klasični hotel bistveno večje stroške dela in bolj zapleteno organizacijo ponujanja storitve, ravno zaradi razpršenosti funkcij, v primerjavi s sobami in apartmaji pa je glede na potrebno delo bistveno manj ugoden. Oblika hotela uporablja obstoječo gradbeno strukturo z adaptacijo pretežno stanovanjskih in kvalitetnih pomožnih prostorov v sobe, skupne vsebine - predvsem recepcija in restavracija, se oblikujejo na enem mestu - običajno v središču kompleksa. Ta tip organizacije hotela je najbolj primeren v primerih revitalizacije zapuščenih (ali delno zapuščenih) naselij ali zaselkov, kjer se kompleksu daje popolnoma nov namen, pri tem pa je mogoče ohraniti gradbeno strukturo zgradbe in šarm podeželja.

Glede na turistično povpraševanje in usmerjenost Buzeta na individualne goste in doživljajski in adrenalinski turizem, od razpršenega hotela bi na tem območju bila še bolj ugodna varianta razpršen hostel. Razlika v smislu organizacije je, da je hostel v formalno -oblikovnem smislu ureditve prostora lahko še bolj fleksibilen, saj ni treba izpolnjevati posameznih formalno-oblikovnih predpisov kategorizacije za nastanitvene enote. Takšna ponudba je lahko tudi večji meri "integrirana" v sicer pretežno stanovanjsko naselje, brez da to negativno vpliva na delovanje nastanitvenih storitev. Z vidika ponujanja storitve je hostel prav tako tudi manj zahteven od hotela, kar je tudi je po življenjski filozofiji bližje osebam, ki se ukvarjajo z outdoor turizmom. Organizacija storitve prehrane se pri hostlu lahko tudi usmeri v že obstoječ gostinski lokal, ki že ponuja tovrstne storitve, za lokal pa ni nujno, da je formalno vključen v hostel.



**DISPERZIRANI HOTEL**  
■ SMJEŠTAJNE JEDINICE  
■ ZAJEDNIČKI SADRŽAJI



**DISPERZIRANI HOSTEL**  
■ SMJEŠTAJNE JEDINICE  
■ ZAJEDNIČKA RECEPCIJA  
■ NEZAVISNO UGOSTITELJSTVO  
■ STANOVANJE NEVEZANO UZ HOSTEL

RAZPRŠENI HOTEL  
NAMESTITVENE ENOTE  
SKUPNE VSEBINE  
NEODVISNO GOSTINSTVO  
STANOVANJE NI POVEZANO Z HOSTLOM

RAZPRŠENI HOSTEL  
NAMESTITVENE ENOTE  
SKUPNA RECEPCIJA

Prikaz 55 Shematski prikaz revitalizacije naselij ali dela naselij v obliki razpršenih turističnih nastanitvenih vsebin

Negativnost navedenih izoliranih oblik nastanitvenih turističnih storitev je v nasprotju z prednostjo v zvezi z varnostjo. Sobe in apartmaji se nahajajo v ne toliko izoliranih naseljih, kjer živi domače prebivalstvo in zlasti populacija srednjih let, ter so manj izpostavljeni kriminalu kot izključno nastanitveni kompleksi, ki se nahajajo v odročnih lokacijah. Pri razpršenem hotelu je varnostni faktor poseben problem, ki lahko povzroči znatne dodatne stroške zavarovanja, kot tudi stroške za varnostne storitve, vendar se glede na splošno varnost destinacije Mesta Buzeta to tukaj ne pojavlja kot problem. Največja prednost kampa je njegova prilagodljivost začasnim prireditvam, ter se lahko opazuje kot povečanje zmogljivosti standardnih nastanitvenih storitev.

Prav tako je mogoče organizirati razne turistične atrakcije v kmetijskem gospodarstvu ali kot dodatno ponudbo:

- obisk kmetije s tradicionalnimi domačimi živalmi
- obisk lokalnih vinarn, oljarn, destilarn lokalnih žganih pijač
- muzej na prostem z urejanjem značilne tradicionalne kmetije, s prikazom načinov gradnje
- trgatev grozdja in obiranje oljk
- prikaz tradicijskega čebelarjenja

Ponudbo takega t.i. doživljajskega turizma je mogoče ponuditi kot turo za goste koprskih križark, pri čemer je treba upoštevati, da so omogočeni dostopi do doživljajskih destinacij, kot tudi da je zagotovljeno parkiranje turističnim avtobusom.

Čezmejno povezovanje destinacij Kopra in Buzeta je mogoče tudi na promociji kulturne dediščine in naravnih znanstvenih območij skozi razne tečaje in delavnice, kot so to tečaj gradnje kamnitih zidov in stensko slikarstvo / restavriranje.

Povezava se lahko izvede tudi s pomočjo učnega centra ali muzeja na temo geoloških posebnosti Istre - rdeča, bela in siva Istra, ki bi poleg stalne postave lahko organiziral okoljske in znanstvene tematske delavnice.

Del bazične infrastrukturne opremljenosti za možnost ponujanja turističnih storitev je kakovost dostopa do destinacije.

Za turistične atrakcije v kmetijskem gospodarstvu je treba zagotoviti možnost dostopa s turističnim avtobusom, kar je bolj zahtevno od posameznih namestitvenih enot.

Na območju Mesta Buzeta, z izjemo državnih prometnic D 44 in D 201, nobena od nižje kvalificiranih prometnic za dostop do turističnih znamenitosti, vključno z županijskimi, zlasti lokalnimi cestami, s svojimi tehničnimi lastnostmi ne ustreza standardu za klasifikacijo, ki mu je dodeljena. Na tem segmentu infrastrukturne opremljenosti je treba bistveno več delati, saj so v večini primerov dostopi do turističnih nastanitvenih zmogljivosti pod standardom.

Pregled standardov in priporočil za ureditev prometnice PO TURISTIČNO – NAMESTITVENIH LOKACIJAH (v spodnji) tabeli:

- (A) Minimalni tehnični standard cestišča prometnice za dvosmerni promet je asfaltirana prometnica širine najmanj 5,5 m ali širine 5,0 m z bankinami na obeh straneh 0,5 m.
- Izjemoma se tolerira asfaltirana prometnica širine 3,0 m z odstavnim delom na vsakih 300,0 m. (B).

- Pri izoliranih turističnih conah – posameznih apartmajih, če je opremljanje po standardu ekonomsko nedonosno, priporočilo je, da se zagotovi minimalni standard makadamske ceste širine 3,0 m z odstavnim delom na vsakih 300,0 m. (C).

Pregledna tabela obstoječih in načrtovanih lokacij za turistične namestitvene zmogljivosti in rekreacijo, povezano s turistično ponudbo po oznakah na zemljevidu iz **prikaza številka. 21.**

Oznake v tabeli določajo v skladu s katerim dokumentom je določen status posamezne lokacije:

- IPA – IPA Adriatic CBC Programme – Študija potenciala zdravstvenega turizma za območje Buzeta, Inštitut za mednarodne odnose, 2012.
- ID PPUG – Predlog II. sprememba in dopolnitev Prostorskega načrta ureditve Mesta Buzeta, Geoprojekt d.d. Opatija, marec 2016.

ZAPOREDNA ŠTEVILKA	NASELJE / LOKACIJA	STATUS DOLOČEN PO	OZNAKA CESTE	POTREBNA REKONSTRUKCIJA V RAVNI -A;B;C
<b>HOTEL / HOSTEL</b>				
1.	LOKVE	Obstoječe po ID PPUG	LC 50036	A
2.	REBRI	Načrtovano ID PPUG	LC 50068	B
<b>TURISTIČNO NASELJE / POSAMEZNI NAMESTITVENI OBJEKTI</b>				
3.	LOKVE	IPA / Obstoječe po ID PPUG	LC 50036	A
4.	KORTINA	IPA	LC 50038 - neuvrščena	A B (C)
5.	BRIŽAC	IPA / Obstoječe po ID PPUG	LC 50038 - neuvrščena	A B (C)
6.	MALINCI	IPA / Obstoječe po ID PPUG	LC 50038 - neuvrščena - ostale	A B (C) C
7.	POD HRIBAC	Načrtovano ID PPUG	D 44 - neuvrščena	urejeno B (C)
8.	MARKEŽIJA	Načrtovano ID PPUG	LC 50038 - neuvrščena	A B (C)
9.	RUJAVAC	Načrtovano ID PPUG	LC 50038 - neuvrščena	A B (C)
<b>KAMP</b>				
10.	MLINI	IPA / Obstoječe po ID PPUG	ostale	C
11.	POD KAŠTEL	IPA / Obstoječe po ID PPUG	LC 50027	A
12.	RASPADALICA	IPA	gozdna pot	C
13.	KOMUŠĆICA	Načrtovano ID PPUG	ŽC 5013 - ostale	A C
14.	URIHI	Načrtovano ID PPUG	ŽC 5013 - ostale	A C
<b>NAČRTOVANE TURISTIČNE CONE, ZA KATERE SE NAČRTUJE UKINITEV ID PPUG BUZETA</b>				
15.	ŠKULJARI	IPA / Načrtovana	LC 50027 - ni	A



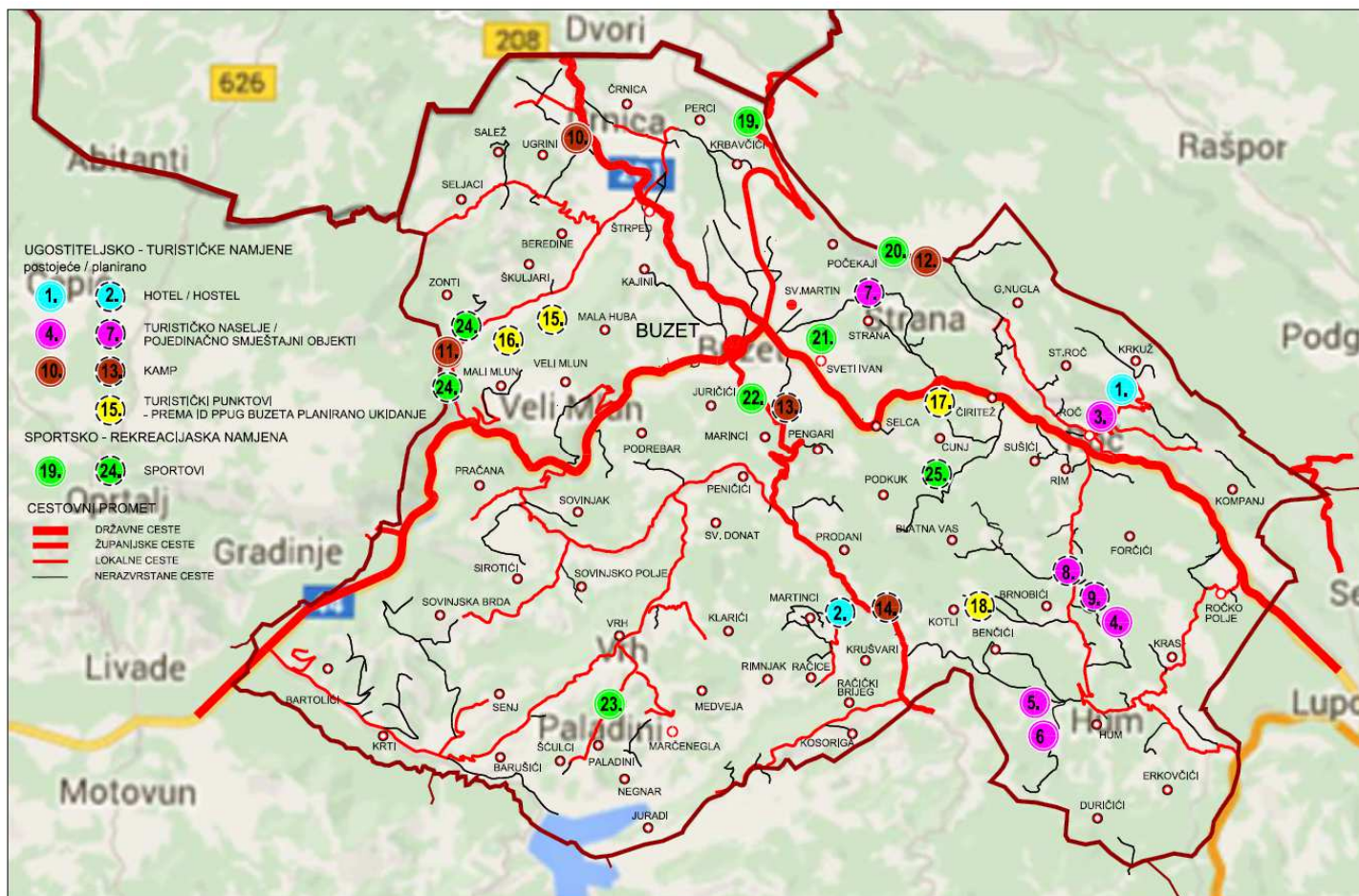
		ukinitev ID PPUG	poti	ni predvideno
16.	ZONTI	IPA / Načrtovana ukinitev ID PPUG	LC 50027 - ni poti	A ni predvideno
17.	USOJI	IPA / Načrtovana ukinitev ID PPUG	ostale	ni predvideno
18.	KOTLI	IPA / Načrtovana ukinitev ID PPUG	LC 50038 - neuvrščena	A B
<b>ŠPORTNO – REKREACIJSKI NAMEN</b>				
19.	KRBVAČIČI	IPA / Obstoječe po ID PPUG – letališče	ŽC 5011 – poljska pot	A C
20.	RASPADALICA	IPA / Obstoječe po ID PPUG – letališče	Gozdni dostop	C
21.	SVETI IVAN	Obstoječe po ID PPUG – drugi športi	D 201 - ostale	urejeno A
22.	MOST	IPA / Obstoječe po ID PPUG – drugi športi.	ŽC 5013	A
23.	PALADINI	Obstoječe po ID PPUG – drugi športi	LC 50067	A
24.	POD KAŠTEL	IPA / ID PPUG – načrt. golf vadišča	LC 50027	A
25.	VALA	IPA / ID PPUG – načrt. drugi športi	neuvrščena - ostalo	B (C) C
<p>Tolmač:</p> <p>A - asfaltirana prometnica širine najmanj 5,5 m ali širine 5,0 m z bankinami na obeh straneh 0,5 m</p> <p>B - asfaltirana prometnica širine 3,0 m z odstavnim delom na vsakih 300,0 m</p> <p>C - makadamske ceste širine 3,0 m z odstavnim delom na vsakih 300,0 m</p> <p>(C) - alternativno od B - standard opremljanja na ravni C</p>				

Tabela 16 Pregled turističnih in športno – rekreacijskih vsebin s potrebnimi posegi na urejanju cestne infrastrukture

Iz prikaza številka 21. je razvidno, da se v nekaterih primerih do posameznih nastanitvenih lokacij, tudi v primerih turističnih apartmajev visoke kategorije, dostopa do cestnih prometnic na ravni neuvrščene ceste in ceste kategorizirane kot - ostale, celo tudi do gozdnih cest. V vsakem primeru je raven opremljenosti apartmajev lahko daleč nad ravno opremljenosti cestne prometnice, po kateri se prihaja do apartmaja.

Nekatere od neuvrščenih in drugih cest, ki vodijo do turističnih znamenitosti, niso asfaltirane, temveč so izvedene kot makadamske prometnice.

To nujno ne predstavlja težave, celo v turističnem smislu je lahko na določen način tudi atraktivno, če se širina kolnika in širina koridorja določita in vzdržujeta v dimenzijah, ki zadoščata za cestni promet.



Prikaz 56 Razmerje obstojećih in načrtovanih turističnih nastanitvenih vsebin glede na cestno omrežje in kategorizacijo prometnic

#### 1.4 Analiza prometne povezanosti in označevanje s prometno in ostalo signalizacijo

Skupna dolžina državnih, županijskih, lokalnih, neuvrčenih in ostalih cest, po evidenciji iz Gis baze cestnega omrežja, izdelane s strani Geoprojekt d.d. Opatija, v Mestu Buzetu znaša približno 373 km.

Omrežje prometnic praktično omogoča dostop do vseh interesnih točk, kot manj prometno dostopen se percipira le severozahodni del območja Mesta.

Velika večina turističnih rut sovпада s trasami obstoječih cestnih prometnic, z izjemo posameznih pohodniško – planinskih rut, ki se raje odločajo za prehod po kanjonu in podobne specifične smeri.

Poleg standardne signalizacije je še vedno premalo prisotna turistična signalizacija v prostoru, vendar tudi pomožni rekviziti za individualno orientacijo v prostoru kot so karte in mobilne aplikacije.

Pozitiven primer je kartografsko urejen prikaz kolesarskih rut znotraj Mesta Buzeta, ki so klasificirane po teži in so kartirane, ter so na voljo na spletni strani TZ Mesta Buzeta.

Označevanje na terenu zaostaja, vendar ne toliko, da se povprečni turist, ki običajno uporablja kolesarske rute, ne bi mogel orientirati v prostoru.



Prikaz 57 Dober primer karte kolesarske rute, dostopne prek Spletne strani TS Mesta Buzeta

Pohodniške, oz. pohodniško – planinske rute so v fazi evidentiranja po modelu kot pri kolesarskih. Pozitiven dejavnik je, da se v veliki meri prekrivajo, kar je posledica dejstva, da ene in druge v glavnem uporabljajo obstoječo omrežje prometnic in poljskih, oz. gozdnih poti.

Dokončanje GIS baze podatkov, ki je ravno v izdelavi, ne bo pomagalo le pri rešitvi premoženjsko – pravnega statusa prometnic in poti, temveč bo tudi osnova za izdelavo turističnih kart posameznih pohodniških in planinskih rut.

Tudi prometna signalizacija v funkciji obvestila o smeri je na posameznih mestih pomanjkljiva, ter se na terenu „improvizira“ s postavitvijo nestandardnih napisov.



Prikaz 58 Nestandardni napis na trasi lokalne ceste L-50080

Relativno dobro so urejeni izhodiščni parkirni punkti za obhod starega jedra naselij Roč in Hum, ki za razliko od Buzeta imajo še vedno glede na to funkcijo boljše prostorske pogoje. Še posebej Hum, ki ima skoraj idealno rešen odnos med parkiranjem in povezavo za pešce do jedra, povezan pa je tudi z omrežjem kolesarskih in peš poti.



Prikaz 59 Pozitiven primer prometno – turistične signalizacije dostopa do Hum-a

Roč ima parkirišče v starem delu mesta, ki se polifunkcionalno uporablja kot prostor za družabne dogodke na prostem, tako da mu v času prireditve še vedno manjka parkirišče. Tukaj bi se lahko prizadevalo za izboljšanje sistema za označevanja parkiranja, da turisti ne bi po nepotrebem z vozilom vstopali v stari del mesta skozi zgodovinski portal, saj obstaja možnost dostopa tudi mimo njega.

V Buzetu centralnega parkirišča za dostop do starega mesta ni mogoče jasno prepoznati v prostoru, saj se deloma mešajo funkcije v samem starem delu mesta, kot tudi v coni dostopa do njega. Tukaj je tudi konfiguracija terena neugodna glede na Roč in Hum, oz. velika je višinska razlika med osrednjim centralnim parkiriščem in vznožjem starega mestnega jedra. Čeprav je pohodniška povezava z rampami in stopniščem od parkirišča do jedra kvalitetno izvedena, zaradi višinske razlike je lahko njena uporaba nepriljučna obiskovalcem slabše fizične kondicije ali starejšim osebam.

Kot alternativa se za individualna vozila lahko uporablja parkirišče zraven pokopališča, vzdolž katerega je urejeno stopnišče.



Prikaz 60 Centralno parkirišče za osebna vozila in avtobuse za dostop po Starega mesta Buzeta z razgledom na začetek povezave za pešce proti starem mestnem jedru Buzeta

Pristopi turističnim točkam v samem Buzetu so trenutno le delno označeni, tako da je orientacija v tranzitu nekoliko težja, vendar ni problematična. Ciljni obiskovalec posamezne turistične točke se lahko v prostoru orientira brez večjih težav. Temu veliko pomaga sama konfiguracija območja, saj se turistično zanimive točke nahajajo ali na hribih ali v dolinah, ki so v prostoru prepoznavne same po sebi.

Vzdolž D44 celo obstajajo tudi delno spontano nastala postajališča s funkcijo „turističnih razglednih točk“, čeprav v prometnem smislu gre za nevarna postajališča. Vendar bi jih se zaradi atraktivnosti razgleda lahko prometno uredilo in izkoristilo ravno za funkcijo panoramskih razglednih točk.



Prikaz 61 Postajališče ob D44 v Sv. Ivanu z razgledom na dolino Mirne, industrijsko cono in Staro mesto.

Čeprav se posamezna parkirišča do izhodiščnih točk turističnih dejavnosti že uporabljajo v ta namen, njihova pomanjkljivost je, da niso dovolj označeni:

- parkirišče pri Istrskem vodovodu se že uporablja kot izhodiščna točka za pohodniško – planinske in kolesarske rute (Put Mirne), vendar ni dovolj prepoznavno
- so že v uporabi, vendar je treba okrepiti opremljenost s parkirišči na vzletiščih za jadralno padalstvo, kot tudi oznake za dostop do njih na glavnih prometnicah
- 

Razen kolesarskih rut, ki so dobro označene, na ostalih izhodiščnih točkah raznih pohodniških rut je zaželeno okrepiti in unificirati signalizacijo.



Prikaz 62 Parkirišče „Istrskega vodovoda“ – izhodiščna točka za uporabo rekreacijskih vsebin ob koritu Mirne in ob planinskih rutah proti Humu in Kotlih

Uporaba vozil v starih mestnih jedrih je povsod, kjer obstaja takšna potreba, izziv, tako tudi v Buzetu.

Ravnovesje med možnostmi za dostop z vozilom za stanovalce, kot tudi druge primarne uporabnike in tendence, da se mestno jedro čim bolj predstavi kot turistična blagovna znamka, je težko doseči, saj so interesi prve in druge skupine uporabnikov diametralno nasprotni.

V starem delu Buzeta, razen stanovanjskih stavb, obstaja hotel, nekaj gostincev, vendar je tu sedež tudi nekaterih državnih institucij, kar vse povečuje pritisk za dostop z vozili v jedro.

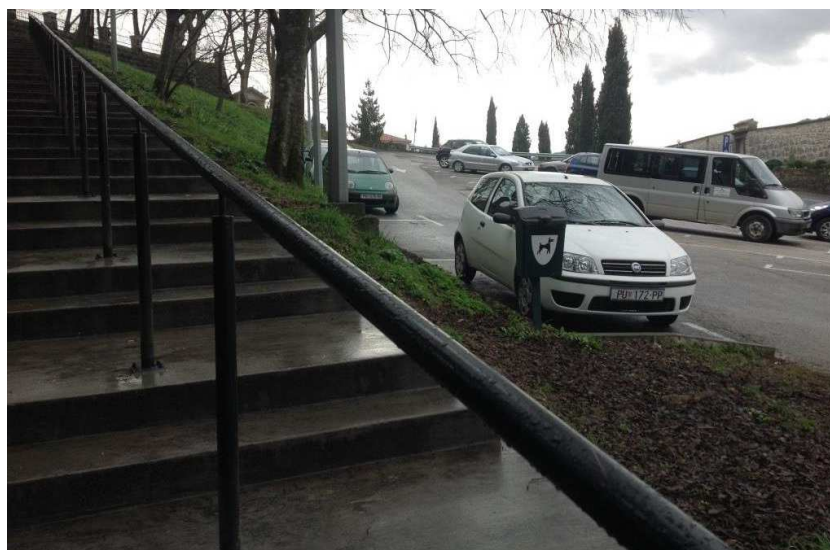
Prostorska organizacija in parterno tlakovanje Trga Vela Šterna je zelo dober primer jasne prostorske porazdelitve prometa pešcev in avtomobilskega prometa, kar vključuje tudi prostor za parkiranje osebnih vozil, medtem ko je oblikovno prilagojen prostoru starega mestnega jedra.

V starem mestnem jedru Buzeta je uvedeno plačilo parkiranja in orientacijski informativni pano, ki vizualno dobro pojasnjuje sistem parkiranja, vendar je številnost vozil še vedno značilna in prevladuje na odprtih površinah v jedru. Urejanje trgov in ulic v jedru še vedno traja, oz. nekateri deli se bodo šele urejali, in se zato domneva, da se bo standard ureditve Trga Vela Šterna uporabljal tudi za druge dele jedra.



Prikaz 63 Prikaz sistema cestnega prometa in plačila parkiranja v staremu jedru Buzeta

Obstoječe parkirišča v funkciji pokopališča se v vsakdanji rabi uporablja tudi za parkiranje v funkciji dostopa do starega mestnega jedra, kar je tudi dobro izkoriščeno za prekrivanje funkcij prometne infrastrukture.



Prikaz 64 Parkirišče osebnih vozil ob pokopališču pod utrjenim delom Starega mesta Buzet in stopnice za pešce za dostop do starega jedra

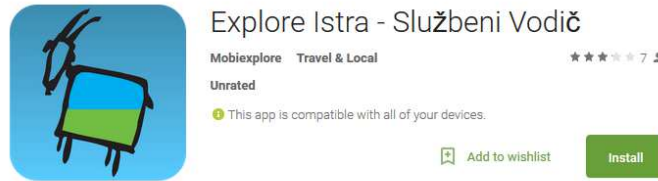
Potreben je ločen projekt ureditve prostora trgov in parkirnih površin v jedru, kot tudi režim dostopa do mestnega jedra, ki bi dolgoročno odpravil potrebo po dostopu individualnih vozil v Staro mesto.

Sodobne tehnologije se skoraj sploh ne uporabljajo v funkciji predstavitve turistične ponudbe in izboljšanja prostorske orientacije turistov.

Obstaja Spletna stran TZ Buzeta prek katere je mogoče dostopati do rezultatov posameznih turističnih projektov, ki so vodeni na ravni Istrske županije. Stran prav tako vsebuje informacije o turistični ponudbi znotraj območja Mesta, vendar na splošno slabo deluje v smislu hitrosti dostopa.

Obstajala je android aplikacija MX Istra, vendar je med tem projektom nismo mogli zagnati, opaziti je tudi negativne kritike končnih uporabnikov glede njenega delovanja in to zadnjič 2014.





Otkrijte Istru, hrvatsku regiju netaknutih, suncem okupanih brežuljaka, regiju koja obiluje mediteranskim zelenilom i šumama koje sjenom zaklanjaju Jadransko more!  
Ova aplikacija ima više od 1.500 točaka interesa, planove gradova i vodiče za atrakcije, događanja, restorane, trgovine, lokalne savjete, fotografije ... i još mnogo toga. Uključuje i izravnu vezu s Kontakt centrom Istre, ali i mogućnost on-line rezervacije smještaja!

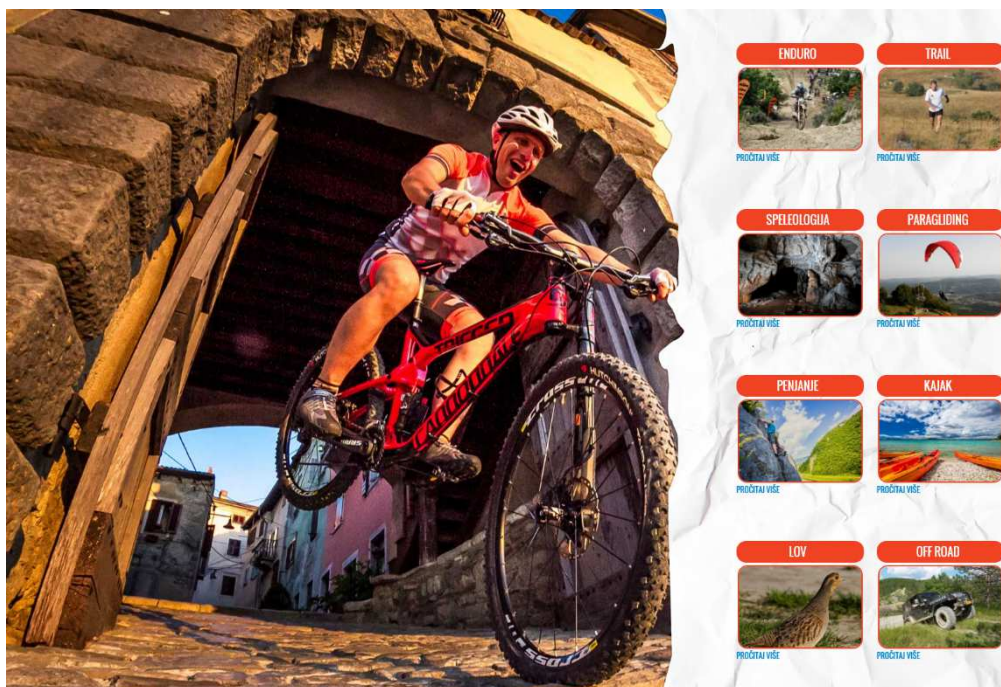
Pronaći ćete sve o:

- dolasku u Istru
- mjestima
- znamenitostima
- aktivnostima
- gastronomiji
- događanjima

### Prikaz 65 Android aplikacija MX Istra

Glede na usmeritev turizma na individualne goste se lahko se opazi, da institucionalna turistična promocija in vodenje pri prilagajanju sodobnih tehnologij zaostaja za zasebno iniciativo.

Vendar ob upoštevanju, da je eno in drugo medsebojno pogojeno, ter da je uporaba sodobnih tehnologij v turizmu na Hrvaškem v intenzivnem razvoju, pričakovati je, da se bo ta oblika informiranja razvila zelo hitro zaradi potrebe po promociji ponudbe.



Prikaz 66 Prikaz turistične ponudbe – zasebna pobuda

Na internetu je za zdaj več na voljo o ponudbi outdoor dejavnosti prek zasebnih blogov uporabnikov in promocijskih strani posameznih podjetij v turizmu, kot prek institucionalnih programov. Eden izmed takih pozitivnih primerov promocije lokalnega outdoor športa je Spletna stran [www.outdoor-manija.hr](http://www.outdoor-manija.hr)

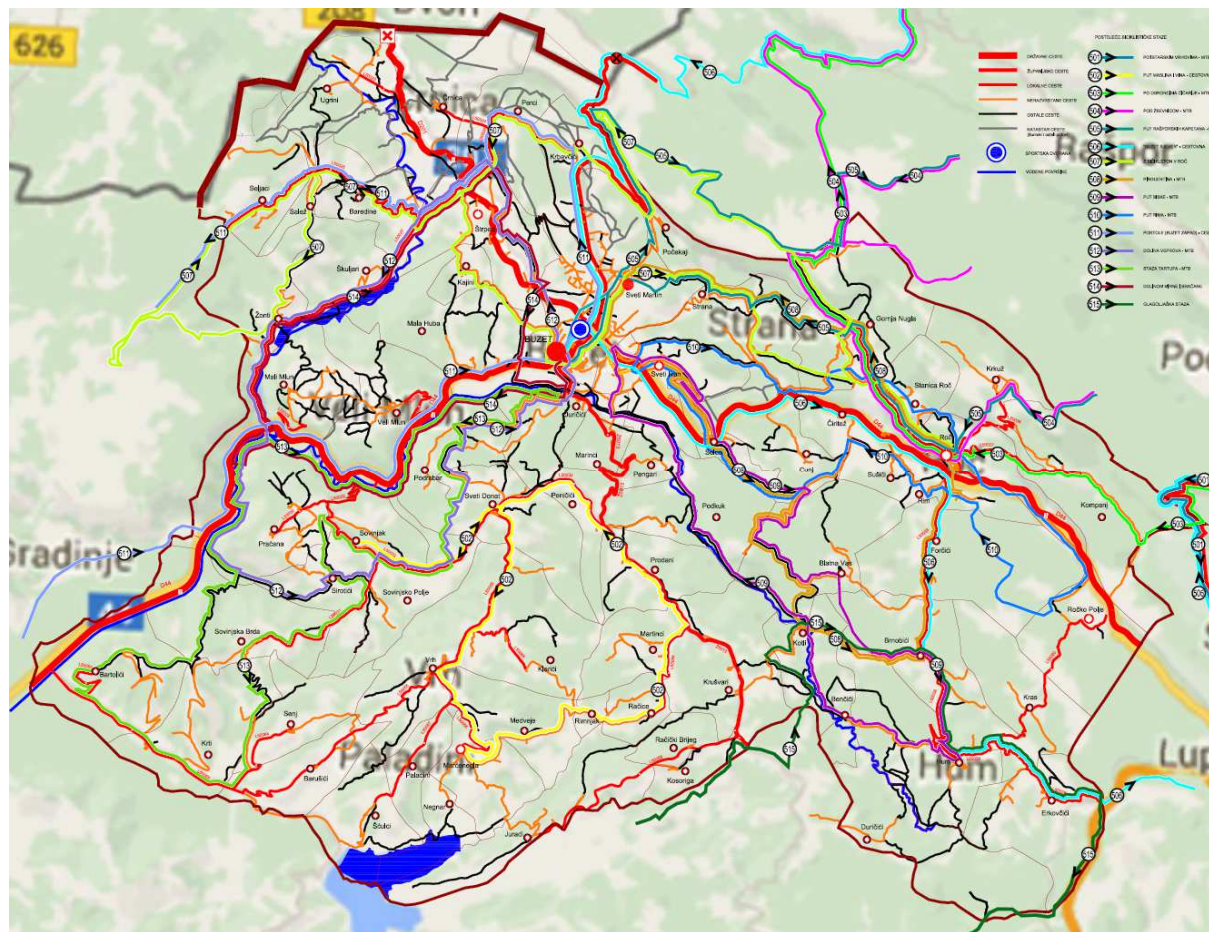
Outdoor turistična ponudba, razen da je alternativna po vsebini, ima tudi lastnost da se, vsaj za zdaj, predstavlja in organizira bodisi z delovanjem združenja državljanov, bodisi s storitvami individualnega tipa.

Outdoor je treba klasificirati v področja po številu potencialnih uporabnikov, odvisno od spretnosti in potrebne fizične pripravljenosti.

Za splošno sprejete aktivnosti, kot so kolesarjenje in pohodništvo, je mogoče organizirati čezmejni program v obliki enkratnih dvodnevni ali večdnevni dogodkov.

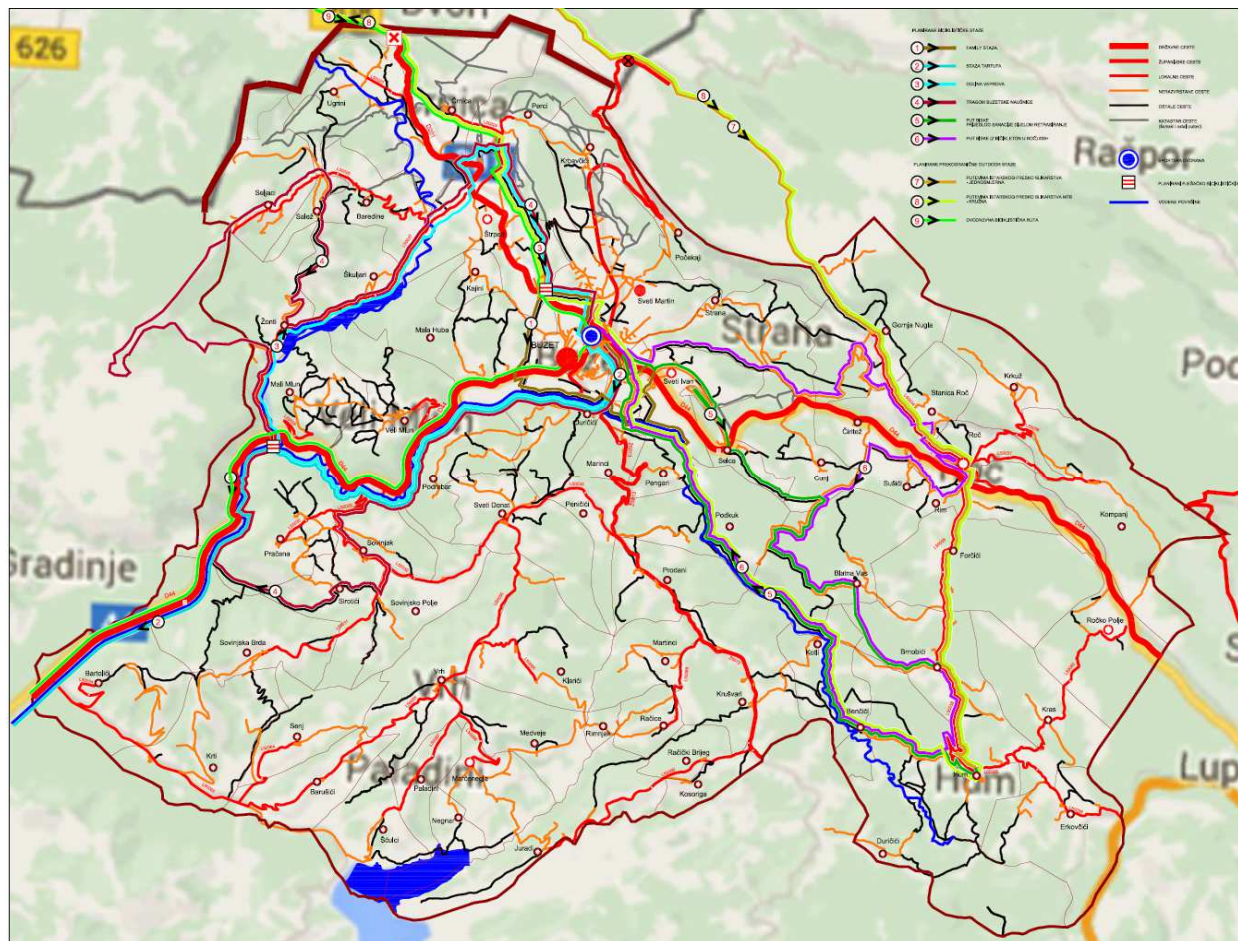
Za specifične dejavnosti tipa speleologija in prosto plezanje je mogoče organizirati sezonsko zasnovano tekmovanje, ki bo vključevalo lokacije v slovenski in hrvaški Istri.

Jadrarno padalstvo je kot disciplina omejeno na nekaj lokacij in pomeni dober način za organizacijo prvenstva na evropski ravni, kar so v Buzetu že poskusili, ter se je izkazalo kot sprožilec za promocijo Buzeta kot evropske destinacije za jadrarno padalstvo.



Prikaz 67 Pregled tras obstojećih kolesarskih steza na območju Mesta Buzeta





Prikaz 68 Pregled na novo predlaganih tras in posameznih deloma retrasiranih kolesarskih stez na območju Mesta Buzeta in okolice

## 2 Posebne smernice za prometne in turistične vsebine

### 2.1 Smernice razvoja cestne in železniške infrastrukture (meddržavne, državne in županijske ravni) iz pozicije Mesta Buzeta

Razvojni načrti so na ravni regionalne samouprave znotraj državnega ozemlja Hrvaške in Slovenije glede na prometno infrastrukturo medsebojno relativno usklajeni, na meddržavni ravni pa so:

- glede cestnih tras avtocest in državnih cest delno usklajeni
- glede faznosti gradnje cestnih tras neusklajeni
- glede tras v faznosti gradnje železniške infrastrukture neusklajeni.
- 

#### 2.1.1 Smernice razvoja za infrastrukturo meddržavne ravni:

##### 2.1.1.1 Cestni promet

Iz položaja Mesta Buzeta možnost vpliva na uskladitev načrtov meddržavne ravni glede na realizacijo pomembnih evropskih cestnih smeri ni neposredno mogoča, temveč je odvisna od procesov širše politike integracije evropskih prostorov.

Glavna načrtovana panevropska smer – Jadransko-jonska avtocesta (JJAC) (Trst – Reka – Zadar – Split – Dubrovnik – Bar – Drač – Atena) je nenehno predmet razprav in je še daleč od realizacije. Glede na ta del Evrope je problem povezan z delovanjem, oz. z gospodarsko neusklajenostjo severnojadranskih pristanišč. To neposredno vpliva na nemožnost dogovora glede trase avtoceste/hitre ceste Trst – Reka, v končni fazi tudi s železniško povezavo pristanišč.

Za tranzitni cestni promet, ki neposredno vpliva na Mesto Buzet, je pomembna vloga vzhodnega kraka Istrskega ipsilona, ki bi moral zagotoviti povezavo Istrske županije na JJAC, obenem pa tudi omogoča tranzit na regionalni ravni Trst – Koper – Reka (Kvarner).

Predlagani ukrepi in način realizacije:

- Povečanje pretoka in intenzivnost tranzita na smeri Koper – Reka čez Buzet:
  - Zmanjšanje cene cestnine na delu IY-I (Pazin – Predor Učka) – z redistribucijo cene plačila na ostalih odsekih - Pazin – Kanfanar in na zahodnem kraku IY, kot kompenzacija neobstoja alternativne cestne povezave proti Reki
  - Povečanje ravni storitve na mejnem prehodu Požane – Sočerga v smislu učinkovite mejne kontrole, ki omogoča hitri prehod meje
- 

Funkcija ukrepa:

- Boljše prostorsko povezovanje na smeri
- Uresničitev ciljev prostorskega razvoja navedenih v PP Istrske županije:
  - enakomerni razvoj županijskega območja, spodbujanje razvoja severne Istre in območja Labinštine

- zmanjšanje turističnega pritiska na zahodno obalo Istre z usmeritvijo turističnega razvoja na vzhodno obalo Istre
- zmanjšanje turističnega prometa na mejne prehode Plovanija – Sečovlje in Dragonja – Kaštel z usmeritvijo na druge prometne smeri
- turistični razvoj notranjosti Istre in vzhodne obale Istre - usmeritev dela evropskih turistov iz prometne smeri Italija in zahodna Slovenija v smeri vzhodne istrske obale, vendar tudi v smeri Kvarnerja in Kvarnerskih otokov na traso prek severne Istre odpira možnost spontane podrobnejše seznanitve tranzitnih turistov s značilnostmi prostora in lokalno turistično ponudbo
- z odpravo zaznavnih ovir, ki predstavlja Predor Učka glede na širše Reško območje, se potencialno območje dela Mesta Buzet lahko opazuje kot širše reško predmestje, ki bi lahko potencialno popravilo demografsko sliko prostora Istre zahodno od Učke in južno od Čićarije.

Rok izvajanja ukrepa:

- Do gradnje dela trase JJAC od Trsta do Reke, ali do spremembe sistema plačila IY na način, da se plačilo uporabe posameznih odsekov nadomesti s plačilom uporabe celotne prometnice (vinjetni sistem)
- Subvencioniranje odseka od Pazina do Učke je v smislu razvoja severnega dela Istre zaželeno tudi po zaključku gradnje vzhodnega kraka Istrskega ipsilona v polnem profilu, če se želijo doseči cilji enakomernega razvoja Istre, navedeni v Prostorskem načrtu Istrske županije.

### 2.1.1.2 *Železniški promet*

Glede na železniški promet so opcije še bolj zožene.

Pozitiven učinek bo dosežen že če se proga R101 ohrani v voznem stanju za potniški promet. Kljub dejstvu, da trenutno ni mogoče niti približno predvideti možnosti relevantne gospodarske uporabe obstoječe železnice R101 v prihodnosti, priporoča se ohraniti obstoječo progo, kot minimalni obseg potniškega prometa. To pomeni tudi nenehno vzdrževanje, ki vključuje tudi sanacijo poškodovanih delov trase, posebej glede stabilizacije podlage.

V skrajnem primeru, v kolikor se celo tudi proga preneha uporabljati, je treba ohraniti koridor kot nezgrajen.

Predlagani ukrep in način realizacije:

- R101 vzdrževati v voznem stanju za potniški promet - nenehno vzdrževanje proge, ki vključuje tudi sanacijo poškodovanih delov trase, posebej glede stabilizacije podlage
- Končni ukrep - če se proga preneha uporabljati je treba ohraniti koridor

Funkcija ukrepa:

- Ohraniti stanje do dokončne določitve magistralnih tras

Rok za izvajanje ukrepa:

- Do določitve glavnih železniških smeri za servisiranje treh severnojadranskih pristanišč / razvoja panevropske železniške smeri Trst – Koper - Reka

Smernice razvoja za cestno infrastrukturo državne in županijske ravni – dvig ravni storitve:  
Predlagane ukrepi in način realizacije:

- Izboljšanje ravni cestnega opremljanja za cestno smer prek mednarodnega mejnega prehoda I. kategorije Požane – Sočerga zaradi izboljšanja tranzitne storitve na trasi Buzet – Koper:
  - v RH - državna cesta D201 od mejnega prehoda do Buzeta je že v fazi rekonstrukcije, po zaključku je treba vzdrževati kakovost storitev
  - v RSlo – raven prometnice do vozlišča Črni Kal dvigniti na raven regionalne ceste, ustrezno opremiti in ohraniti raven storitve
- izboljšanje ravni storitve obmejnih prehodov (Slum – Rogovići in Lucija – Brezovica):
  - v RH - v postopkih rednega vzdrževanja cest razširiti vozne pasove na kritičnih mestih za omogočanje dvosmernega prometa
  - v RSlo:
    - preseliti dele tras prometnic zunaj naselij ali zunaj delov naselij na katerih ni mogoče zagotoviti normalnega delovanja dvosmernega prometa - predvsem v naseljih na Čičariji
    - razširiti vozne pasove na kritičnih mestih zaradi omogočanja dvosmernega prometa
  - Obmejni mejni prehodi:
    - izboljšati javno dostopnost informacij o režimu dela GP
    - eventualno - zaradi razbremenitve GP Požane- Sočerga v času turistične sezone podaljšati delovni čas
- Prehodu Kućibreg – Topolovac je treba regulirati status kot obmejnega prehoda ali ga začasno odpraviti do razširitve Schengena na RH.
- Izboljšati dostopnost informacij o mejnih prehodih na javnih portalih.
- Izdelati aplikacije za mobilne naprave za uporabo v individualnem turizmu.
- 

Funkcija ukrepov:

- Uresničitev ciljev prostorskega razvoja, navedenih v PP Istrske županije, opredeljenih kot:
  - usmerjevanje glavnine tranzitnega prometa na mednarodne mejne prehode I. kategorije
  - omogočiti večji turistični pretok na mejnih prehodih nižje ravni
  - omogočiti alternativne smeri gibanja za lokalno prebivalstvo skozi obmejne prehode, posebej v poletnih mesecih
  - boljša raven opremljenosti in storitve na vseh mejnih prehodih omogoča boljšo mejno kontrolo.

Rok izvajanja ukrepa:

- Takoj začetni posegi na tehnični rekonstrukciji prometnic na obeh straneh meje.
- Režim na mejnih prehodih - kontinuirano do odprave Schengenskega sistema, oz. do nadaljnjega.



## 2.2 Smernice razvoja cestnega omrežja na mestne ravni (neuvrščene ceste, ostale ceste, turistične steze in poti) – čezmejno povezovanje turističnih destinacij

### 2.2.1 Tehnična ureditev cestnih prometnic in dostopa do turističnih destinacij

Predlagani ukrepi in način realizacije:

- Prizadevanje da se prometnice opremijo po pravilnikih za posamezno kategorijo, vendar z vsaj najmanj 5,5 m širokim cestiščem in z možnostjo dvosmernega prometa in najmanj 10,0 (izjemoma 7,0 m) širine koridorja za:
  - prometnice na meddržavnih cestnih smereh z obmejnimi mejnimi prehodi
  - prometnice znotraj Mesta Buzet, ki vodijo do naselij ali skupine naselij s številom prebivalcev nad 100
- Za prometnice znotraj Mesta Buzet, ki vodijo do naselij ali skupine naselij s številom prebivalcev manjšim od 100, je treba zagotoviti zadostno širino koridorja in izdelati program postopnega širjenja cestišča skozi sistem redne sanacije prometnic.
- Za dostop do turističnih lokacij z namestitvenimi zmogljivostmi določiti optimalno urejenost dostopnih cest v kategorijah asfaltirane ceste za večje frekvence prometa in makadamske ceste za manjše frekvence prometa, z zagotavljanjem zadostne širine koridorja za promet z osebnim vozilom in manjšim transportnim vozilom za prevoz potnikov (po tablici 8.)
- Za turistične pohodniške in kolesarske rute je treba maksimalno uporabljati obstoječe ceste in poti, s tem da jih je treba urediti do ravni mogoče prehodnosti v delih, ki so zapuščeni. Prednost je, da gre za prostor razpršene, vendar goste izgrajenosti, kjer se turistične rute lahko trasirajo od naselij do naselij.
- Posebej so zanimive peš poti ob vodotokih, ki bi jih bilo treba urediti z minimalnim prostorskim posegom – kot naravne steze in z uporabo planinskih oznak, z dodatnim prostorskim označevanjem turistično atraktivnih in morebiti nevarnih mest (plazovi, kanjoni, razcepi). Prav tako je treba posebej opisati traso na njenem začetku/zaključku.
- Pri bolj prometnih odsekih kolesarskih in pešpoti (skozi Buzet, ob državne ceste in skozi industrijske cone) je treba ločiti kolesarsko stezo od splošnega prometa in zagotoviti prehod čez vodotoke za kolesarje in pešce ločeno od avtomobilskega prometa – zraven tovarne „Irsa“ in pri gostinstvu „Old River“

Funkcija ukrepov:

- Opredelitev standarda opremljanja in vzdrževanja prometnic znotraj Mesta

Rok izvajanja ukrepa:

- Kontinuirano

## 2.2.2 Oznake v prostoru in izboljšanje dostopnosti informacij

Predlagani ukrepi in način realizacije:

- Povečati opaznost turističnih destinacij v prostoru
  - izboljšati turistično signalizacijo na glavnih cestnih smereh, posebej ob državnih in županijskih cestah, v coni ob mejnih prehodih in na vseh vhodih v območje enote lokalne samouprave
- Lokalno znamenje destinacij - Zunaj evropsko in nacionalno določenih turističnih oznak, je zaželeno opredeliti specifičen vizualni način označevanja, oz. ustvariti svojevrstno prepoznavno paleto oznak v prostoru (lokalno utemeljeno), ki bi se lahko uporabila za vse turistične znamenitosti v prostoru Mesta Buzeta – „prostorska blagovna znamka“, da bi se izognili pisanim oznakam:
  - izenačiti oznake turističnih rut in turističnih točk
  - znamčiti oznake parkirišč in con znotraj večjih parkirišč
  - znamčiti oznake specifičnih ponudb (jadralno padalstvo, prosto plezanje, speleoturizem idr.)
  - tipizirati opremo počivališča na trasah kolesarskih in pešpoti zunaj naselij, na mestih po večjih vzponih in na položajih „naravnih razgledišč“
- Urediti „Outdoor info centar“ kot splošno izhodiščno točko Buzet za outdoor rute s storitvami, ki jih potrebujejo kolesarji – parkirišče za osebna vozila, informacije, wc, tuš, prikaz kolesarskih in pešpoti in prikaz drugih pozicij izhodiščnih točk – zaželeno je povezati z obstoječo športno dvorano v Buzetu
- Ob „Outdoor info centar“ oblikovati prostor s postavitvijo orientira (npr. v obliki skulpture), ki se lahko tudi uporablja kot „spominska točka“ za fotografiranje - na ploščadi, kjer se silhueta Starega mesta Buzet lahko uporablja kot ozadje
- Digitalizacija turističnih informacij:
  - Oznake v prostoru in turistično ponudbo preslikati v aplikacije za mobilne naprave.
  - Zagotoviti dostopnost servisnih informacij (služba 112, urgencia, gorska reševalna služba) in z uporabo aplikacij

Funkcija ukrepov:

- S tako velikim številom kolesarskih in pohodniško – planinskih stez se odpira potreba po centralnem mestu, na kateremu se bodo lahko uporabnikom zagotovile potrebne informacije in ponudile servisne storitve
- Opredelitev vizualnega standarda opremljanja, ki ima ne le pozitiven vpliv na privlačnost turistične destinacije, temveč je nujen zaradi boljše prostorske orientacije.
- Uvajanje sodobnih komunikacijskih tehnologij je nujnost današnjega časa. Kvalitetna turistična aplikacija z natančnimi in preglednimi informacijami o destinaciji, lokaciji, načinu prihoda in turistični ponudbi, lahko popolnoma

izniči trenutno prostorsko izoliranost Mesta Buzet. V tem primeru se izoliranost percipira kot prednost destinacije

Rok izvajanje ukrepov:

- Kontinuirano

### 2.2.3 **Izboljšanje turistične infrastrukture in prometne infrastrukture v funkciji turizma**

Predlagani ukrepi in način realizacije:

- Uporabiti enak model ureditve prometa in enake prostorske oznake za vsa zaščitena jedra naselij znotraj Mesta Buzet, kot tudi za točke kulturno-turističnih znamenitosti:
  - določiti pristopno parkirišče za motorna osebna vozila in avtobuse /individualni turisti, kratke ture, avtobusne ture/ustrezno oddaljeno (približno 5 – 10 min hoje) do dostopa do jedra / znamenitosti
  - določiti lokacije za parkiranje koles ob jedrih in znamenitostih, če kolesarske rute tangirajo jedra / znamenitosti
- Izdelati poseben režim prometa znotraj zgodovinskih jeder glede na funkcijo, z namenom:
  - popolne izključitve avtobusnega prometa
  - popolne izključitve (odvisno od lokacije) ali čim večje stopnje izključitve individualnega avtomobilskega prometa (do stopnje, ki vključuje le servis, nujnega ukrepanja in specifičnosti stanovanja)
  - določiti režim dostopa s kolesom in lokacijo za parkiranje koles
  - iz jedra izseliti javne funkcije, ki ih prometno obremenjujejo.
- Za Roč urediti režim dostopa z vozilom, ki izključuje prehod vozil skozi glavni mestni portal zaradi njegove zaščite.
- Ločen projekt prometnega režima za Staro mesto Buzet:
  - Za Buzet se ocenjuje, da je treba izvesti poseben projekt prilagoditve starega mestnega jedra turistični funkciji, ki bo integralno rešil zmanjšanje / odpravo avtomobilskega prometa znotraj jedra.
  - Projekt mora upoštevati možnost sodobne tehnične rešitve dostopa za pešce s kombiniranjem eskalatorja, lifta in „shuttle-a“.
  - V okviru projekta preučiti možnost - predlagati izselitev javnih funkcij, ki prometno obremenjujejo jedro (upravne in državne institucije).
  - V okviru projekta preučiti možnost integralne arhitekturne rešitve parkiranja vozil v ločeni garaži za prebivalstvo, ki živi v jedru in za hotelske goste.
- Časovno in funkcionalno zaokrožiti posamezno pešpot turističnega obhoda jedra – opredeliti potek, ki vključuje parkiranje – obhod – gostinsko ponudbo / premor – odhod v časovnem intervalu približno uro do dve uri.
- Dodatno urediti in označiti obstoječe lokacije, ki se že uporabljajo v funkciji prometa v mirovanju:
  - parkirišče pri Istrskem vodovodu se že uporablja kot izhodiščna točka za pohodniško – planinske in kolesarske rute – treba je dodatno označiti za ta namen in opremiti z informativnimi tabelami za oznako smeri proti rekreacijskemu območju
  - so že v uporabi – treba je okrepiti opremljenost na vzletiščih za jadralni zmaj ali jadralno padalo,

- v središču Buzeta zunaj območja Starega mesta je treba dodatno označiti parkirišče ob vznožju Starega mesta in okrepiti oznake smeri gibanja za pohodniški obisk Staremu mestu
- glavne parkinge boljše opremiti s signalizacijo za obhod starih mestnih jeder v ostalih utrjenih naseljih,
- Glede na turistični potencial prostora Mesta Buzeta se predlaga trasiranje še večjih outdoor športnih tras in lokacij, ki jih je treba kontinuirano označevati v prostoru, kartirati in digitalno približati potencialnim turistom.
- Tipizirati in znamčiti namestitveno turistično ponudbo znotraj območja prilagojeno prostorskim značilnostim podeželskega in razpršeno zgrajenega območja:
  - Sobe za najem „bed and breakfast“ (B&B) – najenostavnejša oblika namestitvenih storitev za individualne turiste
  - Apartmaji za najem – uporaba obstoječe gradbene strukture naselij
  - Razpršeni hotel – uporaba gradbene strukture demografsko izpraznjenih vasi za namene adaptacije za potrebe turizma višjega standarda
  - Hostel in razpršeni hostel – bolj prilagodljive organizacijske oblike namestitve glede na obstoječo gradbeno strukturo in usmerjenost ponudbe v outdoor turizem
  - Kamp kot samostojna infrastruktura ali kot spremljevalna vsebina ob stacionarnih namestitvenih objektih – zraven hostla ali restavracije – po potrebi se lahko organizira v zvezi z določeno prireditvijo

Funkcija ukrepov:

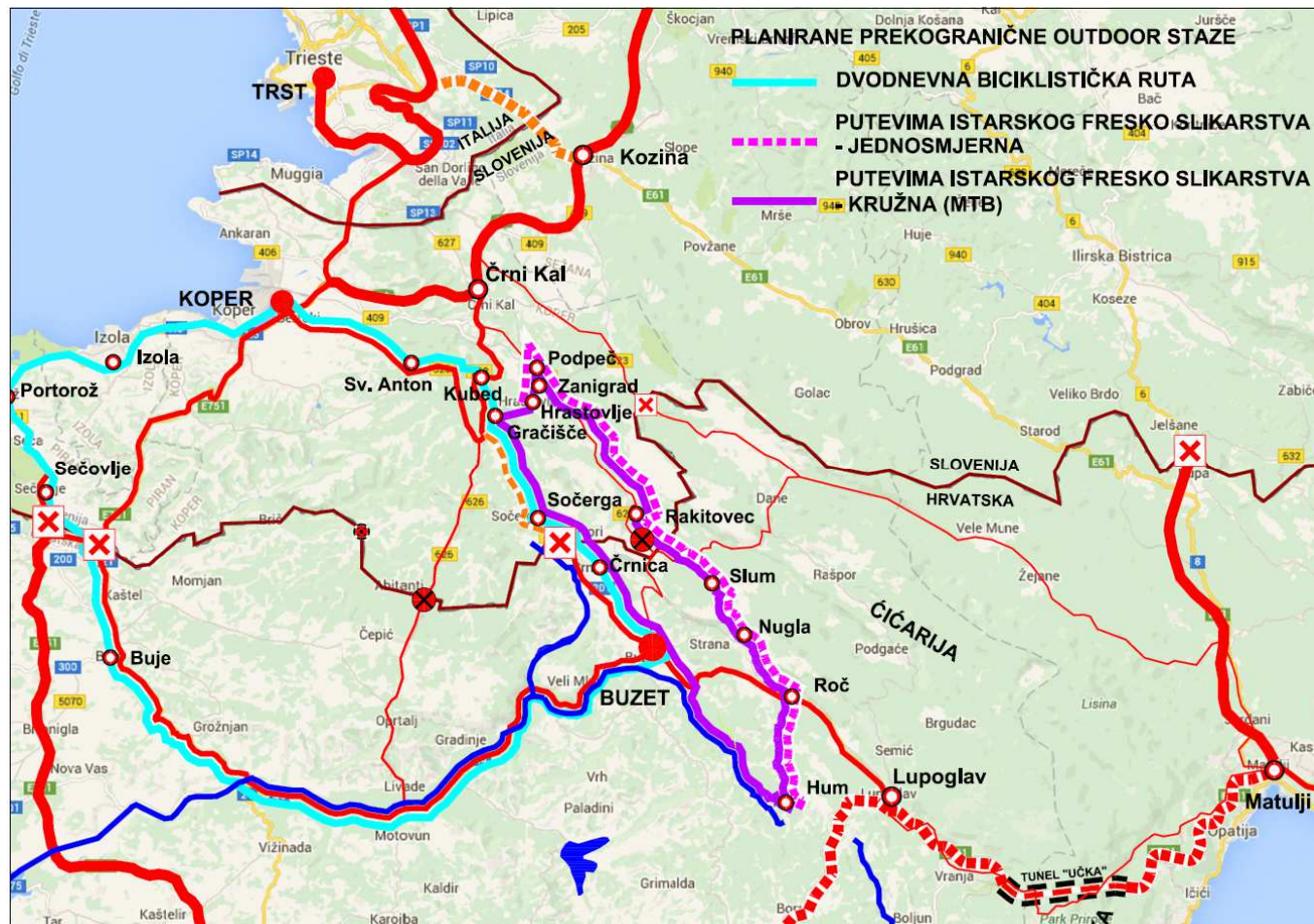
- Izboljšanje informacijske in fizične dostopnosti do vsebin turistične ponudbe
- Prilagoditev turistične ponudbe obstoječi prostorni danosti in obstoječi gradbeni strukturi

Rok izvajanja ukrepa:

- Kontinuirano

## 2.2.4 Medmejno turistično povezovanje - skupne outdoor trase, skupni dogodki in medmejno vzpostavljena dopolnitev turistične ponudbe

- Predlagani ukrepi in način realizacije:
- Določiti tematske povezave in opredeliti nove outdoor turistične rute in turistične dogodke v sosednjih državah (Slovenija – Hrvaška) - kolesarske rute v jugozahodnem delu Občine Koper se lahko povežejo s kolesarskimi rutami znotraj območja Mesta Buzeta:
  - Predlog čezmejne kolesarske steze – „Po poteh istrskega stenskega slikarstva“ (enosmerna): Hrastovlje - Podpeč – Zanigrad – Zazid - Rakitovec – Slum – Nugla - Roč – Hum
  - Predlog čezmejne kolesarske steze - „Po poteh istrskega stenskega slikarstva MTB“ (krožna): Hrastovlje - Podpeč – Zanigrad – Zazid - Rakitovec – Slum – Nugla - Roč – Hum – gorvodno ob koritu Mirne – Buzet – Črnica – Sočerga – Smokvica - Hrastovlje
  - Predlog čezmejne kolesarske prireditve – dvodnevna kolesarska prireditvev po trasi: Koper – Sv. Anton – Kubed - Gračišće – Sočerga – Buzet (1. dan) – Buje – Sečovlje – Portorož – Izola – Koper (2. dan).
- Dodatno spodbujanje in promocija adrenalinskega turizma na čezmejnem območju:
  - Tečaji jadralskega padalstva, speleologije, prostega plezanja
  - Enodnevne in večdnevne prireditve – tekmovanja, ki bodo integrirano uporabljala čezmejne adrenalinske destinacije:
    - Predlog čezmejne pohodniško - planinske steze po Čičariji: “Od Raspadalice do Slavnika”
    - Predlog čezmejne sezonske tekmovalne prireditve: „Prosto plezanje v Istri in Krasu“ – plezalne destinacije - Črni Kal – Osp in obstoječe plezalne destinacije Buzeta
- Uvajanje in tipiziranje turističnih atrakcij, baziranih na posebnostih podeželskega prostora – oblikovanje ponudbe izkustvenega turizma v stacionarnih poletnih destinacijah na hrvaški zahodni obali Istre in za turiste križark iz Kopra
  - obisk kmetij s tradicionalnimi domačimi živalmi
  - obisk lokalnim vinarnam in oljarnam
  - obisk lokalnih destilarn z alkoholnimi pijačami iz lokalnih divjih vrst rastlin in sadja
  - muzej na prostem z urejanjem tipične tradicionalne kmetije s prikazom načina gradnje
  - atrakcijska trgatev grozdja in obiranje oljk
  - prikaz tradicionalnega čebelarjenja



Prikaz 69 Predlog medmejhinih kolesarskih rut



Prikaz 70 Predlog trase medmejne planinske steze in plezalnih destinacij



### 2.3 Javni promet in promet v funkciji družbene infrastrukture

Predlagani ukrepi in način realizacije:

- 
- Omogočiti povezovanje hrvaškega in slovenskega dela Istre z javnim prometom za potrebe lokalnega prebivalstva in v funkciji turizma:
  - uvajanje kompatibilnih avtobusnih linij od zadnje avtobusne postaje v eni državi do zadnje postaje v drugi državi z možnostjo prestopanja potnikov
  - uvajanje linij s manjšimi avtobusi zaradi povečanja pogostosti javnih povezav iz Buzeta proti naseljem zahodne obale Istre, na hrvaškem in slovenskem delu
  - raziskati možnost da se s korekcijo rute obstoječih avtobusnih linij proti Italiji (Benetke) omogoči tudi povezava do Kopra
- Omogočiti nestandardne in nove storitve javnega prometa – sistemi prevozov, ki uporabljajo mobilne aplikacije za opravljanje dejavnosti /tipa Uber/:
  - enostavno vključevanje lokalnega prebivalstva v sistem, s katerim se storitev prevoza lahko opravlja začasno, kot dopolnilna dejavnost in v osebem vozilu
  - odpiranje možnosti za podjetništvo, da neposredno preštudira učinke novih storitev na trgu (za lokalno prebivalstvo in v funkciji turizma), s čimer se zmanjšuje pritisk na lokalno upravo da nadstandardne storitve zagotovi iz javnih sredstev
- Tudi naprej zagotoviti dostopnost prevoza učencem osnovne in srednje šole v funkciji izvajanja pouka:
  - kombiniranje nacionalnih, županijskih in lokalnih subvencij v funkciji šolskega prevoza
  - v obdobju zunaj šolskega leta transportne zmogljivosti rezervirane za šolski prevoz preusmeriti na turistične storitve prevoza
- Tudi naprej omogočiti izvajanje socialno-družbenih programov dviga kakovosti življenja dislociranim starejšim prebivalcem skozi program obhoda gospodinjestev zaradi pomoči pri reševanju vsakdanjih težav
  - kombiniranje socialne storitve gerontogospodinj, subvencionirane iz mestnega proračuna, s socialnimi storitvami znotraj stacionarnih ustanov za starejše in nemočne osebe
  - možnost subvencioniranja z dotacijo vozil iz mestnega proračuna
- Povečati dostopnost zdravstvenih storitev na podeželskem območju
  - začetek pilotnega projekta mobilne ambulante:
    - preizkusiti model rednega uredovanja po naseljih
    - preizkusiti model uredovanja po pozivu (ni urgenca) na podlagi stika prek video – linka ali telefona
    - kombiniranje standardnih ambulantnih medicinskih storitev za prebivalstvo z nadstandardno storitvijo za turiste
  - preizkusiti možnost uporabe ponudbe zdravstvenih zavarovancev /dodatno, dopolnilo, potno in ostale oblike zavarovanja/ za financiranje nadstandardne storitve mobilne ambulante

Funkcija ukrepov:

- Povečanje kakovosti življenja za lokalno prebivalstvo skozi povečano mobilnost
- Povečanje kakovosti turistične storitve

Rok izvajanja ukrepov:

- Delovanje preizkusiti skozi pilot projekte
- Po začetni fazi in vrednotenju doseženega standardizirati sprejemljive modele

## SKLEP

Ta študija se je, skladno z zastavljeno temo, bazično usmerila v določanje medsebojnih odnosov prometa in turizma za Mesto Buzet, opazovanega kot del regije Istra, ki se razteza skozi tri države, kot del Istrske županije v Republiki Hrvaški in kot del obmejnega območja Republike Hrvaške proti Republiki Sloveniji. Robno je obdelan tudi vpliv prometa glede na družbeno – socialne storitve v delu, v katerem je njegov vpliv, zaradi podeželskih značilnosti prostora Mesta Buzeta, značilen.

Ta študija se ni ukvarjala s splošno gospodarsko interakcijo, ne z drugimi vrstami infrastrukturnih in energetskih sistemov, razen prometa in turizma, ter v zvezi z morebitno povezavo drugih omenjenih sistemov niti ne podaja sklepov.

Korelacija s študijo Mesta Koprca in možnost nadaljnega razvoja projektov na meddržavni ravni je prav tako podana le glede razvoja in medsebojnega vpliva prometa in turizma znotraj Mesta Buzeta, ter možnih prihodnjih skupnih projektov, ki se z namenom širšega regionalnega razvoja še naprej lahko izvajajo skupaj z Mestno občino Koper.

Mesto Buzet in Mesto Koper sta zgodovinsko in gospodarsko povezana. Če se ne bi nahajala v dveh državah, bi bila ta povezanost verjetno bolj izražena skozi vpliv Koprca na Buzet, ki celo tudi čezmejno deluje kot razvojno žarišče.

Vendar pa v notranjem funkcionalnem smislu gre za dva različna mestna naselja in dve različni administrativno – politični in upravni enoti, katerih interesi in težave pri organizaciji prometa in razvoju turizma so večinoma nasprotni.

Koper znotraj svojega ožjega območja ima 100-krat večjo gostoto naseljenosti kot Mesto Buzet in istočasno 13-krat manjšo površino kot Mesto Buzet. S tem ne le, da ima možnost izboljšanja in spodbujanja javnega prometa, vendar tudi alternativnih oblik prometa kot so to pohodništvo in kolesarjenje, temveč je v to prisiljen zaradi velike prometne obremenitve ožjega mestnega prostora. Mesto Buzet je po drugi strani izjemno razpršeno naseljeno in javni promet ne le da ne more delovati brez subvencij, temveč so tudi alternativne oblike, kot je to uporaba kolesa (razen kot oblike turizma) ali pohodništva - v vsakdanjem življenju redko sprejemljive.

Vendar sta na ravni izboljšanja medsebojnih prometnih povezav, uporabe turističnih posebnosti na eni in drugi strani meje, ter na ravni doseganja večje ravni kakovosti cestnega prometa za namene razvoja turizma, ter za namene dviga splošne kakovosti življenja, Koper in Buzet prepoznala posamezne iste cilje.

Sublimat ugotovljenih ciljev in smernic za prometne in turistične vsebine Mesta Buzeta je podan v nadaljevanju tabelarno, pri čemer je določena tudi korelacija s cilji in smernicami iz študije prometnih smernic Mestne občine Koper.

Navedene prepoznane cilje je mogoče doseči s sodelovanjem lokalnih samouprav Buzeta in Koprca z izvajanjem skupnih projektov čezmejnega sodelovanja, ki se nanašajo na:

lokalno ureditev prometne infrastrukture enakih funkcij (parkirišča, trgi, ureditev površine in regulacija prometa v zgodovinskih jedrih naselij)

lokalno ureditev turistične infrastrukture in dostopnost informacij („Outdoor info center“, turistična prometna signalizacija, aplikacije za mobilne naprave)

medmejno turistično povezovanje z uvedbo skupnih tras outdoor dejavnosti (kolesarske steze in pohodniško – planinske steze)  
medmejno turistično povezovanje z uvajanjem skupnih športno - turističnih prireditev (promocijske in tekmovalne outdoor prireditve, ki uporabljajo prostorske, kulturne in naravne vezi na obeh straneh meje)  
nadgradnja turistične ponudbe z uporabo čezmejnega prostora za ponudbo „izkustvenega turizma“.

Tabelarni pregled smernic za prometne in turistične vsebine za Buzet in korelacija s smernicami razvoja MO Koper na podlagi katerih je mogoče izvajanje skupnih projektov enakih ciljev:

CILJ: RAZVOJ CESTNE IN ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE MEDDRŽAVNE, DRŽAVNE IN ŽUPANIJSKE RAVNI			
	SMERNICA	OPIS	Korelacija proti smernicam študije za MO Koper
1	Povečanje pretoka in intenzivnost tranzita na smeri Koper – Reka čez Buzet	Zmanjšanje cene cestnine na delu IY-I (Pazin – Predor Učka) – z redistribucijo cene plačila na ostalih odsekih - Pazin – Kanfanar in na zahodnem kraku IY zaradi zagotavljanja ciljev PPIŽ določenih kot enakomernejši razvoj prostora Buzeštine in Labinštine Povečanje ravni storitve na mejnem prehodu Požane – Sočerga v smislu učinkovite mejne kontrole, ki omogoča hitri prehod meje	„Boljša integracija in upravljanje javnega mestnega prevoza za zvezno multi-modalno mobilnost“
2	Železniško progo R101 ohraniti v voznem stanju za potniški promet	Kontinuirano vzdrževanje proge, ki vključuje tudi sanacijo poškodovanih delov trase, posebej glede stabilizacije podlage	Čezmejni center mobilnosti
3	Izboljšanje ravni cestnega opremljanja za cestno smer čez mednarodni mejni prehod I. kategorije Požane – Sočerga zaradi izboljšanja tranzitne storitve na trasi Buzet – Koper	V RH - državna cesta D201 od mejnega prehoda do Buzeta je v fazi rekonstrukcije, po zaključku je treba ohraniti na enaki ravni V RSlo – raven prometnic do vozlišča Črni Kal dvigniti na raven regionalne ceste in ustrezno opremiti	Regionalna in globalna povezanost
4	Izboljšanje ravni storitve obmejnih cestnih prehodov (Slum – Rogovići in Lucija – Brezovica) pripadajočih cestnih tras	Selitev delov tras prometnic zunaj naselij ali zunaj delov naselij, na katerih ni mogoče zagotoviti normalno delovanje dvosmernega prometa – predvsem v R Sloveniji (kritična naselja na Čičariji) Razširiti vozne pasove na kritičnih mestih za omogočanje dvosmernega prometa – predvsem v R Sloveniji Izboljšati javno dostopnost informacij o režimu dela GP Zaradi razbremenitve GP Požane- Sočerga v času turistične sezone podaljšati delovni čas obmejnih prehodov	

Opomba: Izvedba navedenih smernic je zelo politično pogojena

CILJ: RAZVOJ CESTNEGA OMREŽJA MESTNE RAVNI (NEUVRŠČENE CESTE, OSTALE CESTE, TURISTIČNE STEZE IN POTI) – ČEZMEJNO POVEZOVANJE TURISTIČNIH DESTINACIJ			
	SMERNICA	OPIS	Korelacija proti smernicam studije za MO Koper
1	Tehnična ureditev cestnih prometnic v skladu s kategorijo in za dvosmerni promet (cestišče min. s 5,5 m in koridor min. 10,0 m (izjemoma 7,0 m))	Prometnice na meddržavnih cestnih smereh z obmejnimi mejnimi prehodi Prometnice znotraj Mesta Buzet, ki vodijo do naselij ali skupine naselij s številom prebivalcev nad 100	Čista, učinkovita mestna logistika in porazdelitev tovornega prometa  Zagotavljanje primernih (tehnoloških) možnosti
2	Tehnično ureditev dostopa do vseh turističnih lokacij – optimizirati odvisno od frekventnosti uporabe (po tablici 8. iz elaborata)	Urejenost dostopnih cest in poti optimizirati proti opredeljenim turističnim lokacijam z namestitvenimi zmogljivostmi (po tablici 8.) v kategorijah asfaltirane ceste za večje frekvencije prometa in makadamske ceste za manjše frekvence prometa, ob zagotavljanju zadostne širine koridorja za promet z osebnim vozilom in z manjšim transportnim vozilom za prevoz potnikov	Boljša integracija in upravljanje javnega mestnega prevoza za zvezno multi-modalno mobilnost  Učinkovitejši nadzor nad javnim potniškim prometom
3	Uporaba obstoječih javnih cest in poti za trasiranje turističnih rut - racionalizacija prostorskih smeri	Za turistične pohodniške in kolesarske rute je treba maksimalno izkoristiti obstoječe ceste, ter gozdne in poljske poti - prednost je da gre za prostor razpršene, vendar goste izgrajenosti, kjer se turistične rute lahko trasirajo od naselij do naselij z oblikovanjem atrakcij v vsakem naselju kot s svojevrstnimi „cilji“ na ruti. pri bolj prometnih odsekih kolesarskih in pohodniških stez (skozi Buzet, ob državne ceste in skozi industrijske cone) je treba ločiti kolesarsko stezo od splošnega prometa in zagotoviti prehod čez vodotoke za	Krepitev institucionalnih in ljubiteljskih kulturnih dejavnosti

		<p>kolesarje in pešce ločeno od avtomobilskega prometa – zraven tovarne „Irsa“ in pri gostinstvu „Old River</p>	
4	<p>Uporaba naravnih prostorskih značilnosti zunaj urejenih stez in poti za „posebnost turistične ponudbe“</p>	<p>Pohodniške rute ob vodotokih urediti z minimalnim prostorskim posegom – kot naravne steze (MTB) in z uporabo planinskih oznak, z dodatnim prostorskim označevanjem turistično atraktivnih, ali tudi nevarnih mest (plazovi, kanjoni, razcepi)</p> <p>Na kolesarskih rutah ob vodotokih urediti prehod čez vodo zaradi podaljšanja sezone (pri dvigu ravni vode po zimi ni mogoče uporabljati broda za prehod čez vodotok) – obavezno izvesti most (prehod) dolvodno od Kotel proti selu Pengari</p> <p>Na rutah ob vodotokih in po gozdnih poteh sanirati devastirane dele (luknje in poteze s slabo podlago) – posebej na najbolj uporabljenih odsekih ob Mirni</p>	
5	<p>Povečati opaznost turističnih destinacij v prostoru</p>	<p>Izboljšati turistično signalizacijo na glavnih cestnih smereh, posebej ob državnih in županijskih cestah, v coni ob mejnih prehodih in na vseh v območje enote lokalne samouprave.</p>	<p>Nadgradnja sistema za obveščanje uporabnikov</p>
6	<p>Lokalno znamčenje destinacij</p>	<p>Določiti enolično paleto oznak v prostoru za vse turistične znamenitosti v prostoru Mesta Buzeta - oznake turističnih rut in turističnih točk, oznake parkirišč in con znotraj parkirišča, oznake specifičnih ponudb (jadralno padalstvo, prosto plezanje, speleoturizem in dr.)</p> <p>Tipizirati počivališča na trasah kolesarskih in pešpoti zunaj naselij, na položajih po večjih vzponih in na položajih z lepim razgledom.</p>	
7	<p>„Outdoor info centar“</p>	<p>Urediti „Outdoor info centar“ kot splošno izhodiščno točko Buzet za outdoor rute s storitvami, ki so potrebni za kolesarje – parkirišče za osebna vozila, informacije, wc, tuš, prikaz kolesarskih in pohodniških rut in prikaz drugih položajev izhodiščnih točk – zaželeno je povezati z obstoječo športno dvorano v Buzetu.</p> <p>Ob „Outdoor info centar“ oblikovati prostor s postavitvijo orientira (npr. v obliki skulpture), ki se lahko uporabi tudi kot „spominska točka“</p>	

		za fotografiranje - na na ploščadi, kjer se silhueta Starega mesta Buzet lahko uporablja kot ozadje.	
8	Digitalizacija turističnih informacij	Oznake v prostoru in turistično ponudbo preslikati v aplikacije za mobilne naprave. Zagotoviti dostopnost servisnih informacij (služba 112, urgencia, gorska reševalna služba) in z uporabo aplikacij	
9	Opredeliti lokalni model ureditve prometnih površin in prostorske oznake za zaščiteni jedra naselij znotraj Mesta, kot tudi za kulturno-turistične točke.	Določiti pristopno parkirišče za motorna osebna vozila in avtobuse /individualni turisti, kratke ture, avtobusne ture/ustrezno oddaljeno (približno 5 – 10 min hoje) do dostopa do jedra / znamenitosti (Hum, Roč, Buzet, Salež, Minjera, Določiti lokacije za parkiranje koles ob jedrih in znamenitostih, če kolesarske rute tangirajo jedra / znamenitosti	Boljša integracija in upravljanje javnega mestnega prevoza za zvezno multi-modalno mobilnost
10	Poseben režim prometa znotraj zgodovinskih jeder glede na funkcijo	Izboljšanje režima prometa znotraj jedra do popolne odprave avtobusnega prometa in do popolne odprave (odvisno od lokacije) ali čim večje stopnje odprave individualnega avtomobilskega prometa (do stopnje, ki vključuje le servis, nujne intervencije in specifičnosti stanovanja). Določiti režim dostopa s kolesom (parkirna mesta za kolesa). Za Roč urediti režim dostopa z vozilom, ki izključuje prehod vozil skozi glavni mestni portal zaradi njegove zaščite Za Buzet se ocenjuje, da je treba izvesti poseben projekt prilagoditve starega mestnega jedra turistični funkciji, ki bo integralno rešil zmanjšanje / odpravo avtomobilskega prometa znotraj jedra. Projekt mora upoštevati možnost sodobne tehnične rešitve dostopa za pešce s kombiniranjem eskalatorja, lifta in „shuttle-a“. V okviru projekta preučiti možnost - predlagati izselitev javnih funkcij, ki prometno obremenjujejo jedro (upravne in državne institucije). V okviru projekta preučiti možnost integralne arhitekturne rešitve parkiranja vozil v ločeni garaži za prebivalstvo, ki živi v jedru in za hotelske goste.	Omejevanje uporabe osebnih vozil v starem mestnem jedru



11	Tempirati potek in čas obhoda posameznega zgodovinskega jedra	Časovno in funkcionalno zaokrožiti posamezno pešpot turističnega obhoda jedra – opredeliti potek, ki vključuje parkiranje – obhod – gostinsko ponudbo / premor – odhod	
12	Dodatno urediti in označiti obstoječe lokacije, ki se že uporabljajo v funkciji prometa v mirovanju zaradi njihove uporabe kot začetnih točk za turistične rute:	<p>Parkirišče pri Istrskem vodovodu se že uporablja kot izhodiščna točka za pohodniško – planinske in kolesarske rute – treba je dodatno označiti za ta namen in opremiti z informativnimi tabelami za oznako smeri proti rekreacijskemu območju</p> <p>so že v uporabi – treba je okrepiti opremljenost na vzletiščih za jadralni zmaj ali jadralno padalo</p> <p>V središču Buzeta zunaj območja Starega mesta je treba dodatno označiti parkirišče ob vznožju Starega mesta in okrepiti oznake smeri gibanja za pohodniški obisk Staremu mestu</p> <p>glavne parkinge boljše opremiti s signalizacijo za obhod starih mestnih jeder v ostalih utrjenih naseljih.</p>	<p>Boljša integracija in upravljanje javnega mestnega prevoza za zvezno multi-modalno mobilnost</p> <p>Izgradnja parkirnih hiš na obrobju mestnega jedra</p>
13	Tipizirati in znamčiti namestitveno turistično ponudbo znotraj območja prilagojeno prostorskim značilnostim	<p>Sobe za najem „bed and breakfast“ (B&amp;B) – najenostavnejša oblika namestitvenih storitev za individualne turiste</p> <p>Apartmaj za najem – uporaba obstoječe gradbene strukture naselij</p> <p>Razpršeni hotel – uporaba gradbene strukture demografsko izpraznjenih vasi za namene adaptacije za potrebe turizma višjega standarda</p> <p>Hostel in razpršeni hostel – bolj prilagodljive organizacijske oblike namestitve glede na obstoječo gradbeno strukturo in usmerjenost ponudbe v outdoor turizem</p> <p>Kamp kot samostojna infrastruktura ali kot spremljevalna vsebina ob stacionarnih namestitvenih objektih – zraven hostla ali restavracije – po potrebi se lahko organizira v zvezi z določeno prireditvijo</p>	<p>Tematske povezave med obalo in zaledjem</p> <p>Razvoj turistične infrastrukture</p> <p>Trajnostno sonaravno kmetijstvo in turizem</p>
14	Določiti tematske povezave in opredeliti nove outdoor turistične rute in turistične	<p>Kolesarske rute v jugozahodnem delu Občine Koper se lahko povežejo s kolesarskimi rutami znotraj območja Mesta Buzeta</p> <p>Predlog čezmejne kolesarske staze – „ Po poteh istrskega stenskega</p>	

	dogodke v sosednjih državah (Slovenija – Hrvaška)	<p>slikarstva“ (enosmerna): Hrastovlje - Podpeč – Zanigrad – Zazid - Rakitovec – Slum – Nugla - Roč – Hum</p> <p>Predlog čezmejne kolesarske staze - „ Po poteh istrskega stenskega slikarstva MTB“ (krožna): Hrastovlje - Podpeč – Zanigrad – Zazid - Rakitovec – Slum – Nugla - Roč – Hum – gorvodno uz korito Mirne – Buzet – Črnica – Sočerga – Smokvica - Hrastovlje</p> <p>Predlog čezmejne kolesarske dogodke – dvodnevna kolesarska prireditve po trasi: Koper – Sv. Anton – Kubed - Gračišće – Sočerga – Buzet (1. dan) – Buje – Sečovlje – Portorož – Izola – Koper (2. dan).</p>	
15	Dodatno spodbujanje in promocija adrenalinskega turizma na čezmejnem območju	<p>Tečaji jadralnega padalstva, speleologije, prostega plezanja</p> <p>Enodnevne in večdnevne prireditve – tekmovanja, ki bodo integrirano uporabljala čezmejne adrenalinske destinacije:</p> <p>predlog čezmejne pohodniško - planinske steze po Ćićariji: “Od Raspadalice do Slavnika“</p> <p>predlog čezmejne sezonske tekmovalne prireditve: „Prsto plezanje v Istri in Krasu“ – plezalne destinacije - Črni Kal – Osp in obstoječe plezalne destinacije Buzeta</p>	
16	Uvajanje in tipiziranje turističnih atrakcij, baziranih na posebnostih podeželskega prostora – oblikovanje ponudbe izkustvenega turizma v stacionarnih poletnih destinacijah na hrvaški zahodni obali Istre in za turiste križark iz Kopra	<p>obisk kmetij s tradicionalnimi domačimi živalmi</p> <p>obisk lokalnim vinarnam in oljarnam</p> <p>obisk lokalnih destilerij z alkoholnimi pijačami iz lokalnih divjih vrst rastlin in sadja</p> <p>muzej na prostem z urejanjem tipične tradicionalne kmetije s prikazom načina gradnje</p> <p>atrakcijska trgatev grozdja in obiranje oljk</p> <p>prikaz tradicionalnega čebelarjenja</p>	<p>Razvoj turistične infrastrukture</p> <p>Muzeji na odprtem</p> <p>Festivalski turizem</p> <p>Doživljajski turizem</p>
17	Čezmejno povezovanje destinacij na promociji kulturne dediščine in naravnih	<p>muzej/galerija istrskega tla - geološke specifičnosti rdeče, bele in sive Istre</p> <p>tečaj gradnje kamnitih zidov in stenskega slikanja / restavriranja</p>	

	znanstvenih območjih	ekološke tematske delavnice (voda v Istri, pomen vrtač v tradicionalnem kmetijstvu kraškem območju, tipične sorte grozdja in vrste vina glede na geološko podlago)	
--	----------------------	--	--



CILJ: RAZVOJ JAVNEGA PROMETA IN PROMETA V FUNKCIJI DRUŽBENE INFRASTRUKTURE			
	SMERNICA	OPIS	Korelacija proti smernicam študije za MO Koper
1	Povezovanje hrvaškega in slovenskega dela Istre z javnim prometom za potrebe lokalnega prebivalstva in v funkciji turizma	<p>Uvajanje kompatibilnih avtobusnih linij od zadnje avtobusne postaje v eni državi do zadnje postaje v drugi državi z možnostjo prestopanja potnikov</p> <p>uvajanje linij s manjšimi avtobusi zaradi povečanja pogostosti javnih povezav iz Buzeta proti naseljem zahodne obale Istre, na hrvaškem in slovenskem delu</p> <p>Raziskati možnost da se s korekcijo rute obstoječih avtobusnih linij proti Italiji (Benetke) omogoči tudi povezava do Kopra</p>	<p>Čezmejni center mobilnosti</p> <p>Regionalna in globalna povezanost</p>
2	Uvajanje nestandardne in nove storitve javnega prometa – sistemi prevozov, ki uporabljajo mobilne aplikacije za opravljanje dejavnosti	<p>Enostavno vključevanje lokalnega prebivalstva v sistem, s katerim se storitev prevoza lahko opravlja začasno, kot dopolnilna dejavnost in v osebнем vozilu</p> <p>Odpiranje možnosti za podjetništvo, da neposredno preštudira učinke novih storitev na trgu (za lokalno prebivalstvo in v funkciji turizma), s čimer se zmanjšuje pritisk na lokalno upravo da nadstandardne storitve zagotovi iz javnih sredstev</p>	Krepitev zaposlitvenih možnosti
3	Trajno zagotoviti dostopnost prevoza učencem osnovne in srednje šole v funkciji izvajanja pouka	<p>Kombiniranje nacionalnih, županijskih in lokalnih subvencij v funkciji šolskega prevoza</p> <p>V obdobju zunaj šolskega leta transportne zmogljivosti rezervirane za šolski prevoz preusmeriti na turistične storitve prevoza</p>	Izboljšanje pogojev za varstvo in šolanje otrok, mladine
4	Povečati dostopnost zdravstvenih storitev na podeželskem območju	<p>Začetek pilotnega projekta mobilne ambulante</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- preizkusiti model rednega uredovanja po naseljih;</li> <li>- preizkusiti model uredovanja po pozivu na podlagi stika prek video – linka ali telefona</li> </ul> <p>Kombiniranje standardnih ambulantnih medicinskih storitev za</p>	Mreža storitev za starejše in invalide - Medgeneracijsko skupnostno središče

		prebivalstvo z nadstandardno storitvijo za turiste Preizkusiti možnost uporabe ponudbe zdravstvenih zavarovancev /dodatno, dopolnilo, potno in ostale oblike zavarovanja/ za financiranje nadstandardne storitve mobilne ambulante	
--	--	---	--

\*\*\*\*\*



Viri podatkov:

1. Prostorski načrt Istrske županije („Uradni list RH Istrske županije“ r. 2/02, 1/05, 4/05, 10/08, 7/10, 13/12)
2. Prostorski načrt Primorsko – goranske županije („Uradni list RH Primorsko – goranske županije“ št. 32/13)
3. Strategija prostorskega razvoja Slovenije SPRS (2004., v reviziji od 2014)
4. Prostorski načrt ureditve Mesta Buzeta („Uradni list RH Mesta Buzeta“ št. 2/05 in 2/13)
5. Predlog II. sprememb in dopolnitev Prostorskega načrta ureditve Mesta Buzeta za javno razpravo, izdelovalec Geoprojekt d.d. Opatija
6. projekt - Izdelava GIS baze podatkov prometne, mrežne in strokovne podlage za izdelavo prometne študije za Mesto Buzet, Geoprojekt d.d. Opatija
7. Strategija prometnega razvoja Republike Hrvaške za obdobje od 2014 do 2030 („Uradni list RH“ št. 131/14)
8. Študija potencialov zdravstvenega turizma na območju Mesta Buzeta, Inštitut za mednarodne odnose, 2012
9. Mesto Buzet - <http://buzet.hr/>
10. Državni zavod za statistiko RH - [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)
11. Hrvaške avtoceste d.o.o. – <http://nac.hr/>
12. Bina Istra - <http://bina-istra.com/>
13. Turistična skupnost Mesta Buzeta - <http://tz-buzet.hr/>
14. Turistična skupnost Istrske županije - <http://www.istra.hr/hr/pr/tzi>
15. Outdoor-mania, obrt Buzet <http://outdoor-mania.hr/>
16. [www.bikemap.net](http://www.bikemap.net)
17. [www.istra-bike.com](http://www.istra-bike.com)
18. [www.istra-trails.com](http://www.istra-trails.com)

## GRAFIČNI PRIKAZI

- kartografski prikazi so izdelani v projekciji HTRS96/TM na topografskem prikazu v merilu 1:25000 (TK 25), vklopljeni na orthofoto (DOF 5) za območje Mesta Buzeta z možno implementacijo v GIS sistem
1. Pregled cestnih tras znotraj Mesta Buzeta - državne, županijske, lokalne, neuvrščene in ostale ceste in poti
  2. Specifične turistične trase glede na cestno omrežje – „vinske ceste“ in „ceste oljčnega olja“
  3. Specifične turistične trase in destinacije glede na cestno omrežje – trase pohodniško – planinskih stez in položaj outdoor dejavnosti
  4. Specifične turistične trase in destinacije glede na cestno omrežje – obstoječe trase kolesarskih stez
  5. Specifične turistične trase in destinacije glede na cestno omrežje – novo predložene trase kolesarskih stez
  6. Obstoječe in načrtovane turistične namestitvene vsebine glede na cestno omrežje in kategorizacijo prometnic s tabelarnim pregledom predloga izboljšanja cestnega omrežja