

# ČEZMEJNE POMORSKE POTNIŠKE POVEZAVE MED SLOVENIJO IN ITALIJO

Študija izvedljivosti

Doc. dr. Marina Zanne

Prof. dr. Elen Tvrđy

Doc. dr. Bojan Beškovnik



Univerza v Ljubljani

Fakulteta za pomorstvo in promet

2021

Naročnik:

Mestna občina Koper

Verdijeva ulica 10

6000 Koper

Izvajalec:

Univerza v Ljubljani

Fakulteta za pomorstvo in promet

Pot pomorščakov 4

6320 Portorož

Številka pogodbe:

300-1/2019

Številka javnega naročila:

EV-S-586/2021

Avtorji:

Doc. dr. Marina Zanne

Prof. dr. Elen Twrdy

Doc. dr. Bojan Beškovnik

Portorož, julij-december 2021

## KAZALO

1.	UVOD.....	1
1.1.	Opis problematike .....	1
1.2.	Namen in cilji študije .....	2
1.3.	Metodologija .....	2
2.	OPIS SLOVENSKEGA IN ITALIJANSKEGA OBMOČJA OBRAVNAVE .....	3
2.1.	Koper .....	3
2.1.1.	Mestni javni potniški promet v Kopru .....	3
2.1.2.	Povezanost Kopra s primestnim javnim potniškim prometom .....	4
2.1.3.	Povezanost Kopra v medkrajevem javnem potniškem prometu .....	4
2.1.4.	Parkirišča v Kopru.....	5
2.2.	Trst .....	6
2.2.1.	Javni potniški promet v Trstu in okolici .....	6
2.3.	Trenutna povezanost slovenskega in italijanskega obalnega območja z javnim potniškim prevozom .....	7
3.	OPIS PREDHODNIH ŠTUDIJ, POLITIKE EUSAIR IN PROMETNIH STRATEGIJ OBČIN.....	9
3.1.	Interreg ADRION Inter-Connect (2018-2021) .....	9
3.2.	CROSSMOBY – Čezmejno celostno prometno načrtovanje in intermodalne storitve potniškega prometa (2018 – 2022) .....	10
3.3.	EA SEAWAY – IPA Jadranski čezmejni program (2013-2016).....	10
3.4.	CAPTAIN (2016) .....	11
3.5.	PORTIS (2016-2020) .....	11
3.6.	CHESTNUT CompreHensive Elaboration of STRategic plaNs for sustainable Urban Transport.....	12
3.7.	FUTUREMED (2012-2015) .....	12
3.8.	EUSAIR – EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region.....	13
3.9.	Pregled celostnih prometnih strategij Mestne občine Koper, Občine Izola, Občine Piran in Občine Ankaran .....	13
3.9.1.	Mestna občina Koper .....	13
3.9.2.	Občina Piran .....	13
3.9.3.	Občina Izola.....	14
3.9.4.	Občina Ankaran.....	14
4.	UREJENOST POMORSKEGA POTNIŠKEGA PROMETA.....	15
4.1.	Ureditev notranjih pomorskih potniških prevozov v EU .....	15

4.1.1.	Ureditev pomorskih potniških prevozov v Sloveniji .....	16
4.2.	Ureditev mednarodnih pomorskih potniških prevozov v EU .....	19
5.	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA POMORSKIH POVEZAV NA OBRAVNAVANIH OBMOČJIH	22
5.1.	Pomorske povezave na slovenski strani.....	22
5.2.	Pomorske povezave na italijanski strani severnega Jadrana .....	23
5.2.1.	Čezmejne pomorske povezave med Slovenijo in Italijo .....	24
6.	POTREBE LOKALNIH PREBIVALCEV IN POTREBE TURISTOV PO ČEZMEJNI POMORSKI	26
	POVEZAVI MED SLOVENIJO IN ITALIJO .....	26
6.1.	Čezmejne dnevne migracije .....	26
6.2.	Zanimanje turistov za čezmejna potovanja .....	26
6.3.	Anketa med lokalnim prebivalstvom: Raziskava o uporabnosti morske potniške linije	26
	Koper–Trst.....	26
6.3.1.	Metodologija raziskave uporabe morske linije Koper–Trst.....	27
6.3.2.	Struktura in vsebina ankete .....	27
6.3.3.	Časovni potek anketiranja in struktura anketirancev.....	27
6.3.4.	Vsebinski rezultati anketiranja.....	28
6.3.5.	Navzkrižna analiza.....	30
6.3.6.	Sinteza ugotovitev.....	31
7.	PREDLOG UKREPOV IN AKTIVNOSTI, POTREBNIH ZA VZPOSTAVITEV IN IZVAJANJE	33
	ČEZMEJNE POMORSKE POVEZAVE MED SLOVENIJO IN ITALIJO.....	33
7.1.	Opredelitev lastnosti ustreznega plovila.....	33
7.2.	Identifikacija lokacij za postanek ladje v Kopru .....	36
8.	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI UVEDBE ČEZMEJNE POMORSKE POVEZAVE MED	38
	SLOVENIJO IN ITALIJO .....	38
8.1.	Stroški uvedbe in delovanja potniške pomorske linije .....	38
8.2.	Prihodki ob izvajanju potniške pomorske linije .....	42
8.3.	Metode ocene upravičenosti vpeljave nove potniške pomorske povezave.....	42
9.	PREDLOGI UKREPOV ZA POVEČANJE PRIVLAČNOSTI ČEZMEJNE POMORSKE POVEZAVE	45
	MED SLOVENIJO IN ITALIJO.....	45
	VIRI .....	47
	KAZALO TABEL.....	50
	KAZALO SLIK .....	50

## 1. UVOD

Danes je načrtovanje prometa, ki ustreza kriterijem trajnostnega razvoja, ena od prioritet v Evropski Uniji (v nadaljevanju EU). Cilj je zmanjšanje motoriziranega prometa ter izboljšanje trajne mobilnosti. Trajnostna mobilnost predstavlja rešitev za uravnoteženje potreb po gibanju oz. potovanju ljudi s poudarkom na varovanju okolja. Zato si posamezne države, regije in mesta prizadevajo uvesti nove/alternativne načine prevoza potnikov, s katerimi poskušajo zagotoviti najboljše pogoje potovanja vsem uporabnikom. Zavedati se moramo, da je doseganje ciljev trajnostne mobilnosti predpogoj za uspešno zmanjševanje izpustov toplogrednih plinov. S tem se izboljša zrak v mestih, poveča se kakovost življenja in socialna pravičnost, pozitivno se vpliva na podnebne spremembe in varstvo okolja. Zato nas ne preseneča, da je uvajanje načel trajne mobilnosti pomembno tako za gospodarstvo, kot za politične namene, saj predstavlja enega pomembnejših dejavnikov razvoja.

V tem poročilu je podan pogled v vključevanje pomorskega potniškega prometa v javni potniški promet za zagotavljanje trajnostne mobilnosti na čezmejnem območju Slovenija – Italija. Predstavljene so ključne razsežnosti prevoza potnikov po morju, specifika območja med Slovenijo in Italijo, podana je analiza dosedanjih študij, ki so obravnavali to problematiko, nakazani so ukrepi in rešitve za promocijo tovrstnega prevoza potnikov.

Študija se izvaja v okviru projekta z akronimom »FORTIS - Krepitev institucionalnega sodelovanja na čezmejnem območju z inovativnimi rešitvami na področju javnega in osebne motoriziranega prevoza«. Projekt FORTIS je sofinanciran v okviru Programa sodelovanja INTERREG V-A Italija-Slovenija 2014-2020, iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj.

### 1.1. Opis problematike

EU želi izboljšati kakovost, varnost in okoljsko učinkovitost prometa. Med drugim želi to doseči tudi z uvedbo trajnejših oblik prevoza blaga in ljudi. Ena izmed slednjih je tudi prevoz po morju. Promet prispeva k evropski konkurenčnosti in doseganju ekonomske, socialne in teritorialne kohezije, pri čemer so dobro razvite čezmejne prometne povezave bistvene za regionalno sodelovanje in konkurenčnost ter za spodbujanje razvoja manjših podjetij na obmejnih območjih.

Prevoz potnikov po morju je v EU padal v obdobju med 2008 in 2014, potem pa konstantno in intenzivno naraščal do leta 2019, ko se je na ladje vkrvalo kar 419 milijonov potnikov. Ker pomorski potniški promet poteka predvsem znotraj teritorialnih voda posameznih držav (63 %), manjši delež pa še med državami članicami EU, je praktično vsak potnik v EU statistike zajet dvakrat, prvič ob vkrcanju, drugič ob izkrcanju v EU pristanišču.

Uporabnost pomorskega potniškega prevoza ni v vseh evropskih obmorskih državah enako pomembna. Ponekod je pomorski prevoz del mestnega javnega potniškega prevoza, drugje edina povezava za otoške prebivalce, spet drugje, pa kot hitra in ekonomična povezava med državami. Namen in narava prevoza pogojujeta tudi karakteristike ladje, ki se bo pri prevozu uporabljala.

## 1.2. Namen in cilji študije

Namen študije je izdelati analizo izvedljivosti uvedbe čezmejne pomorske povezave med Slovenijo in Italijo, natančneje med mestoma Koper in Trst.

Študija ima več ciljev, in sicer:

- analiza obstoječega omrežja in organizacije javnega potniškega prevoza na obeh območjih,
- pregled že narejenih študij glede čezmejne povezanosti Italije in Slovenije z javnim potniškim prevozom,
- analiza potreb lokalnih prebivalcev v zvezi z vzpostavitvijo pomorske čezmejne povezave s Trstom,
- izbira ustreznega plovila za potencialno linijo Koper-Trst,
- kalkulacija točke preloma pri uvedbi ladijske povezave med Koperom in Trstom.

Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (EU, 9. 12. 2020) spodbuja multimodalnost kot del trajnostne mobilnosti za potnike in tovor. Zato je potrebno zagotoviti večjo trajnostnost vseh načinov prevoza, omogočiti splošno razpoložljivost trajnostnih alternativ v multimodalnem prometnem sistemu in vzpostaviti prave spodbude za prehod. Tem ciljem je sledila tudi izdelava pričujoče študije.

## 1.3. Metodologija

Študija ima teoretična izhodišča v že opravljenih projektih s podobno tematiko na našem področju ter v zakonodaji, ki je veljavna v Sloveniji in ki velja za mednarodne prevoze potnikov po morju v EU. Preučili smo objave o dnevnih migracijah, ki pa so zgolj ocene, saj teh podatkov uradno ne beleži ne Slovenija ne Italija.

Drugi del študije zajema raziskavo o potrebah lokalnega prebivalstva po potovanjih v Trst, njihovih trenutnih potovalnih navadah in uporabnosti morebitne ladijske povezave med Koperom in Trstom.

Na temelju opravljene raziskave in turističnega značaja obeh regij, smo določili najustreznejšo ladjo, ki na osnovi danes veljavne zakonodaje lahko izvaja storitev, in za njo izračunali točko preloma za različna obdobja povračila investicije.

Opisali smo tudi stroškovne koristi, ki bi jih prinesla uporaba ladje, ki bi na osnovi meddržavnega dogovora (če le to dopušča zakonodaja EU) lahko za potnike enako varno in kvalitetno izvajala storitev prevoza. Taka ladja bi imela točko preloma za različna obdobja povračila investicije bistveno ugodnejšo.

V zaključku smo strnili ugotovitve in podali predloge za nadaljnje aktivnosti Mestne občine Koper in vseh pristojnih institucij na področju mednarodnega potniškega prometa.

## 2. OPIS SLOVENSKEGA IN ITALIJANSKEGA OBMOČJA OBRAVNAVE

Območje obravnave je omejeno na Mestno občino Koper ter mesto Trst. Študija se osredotoča na vzpostavitev javnega pomorskega potniškega prevoza med mestoma ter njegovo vključitvijo v multimodalni javni potniški promet. Povezava Kopra s Trstom ima poseben pomen, saj krepi čezmejne odnose med Slovenijo in Italijo, omogoča dnevne migracije delavcev in študentov ter ima tudi velik turistični pomen. V nadaljevanju sta predstavljeni mesti Koper in Trst, njun javni potniški promet ter njuna vključenost oz. povezanost z intermodalnim transportom v regiji in državi.

### 2.1. Koper

Mestna občina Koper (v nadaljevanju MOK) je del obalno-kraške statistične regije. Meri 303 km<sup>2</sup>. Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 7. mesto, po številu prebivalcev, leta 2019 jih je imela okrog 52.500, pa na 4. mesto. Delovna aktivnost je v MOK višja od slovenskega povprečja (67,8 % v primerjavi s 66 %), nekoliko višja je tudi povprečna mesečna plača, zaradi česar je občina atraktivna in je skupni prirast v MOK višji od slovenskega povprečja. Število prebivalcev v občini narašča. Populacija v občini je nekoliko starejša od slovenskega povprečja (povzeto po SURS, 2021). Tudi število podjetij v MOK narašča; po zadnjih dosegljivih podatkih, je bilo leta 2019 6.586 podjetij, kar je za tretjino več kot leta 2008 (SiStat, 2021). Leta 2019 je bilo v MOK ustvarjeno okrog 4,38 milijard EUR prihodov (povzeto po SURS, 2021).

#### 2.1.1. Mestni javni potniški promet v Kopru

Mestni javni potniški promet v Kopru opravlja podjetje Arriva Dolenjska in Primorska d. o. o..

V mestnem prometu Kopra deluje 11 linij, tri med njimi pa opravljajo le električna vozila, ki so prilagojena tudi prevozu gibalno oviranih potnikov. Linije potekajo na urbanem območju mesta Koper in v bližnji okolici. Z aplikacijo MOK BUS lahko uporabniki javnega mestnega potniškega prometa spremljajo prihod avtobusov v realnem času.



Vir: (Arriva, 2020)

**Slika 1: Električni avtobusi, prilagojeni gibalno oviranim potnikom**

V javnem mestnem linijskem avtobusnem prometu stane ena vožnja 0,80 EUR, mesečna vozovnica pa 10 EUR neodvisno od vrste uporabnika (osnovna, šolska, otroška). Letne vozovnice za te tri skupine uporabnikov stanejo 100 EUR. Pred pričetkom uporabe vozovnic, mora uporabnik kupiti enotno elektronsko mestno kartico – Koper Card Plus kartico, ki stane 2,50 EUR. Ta kartica je nosilec prenosljivih vozovnic (vrednostna vozovnica, prenosna

mesečna vozovnica, prenosna letna vozovnica), kot tudi neprenosljivih vozovnic (mesečna splošna vozovnica, polletna šolska vozovnica, letna šolska vozovnica, brezplačna terminska vozovnica z ali brez časovne omejitve).

Nakup Koper Card Plus kartice je možen na prodajnih mestih prevoznika, na kartomatih ter na prodajnih mestih, ki so označena z znakom Koper Card Plus.

Nakup vozovnic na avtobusih mestnega prometa Koper ni možen; potniki morajo vozovnice kupiti v predprodaji. Polnjenje Koper Card Plus z dobroimetjem za pridobitev vrednostne vozovnice za eno potovanje uporabnik izvede: na prodajnih mestih prevoznika, v poslovalnicah Turistično informacijskega centra (TIC) v Kopru, na ostalih prodajnih mestih, na samopostrežnih kartomatih (Arriva, 2014).

Od leta 2020 je v starem mestnem jedru organiziran brezplačen prevoz s Kurjerco. To je manjše vozilo na električni pogon, ki omogoča prebivalcem in tudi turistom, lažji dostop do doma in javnih storitev v starem mestu (Arriva, 2021a).

### 2.1.2. Povezanost Kopra s primestnim javnim potniškim prometom

Primestni potniški promet opravlja več različnih prevoznikov na različnih relacijah, za vse pa velja, da je prevoz subvencioniran s strani MOK. Višina dela cene vozovnice, ki jo krije potnik od 1.2.2012 znaša 0,80 EUR, del cene mesečne vozovnice pa znaša 10 EUR (MOK, 2021). Cene vozovnic so sicer določene na državni ravni in odvisne od prevožene razdalje.

**Tabela 1: Primestni javni potniški promet v Kopru**

Prevoznik	Arriva	Avtobusni prevozi Rižana	Avrigo
Relacije	Koper-Lazaret meja Koper-Šmarje in zaledje	Koper-Škofije-Hrvatini-Elerji Koper-Hrastovlje-Dol Koper-Podpeč-Rakitovec Koper-Dolani Koper-Osp-Podgorje	Koper-Marezige in zaledje Koper-Gračišče in zaledje

*Vir: Povzeto po: (Arriva, 2021a)*

Prodajno mesto za nakup mesečnih vozovnic družbe Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o. je Avtobusna postaja Koper, medtem ko pri prevoznikih Avtobusni prevoz Rižana in Avrigo uporabniki izpolnjeno vlogo za mesečno vozovnico lahko oddajo pri vozniku avtobusa in pri njem le-to tudi dobijo, kasneje pa tudi nalepke. Prevoznik Avtobusni prevoz Rižana omogoča ureditev formalnosti glede mesečne vozovnice tudi na svojem sedežu.

Povzamemo lahko, da MOK podpira uporabo javnega prevoza z nizko ceno vozovnic oz. s subvencijo le-teh.

### 2.1.3. Povezanost Kopra v medkrajevem javnem potniškem prometu

Koper je z drugimi obalnimi mesti povezan s pogostimi avtobusnimi povezavami, ki med delovniki vozijo na 10 oz. 30 minut. Obstajajo tudi direktne povezave, ki so hitrejše in cenejše med njimi je tudi linija preko bolnišnice Izola. Cene prevozov v medkrajevem prometu sledijo tarifni lestvici za enkratne vozovnice, ki temelji na prepeljani razdalji. Splošna mesečna vozovnica stane 32 × ustrezna cena enkratne vozovnice za ne imenske mesečne vozovnice,



oz. 26 × ustrežna cena enkratne vozovnice za imenske mesečne vozovnice. Splošna mesečna vozovnica velja od prvega v mesecu do prvega delovnega dne v naslednjem mesecu. Nabaviti je možno tudi letne splošne vozovnice, ki stanejo 8 × ustrežna mesečna (imenska ali ne imenska) vozovnica.

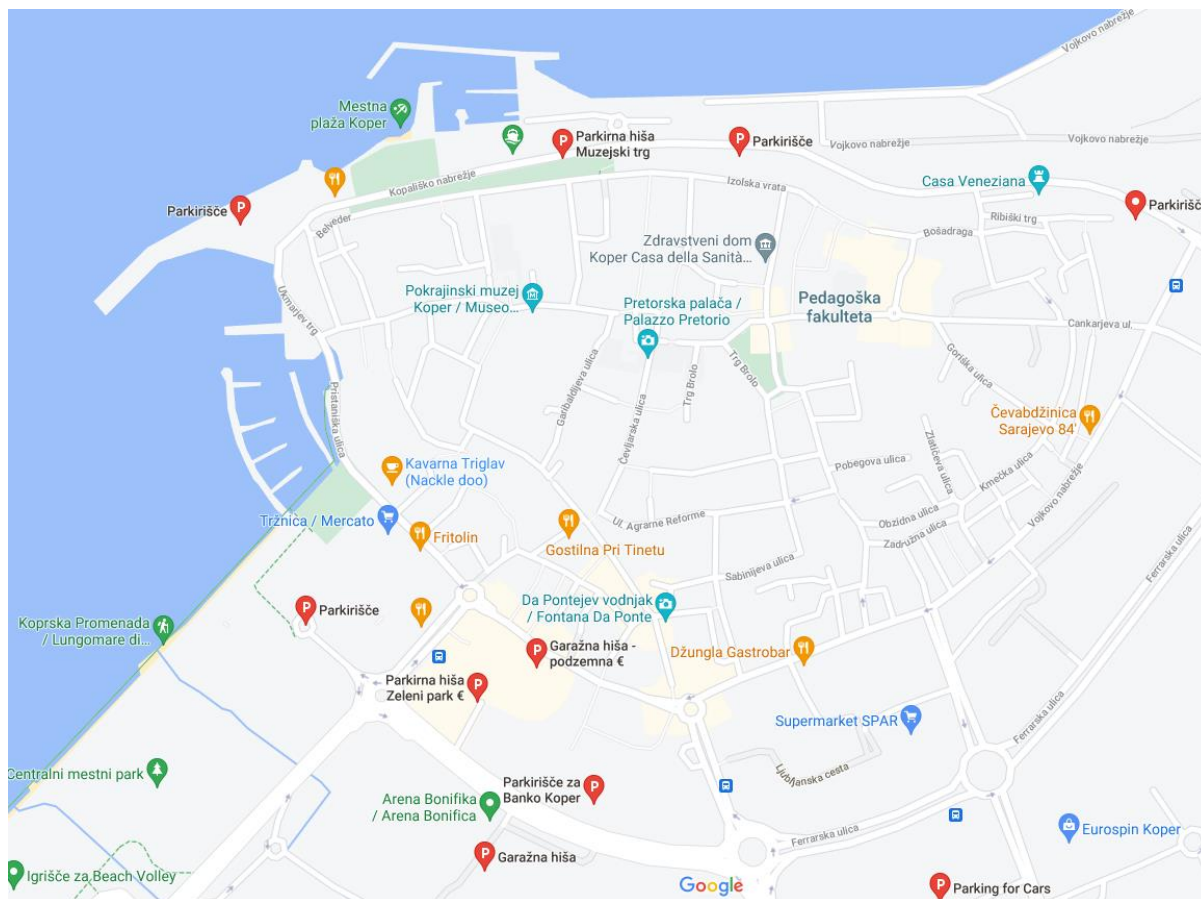
**Tabela 2: Medkrajevni javni potniški promet na Obali**

	Razdalja	Cena	Trajanje
Koper-Izola	10 km	1,8 EUR	12-16 min
Koper-Portorož	19 km	2,7 EUR	40-43 min
Koper-Piran	23 km	3,1 EUR	45-50 min

Vir: Povzeto po (Arriva, 2021b)

#### 2.1.4. Parkirišča v Kopru

V MOK najdemo skoraj 4.000 javnih parkirnih mest, s katerimi upravlja Marjetica Koper. Isto podjetje upravlja tudi z garažnima hišama pod Osnovno šolo Koper, pod Areno Bonifika ter garažno hišo Belveder. Druge parkirne hiše so v upravljanju trgovskih centrov oz. so namenjene stanovalcem.



Vir: Google maps

**Slika 2: Parkirišča in garažne hiše v bližini starega mestnega jedra v Kopru**

Prva ura parkiranja stane v večini primerov 1 EUR, ali pa je zastoj in vsaka naslednja začeta ura stane 1 EUR. Razlika pa je v cenah mesečnih abonmajev. V garažni hiši Belveder lahko prebivalci starega mestnega jedra kupijo mesečni abonma, čigar cena znaša 20 EUR.

Pogodbeno rezervirano parkirno mesto v garaži pa stane 100 EUR mesečno. V Parkirni hiši Arena Bonifika stane mesečni abonma 50 EUR, ni pa pogojen z ničemer, športni abonma stane 25 EUR, pogodbeno rezervirano parkirano mesto pa 75 EUR. V garaži pod osnovno šolo stane mesečni abonma tudi 50 EUR, mesečni najem prostora za motor pa 35 EUR. Ta garaža nima opcije za najem pogodbenih parkirnih mest (povzeto po Marjetica, 2021).

### *P&R – parkiraj in se pelji*

V Kopru je na razpolago skoraj 400 P&R parkirnih mest, kar pomeni, da vozniki svoja vozila lahko parkirajo po simbolični ceni 1 evra, v ceno pa je všteta tudi povratna vozovnica mestnega avtobusnega prevoza (eKoper, 2014). Kot v drugih mestih, so ta parkirišča nameščena na obrobju mesta in njihov namen je spodbujanje rabe javnega potniškega prometa in zmanjšanje števila osebnih avtomobilov v mestnih središčih ob nižjih stroških za uporabnike.

Trenutno je v MOK zadostno število parkirnih mest, na katerih bi lahko uporabniki pomorskega potniškega prometa (potencialni novi uporabniki parkirišč P&R) lahko parkirali svoja vozila, če bi bilo poskrbljeno za prevoz do mesta odhoda ladje.

## 2.2. Trst

Trst je največje mesto italijanske avtonomne dežele Furlanija-Julijska krajina. Občina Trst ima okrog 200.000 prebivalcev. Trst je gosto naseljeno mesto s preko 2.300 prebivalci na km<sup>2</sup> in je hkrati mesto, v katerem število prebivalcev upada (povprečni letni upad populacije v obdobju 2011 do 2021 je 0,13 %). Mesto se stara; več kot polovica prebivalcev je starejših od 50 let (povzeto po Trieste, 2021).

Tržaško pristanišče je največje pristanišče na severnem Jadranskem morju in skupaj z ladjedelnico nudi delo tudi slovenskim delavcem. Trst je tudi univerzitetno mesto; na Univerzi Trst študira preko 16.000 FTE<sup>1</sup> študentov, med katerimi je okrog 9 % tujcev (TWUR, 2021).

### 2.2.1. Javni potniški promet v Trstu in okolici

V primerjavi s povezami JPP na slovenski obali je omrežje linij javnega potniškega prometa na italijanski strani precej gostejše, hkrati pa je večja tudi pogostost voženj avtobusov. Po Trstu in okolici poteka okrog 65 avtobusnih linij, prevoze pa izvaja podjetje Trieste Trasporti.

Okrog 10 % prebivalcev Trsta dnevno na javnem potniškem prometu porabi veliko časa, v povprečju 49 minut; polovica med njimi tudi več kot dve uri. Na eni vožnji z JPP, dnevno v povprečju prepotujejo 4.6 km; na razdaljah daljših od 12 km v eni smeri potuje z JPP 26 % prebivalcev Trsta. Skoraj polovica uporabnikov mora vsaj enkrat na svoji smeri zamenjati prevozno sredstvo, med njimi pa vsaj dva prevozna sredstva zamenja kar 15 % uporabnikov. Potniki čakajo na prevoz v povprečju 11 minut, skoraj tretjina med njimi pa 20 ali več minut (povzeto po Moovit, 2021).

V občini Milje javni avtobusni promet deluje v okviru tržaškega mestnega prometa. Na območju občine je 7 linij. Avtobusi so nizkopodni, primerni tudi za prevoz invalidov, število

---

<sup>1</sup> FTE – full time equivalent student, kar pomeni, da je dejansko študentov lahko precej več

stojišč je v vozilih večje od števila sedežev, sedeži niso oblazinjeni, zato so avtobusi razmeroma neudobni za prevoze na večjih razdaljah (Gabrovec & Kozina, 2013). S Trstom so Milje povezane z zelo frekventno mestno linijo, linijo 20 (Milje-glavna avtobusna postaja v Trstu), na kateri se vse dneve v letu prevozi začnejo že okrog 4 ure zjutraj in zaključijo okrog 1 ure ponoči; interval voženj je približno 10 minut na delovne dneve.

Tarifni sistem je enoten za celotno tržaško območje. Na voljo so enkratne, dnevne, tedenske, petnajst-dnevne, mesečne in letne vozovnice. Vozovnica za enkratno vožnjo, ki velja 60 minut in omogoča prestopanje na ozemlju celotnega tržaškega omrežja, stane 1,35 EUR. Taka mesečna vozovnica 35,75 EUR, mesečna vozovnica za eno linijo pa 28,50 EUR. Letne vozovnice stanejo 10 × več kot mesečne (povzeto po Trieste Trasporti, 2021).

### 2.3. Trenutna povezanost slovenskega in italijanskega obalnega območja z javnim potniškim prevozom

Med Koprom in Trstom, dvema mestoma, ki sta oddaljena približno 25 kilometrov ni železniške povezave in pomorske povezave. Avtobusne prevoze med krajema pa ponujata Arriva in Flixbus.

Arriva med delovniki ponuja 9 povezav od Trsta do Kopra, po ceni 3,30 EUR. Prvi avtobus gre iz Trsta ob 7:00, zadnji pa ob 19:00, potovanje pa traja med 43 in 62 minut. Ob sobotah imajo pet avtobusnih povezav ob nedeljah pa nobene. Enako število avtobusov gre tudi iz Kopra za Trst; prvi ob 6:00, zadnji pa ob 17:30, vsakič pa vožnja traja 40 minut.

Iz Trsta vozita do Portoroža med delovniki dva Arrivina avtobusa, in sicer eden ob 9:00 in drugi ob 12:30. Cena je 5,50 EUR. Vožnja traja slabo uro in pol. V soboto vozi iz Trsta do Portoroža en Arrivin avtobus (12:30), v nedeljo pa nobeden.

Flixbus ponuja direktno avtobusno povezavo med Koprom in Trstom (poletje 2021), in sicer eden do dva avtobusa na dan:

- Petek-sobota-nedelja: dva avtobusa na dan, 14:55-15:25 in 20:00-20:30; cena se spreminja od 4,99 EUR do 19,99 EUR
- Ponedeljek-četrtek: en avtobus na dan, in sicer ob ponedeljkih in torkih ob 20:00 ob sredah in četrkih pa ob 14:55.

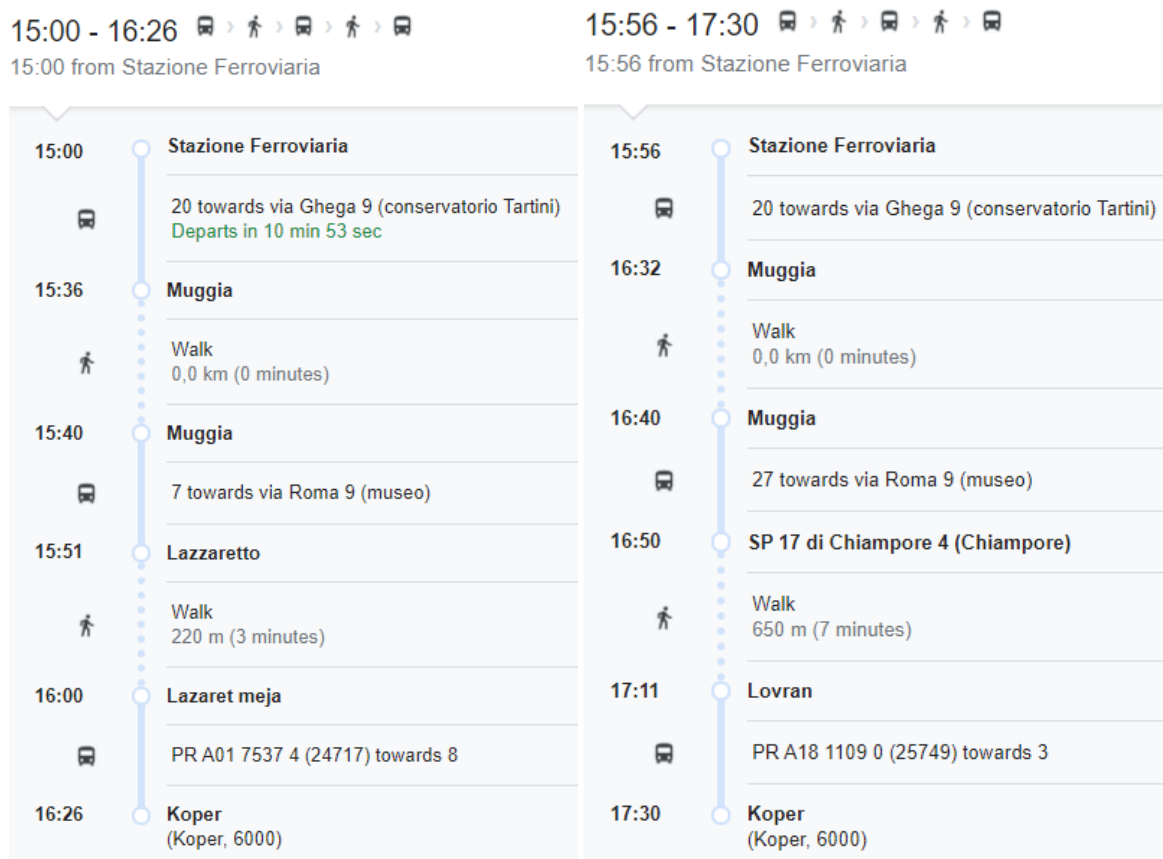
Urnik in cene so objavljene na spletni strani Flixbus. Vozni red in odhodni/prihodni peron pa na avtobusnih postajah (tudi postaji v Kopru) nista označena.

Flixbus avtobus za Trst štarta iz Portoroža približno 25 minut prej (14:30 in 19:33) in ima edino vmesno postajo Koper.

Iz Trsta proti Kopru/Portorožu vozita dva Flixbus avtobusa od petka do vključno ponedeljka, preostale dneve pa en. Ob sredah trenutno ne vozijo Flixbus avtobusi med Trstom in mestoma na slovenski obali. Zanimivo je, da je cena med Trstom in Koprom oz. Portorožem enaka. Enako velja v obratni smeri.

Flixbus ima na avtobusih zastoj Wi-fi in možnost priklopa na izvor električne energije, še vedno pa relativno malo uporabnikov, verjetno zaradi cene, ki je v določenih terminih tudi 6x višja od Arrive (Koper-Trst).

Koper oz. slovenska obalna mesta niso direktno povezana z avtobusnimi povezami z Miljami. Tako slovenske kot italijanske linije imajo končne postaje oz. obračališča blizu mejnih prehodov in je mejni prehod potrebno prečkati peš. Vožnja med Trstom in Koprom preko Milj tako traja tudi dve uri, odvisno od usklajenosti linij.



Vir: Google: Trieste Capodistria bus

**Slika 3: Prevoz Trst-Koper preko Milj**

Pri zagotavljanju večje uporabe čezmejnih javnih potniških prevozov se aktivno vključuje tudi Mestna občina Koper. Tako sodeluje kot partner pri projektu FORTIS, ki je sofinanciran v okviru Programa sodelovanja Interreg V-A Italija Slovenija 2014-2020, iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev. Ena od pilotnih aktivnosti projekta FORTIS, je ponujen brezplačen avtobusni prevoz na relaciji Koper-Trst in nazaj (vir: [www.koper.si/89130](http://www.koper.si/89130)). Ta storitev se bo opravljala vsako nedeljo od 24.10.2021 do 24.7.2022. Projekt FORTIS spodbuja medinstitucionalno sodelovanje pri iskanju inovativnih rešitev za izboljšanje uporabe čezmejnih javnih prevozov, večjo promocijo trajnostne mobilnosti in poenotenje postopkov s področja registracije vozil.

### 3. OPIS PREDHODNIH ŠTUDIJ, POLITIKE EUSAIR IN PROMETNIH STRATEGIJ OBČIN

Pri pripravi študije smo bazirali na rezultatih predhodno opravljenih študij, ki so predstavljene v nadaljevanju. Upoštevali smo tudi prometne strategije obalnih občin in njihove načrte glede vzpostavitve javnega pomorskega potniškega prometa.

#### 3.1. Interreg ADRION Inter-Connect (2018-2021)

Cilji projekta Inter-Connect so neposredno povezani s strategijo EUSAIR, saj gre za spodbujanje trajnostnega prometa ter integracije na področju ADRION (Albanija, Bosna in Hercegovina, Hrvaška, Grčija, Italija, Črna gora, Srbija, Slovenija). To območje je infrastrukturno slabo povezano, zlasti z javnim potniškim prevozom (vir: <https://interconnect.adrioninterreg.eu/>).

V projektu je bil dan poseben poudarek razvoju pomorskih povezav, saj le-te pogosto niso ustrezno povezane z ostalim javnim omrežjem. Predstavljene so rešitve za izboljšanje povezljivosti kopno-morje z razvojem intermodalnega prometa med pristanišči in mesti. Cilj projekta Inter-Connect je bil spodbujati intermodalni potniški promet in oživiti uporabo železniškega prometa ter ga povezati s pomorskim potniškim. Predstavljeni so različni ukrepi, s katerimi bi se lahko v določenem časovnem obdobju povečalo železniško in pomorsko intermodalnost pri implementaciji ukrepov, ki so jih razdelili v 3 skupine:

- mehki ukrepi (ukrepi za povečanje učinkovitosti obstoječih storitev in infrastrukture brez velikih naložb),
- pomembni ukrepi (ukrepi, kjer so naložbe v infrastrukturo potrebne),
- upravni/pravni ukrepi (prilagoditev zakonodaje in administrativnih postopkov).

Vsak partner je razvil ideje in projekte povezane z intermodalnim prevozom potnikov na svojem območju. Uporabili so "bottom-up approach" (pristop od spodaj navzgor), da so lahko preverili ali se vsi deležniki želijo vključiti v tak sistem, saj gre za sodelovanje vseh pri premagovanju pravnih, infrastrukturnih in operativnih ovir, če se želi zagotoviti ustrezne intermodalne rešitve za potnike v pomorskem in železniškem prometu.

Eno od področji je bilo tudi področje Furlanije-Juljske krajine (Friuli-Venezia-Giulia), kjer so kot študijski primer obravnavali mesto Trst in njegovo povezanost med pomorskim prometom in mestom. V študijo so bili vključeni poleg avtonomne dežele Furlanije-Juljske krajine tudi druge lokalne zainteresirane strani ter operaterji javnega prevoza. V študiji se osredotočajo na izboljšanje multimodalnega javnega prevoza v regiji, s posebnim poudarkom na pomorske storitve in njihove intermodalne povezave z javnim prevozom. Po opravljeni analizi in prejetih povratnih informacijah od vseh zainteresiranih strani so pripravili dva primera; v prvem primeru se osredotočajo na izboljšanje povezav mestnega javnega prevoza s pomorskim potniškim terminalom za prevoz potnikov, ki s cruiserji obišejo Trst. Drugi primer vključuje povezave pomorskega javnega prometa iz Trsta - Milj (Muggia) do Kopra (Slovenija). V tem projektu je tudi MOK podpisala pismo o nameri.

### 3.2. CROSSMOBY – Čezmejno celostno prometno načrtovanje in intermodalne storitve potniškega prometa (2018 – 2022)

Projekt se ukvarja s trajnostno mobilnostjo potnikov na čezmejnem območju s pomočjo investicij v storitve ter načine transporta, ki so okolju prijaznejši. Z oblikovanjem akcijskega načrta za trajnostno mobilnost na programskem območju se bo izboljšalo sposobnost regij in mest pri realizaciji, razvoju ter koordinaciji urbanističnih načrtov za trajnostno mobilnost. Zavedajo se, da je načrtovanje trajnostne mobilnosti možno doseči le z institucionalnim sodelovanjem vseh deležnikov v Sloveniji in Italiji, da bi lahko dosegli konkretne rezultate v smislu zmanjšanja emisij iz prometa. Namen projekta je vzpostavitev novih čezmejnih in trajnostnih transportnih storitev in izboljšanje praks načrtovanja mobilnosti v celotni regiji. Glavni cilj projekta bodo razvoj čezmejnega akcijskega načrta za trajnostno čezmejno mobilnost, izboljšave pri načrtovanju čezmejne mobilnosti ter koordinaciji urbanističnih načrtov za trajnostno mobilnost (NTM) na regionalni ravni, ter ponovna vzpostavitev železniškega potniškega transporta na programskem območju vzdolž osi Benetke – Trst – Ljubljana. Oblikovala se bo mreža intermodalnih prevozov, ki bodo temeljili na integraciji nove železniške povezave z avtobusnim in pomorskim potniškim prometom. Tako se bo izboljšala možnost mobilnosti s pomočjo intermodalnih oblik transporta, s posebnim poudarkom na intermodalnem transportu kolo-vlak, kolo-avtobus in kolo-ladja. Predvidena je bila mednarodna pomorska potniška povezava, ki pa ni bila realizirana. Namesto tega se je vzpostavila pomorska potniška povezava med slovenskimi obmorskimi kraji, ki je delovala v letih 2020 in 2021 (vir: <https://www.ita-slo.eu/sl/crossmoby>).

### 3.3. EA SEAWAY – IPA Jadranski čezmejni program (2013-2016)

Osnovni cilj tega evropskega strateškega projekta (Europe- Adriatic Seaway) je bilo izboljšanje dostopnosti in mobilnosti potnikov na območju Jadrana in njegovega zaledja, preko razvoja novih čezmejnih, trajnostnih in integriranih prevoznih storitev in izboljšanja prometne infrastrukture. To se bo lahko doseglo preko povezovanja in nadgradnje obstoječih in novih prevoznih storitev za turiste (in prebivalce), s čimer naj bi se povečala dostopnost in zmanjšale emisije CO<sub>2</sub>. Z iskanjem boljših povezav med pristanišči, letališči in pomembnimi turističnimi lokacijami oz. mesti (boljša integracija mestnih in regionalnih povezav), ter razvojem nove oz. posodobitve obstoječe infrastrukture v jadranskih pristaniščih se spodbuja okolju prijaznejši prevoz. Pomembno mesto ima tudi promocija prevoza potnikov po morju zlasti na krajših razdaljah.

V projektu so analizirana jadransko-jonska pristanišča z vidika njihove infrastrukture, namenjene potniškemu prometu, njihovih zalednih povezav in njihovih razvojnih načrtov glede potniškega prometa.

V sklopu tretjega stebra EA-SEA WAY projekta je bil pripravljen tudi pilotni projekt o vzpostavitvi nove hitre pomorske povezave za prevoz potnikov med italijansko, slovensko in hrvaško obalo (<https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVFG/infrastrutture-lavori-pubblici/infrastrutture-logistica-trasporti/FOGLIA23/>). Glavni cilj je bil izboljšati mednarodne storitve pomorskega javnega prevoza ob obalah severnega Jadrana, od severovzhodne Italije do Slovenije in Hrvaške. Z vzpostavitvijo takih povezav bi se izboljšala mobilnost in dostopnost

območja v poletnem času, izboljšalo bi se kakovost prometa na krajših razdaljah. Kot rezultat projekta je Pilot deloval v poletnem obdobju, vzpostavili so regionalno povezavo po morju in tako prispevali k zmanjšanju prometnih zastojev. Družba Trieste lines je v sodelovanju z avtonomno Regijo Furlanijo-Julijsko krajino vzpostavila povezavo Trst-Poreč s postankom v Piranu. Prva vožnja je bila 29. 6. 2016. Načrtovali so, da bodo storitve javnega potniškega pomorskega prevoza imele frekvenco 6 dni na teden z urnikom, ki se razlikuje med delavniki (linija od Trsta do Pirana in Rovinja in nazaj) ter med vikendi (linija Trst do/iz Pulja).

### 3.4. CAPTAIN (2016)

Projekt CAPTAIN (Capitalization of Transport models in Adriatic Ionian Network for supporting EUSAIR development) je odgovoril na skupno potrebo po izboljšanju dostopnosti in mobilnosti v Jadransko-jonski regiji in njenem zaledju z razvojem trajnostnih, varnih, čezmejnih, integriranih prometnih storitev in z izboljšanjem infrastrukture. Ti cilji so bili doseženi s kapitalizacijo naslednjih projektov: EASEAWAY, Adrimob in AdriaticMoS.

### 3.5. PORTIS (2016-2020)

V okviru projekta PORTIS se razvijajo podatkovne platforme, ki bodo služile kot podlaga za oblikovanje prometne politike in omogočanje trajnostne mobilnosti. Z zagotavljanjem zanesljivih podatkov bodo pomemben vir informacij za prometne strokovnjake, politike in odločevalce, pri pripravi ocene dejanskega stanja in izdelavi strategije mobilnosti. Med glavne cilje projekta spada razvoj strukturirane podatkovne platforme za optimizacijo intermodalnih transportnih sistemov, uvajanje inovativnih načinov transporta potnikov in s tem omogočiti mestom, da postanejo bolj prijazna za življenje in za okolje (vir: <https://civitas.eu/projects/portis>).

V okviru projekta PORTIS je mesto Trst razvilo informacijsko platformo, imenovano »Smart Trieste«. Platforma ima dva glavna cilja: prvi predstavlja izmenjavo in zbiranje informacij o projektu Old Port starega пристanišča, saj poteka prenova območja starega pristanišča in njegova ponovna integracija z mestom. Drugi cilj je pametna informacijska platforma za zagotavljanje vseh informacij o različnih možnostih mobilnosti, ki jih uporabniki oz. potniki potrebujejo.

Platforma je vključena v razvoj ITS (Inteligentnih Transportnih Sistemov), katerih cilj je vključevanje in uporaba IKT (informacijsko komunikacijskih tehnologij) v prometu in mobilnosti. Platforma ima obliko odprtega, neodvisnega, integriranega in medsebojno delujočega multimodalnega sistema infomobilnosti, ki zagotavlja statične in dinamične georeferencirane informacije o celotni ponudbi prevoza. Tako so na enem mestu na razpolago vse informacije, ki so potrebne za načrtovanje potovanja na ciljnem območju za zasebni in javni promet ter za potniški in tovorni. V pomoč so vsem zainteresiranim deležnikom od potnikov, turistov, prebivalcev, mestnih oblasti, javnih zavodov ter državnim organom.

V projektu je mesto Trst ustvarilo repozitorij, pametni transportni sistem, v katerega se vnašajo informacije namenjene različnim skupinam uporabnikov. Razvite bodo tri aplikacije, prva bo turistična mobilna aplikacija za potnike na križarjenju, druga bo mobilna aplikacija za

parkiranje, ki pomaga voznikom pri iskanju parkirišča, tretja pa bo spletna stran s prikazom vseh zbranih podatkov.

### 3.6. CHESTNUT CompreHensive Elaboration of STRategic plaNs for sustainable Urban Transport

Urbani deli Mestne občine Koper, občine Piran, Izole in Ankarana so opredeli kot somestje v katerem prebiva glavnina prebivalcev vseh štirih občin. Velikost in obmorska lega somestje uvrščata med največja slovenska mesta in med razvojno najbolj perspektivni urbani območji države.

Pripravili so koncept prometne celostne ureditve tega območja, ki temelji na celostnem razvoju vseh vrst prometa, na ureditvi, zmanjševanju in upravljanju parkirnih površin v območjih obalnega pasu in urbanih središčih in vzpostavitve multimodalnih točk, ki povezujejo vse oblike prevozov. To zahteva pripravo učinkovitega javnega potniškega prometa v povezavi s sistemom »parkiraj in se pelji«, ki omogoča dostop do obalnega pasu in mestnih središč. Uvedba pomorskega prometa je mišljena predvsem kot storitev prilagojena za obdobje poletne sezone in izven. Velik poudarek je dan spodbujanju pešačenja ter kolesarjenja z nadgradnjo in izgradnjo novih omrežij, ureditvijo sistema za izposajo koles in uvajanjem sodobnih sistemov za premagovanje višine.

V okviru projekta so partnerji razvili skupno metodologijo načrtovanja mobilnosti, ki vključuje scenarije mobilnosti z načrti za trajnostno mestno mobilnost na ravni funkcionalno urbanega območja (FUO), kjer so v ospredju ljudje in njihove potrebe. En od glavnih ciljev projekta je tudi izvedba pilotnih ukrepov, za doseganje zastavljenih ciljev.

Projekt CHESTNUT je prispevek k razvoju boljše povezanosti ter okolju bolj prijaznega in varnega prometa v funkcionalnih urbanih območjih, ki temelji na celostnem načrtovanju oz. na povezovanju trajnostnih oblik mobilnosti, kot so javni prevoz, kolesarjenje, hoja, vozila na električni pogon, javni pomorski promet.

Med ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti je navedena tudi vzpostavitev pomorskega JPP med vsemi občinami (dodatne linije v času poletne turistične sezone) in tudi čezmejnem sodelovanju z Umagom in Trstom, saj naj bi uvedba novih storitev spodbudila kroženje obiskovalcev med izrazito turističnimi mesti.

(vir: [www.rrc-kp.si/sl/projekti/referencni-projekti/chestnut.html](http://www.rrc-kp.si/sl/projekti/referencni-projekti/chestnut.html))

### 3.7. FUTUREMED (2012-2015)

FUTUREMED projekt, sofinanciran v okviru Sredozemskega programa (MED), namenjen informacijski podpori pri mobilnosti tako v tovornih kot v potniških sistemih, s katero želijo doseči trajnostno izboljšanje konkurenčnosti pristaniško-zalednih sistemov (vir; [www.futuremedproject.eu](http://www.futuremedproject.eu)).



### 3.8. EUSAIR – EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region

Strategija EU za jadransko-jonsko regijo (EUSAIR) naj bi dala nov zagon za sodelovanje in investicije celotnega območja Jadranskega in Ionskega morja. Strategija EU temelji na jadransko-jonski pobudi, ki je bila ustanovljena leta 2000 in povezuje osem držav: štiri države članic EU (Hrvaška, Grčija, Italija in Slovenija) in štiri države, ki niso članice EU (Albanija, Bosna in Hercegovina, Črna gora in Srbija). S strategijo se spodbuja gospodarsko rast, njeni cilji pa zajemajo tudi zaščito morskega in celinskega okolja. Zaradi slabe infrastrukturne povezanosti jadransko-jonske regije so predvidene transportne in energetske povezave, ki so ključne za gospodarski in socialni razvoj regije. Drugi steber »povezovanje regije« ima za cilj izboljšati prometno in energetske povezljivost. Za doseg tega so se osredotočili na tri teme: pomorski promet, intermodalne povezave z zaledjem in energetska omrežja. Izboljšati želijo tudi dostopnosti do obalnih območij in otokov z optimiziranjem uporabe tovornih in potniških poti ter vključevanjem zasebnih in javnih zainteresiranih deležnikov (vir: [www.adriatic-ionian.eu/](http://www.adriatic-ionian.eu/)).

### 3.9. Pregled celostnih prometnih strategij Mestne občine Koper, Občine Izola, Občine Piran in Občine Ankaran

Pri pregledu obstoječih strategij smo se osredotočili na pomorski potniški promet, ki ga posamezne občine predvidevajo, ne glede na to ali gre za medkrajevni, medobčinski ali meddržavni pomorski promet. Celostne prometne strategije posameznih občin se nahajajo na spletni povezavi <https://www.sptm.si/gradiva/celostne-prometne-strategije>.

#### 3.9.1. Mestna občina Koper

Celostna prometna strategija Mestne občine Koper (MOK) je bila sprejeta maja 2017 in predstavlja ključni strateški dokument na področju celostnega načrtovanja prometa. V dokumentu so analizirani glavni problemi in izzivi s področja prometa in prometne infrastrukture. V viziji celostne ureditve prometa so zato predvideli pet strateških ciljev, ki so spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina, optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja, oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa, ureditev optimiziranega cestnega prometa in vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja. Tretji steber, ki obravnava sodobno oblikovan javni potniški promet predvideva v svoji 6. točki tudi, v sodelovanju z državo, vzpostavitev prevoza potnikov po morju do leta 2025. Kot ukrep je zapisano, da si bo MOK prizadevala vzpostaviti medkrajevni, medobčinski in meddržavni prevoz potnikov po morju. Ocenjena vrednost ukrepa je 2,5 mio EUR in rok izvedbe 2022.

#### 3.9.2. Občina Piran

Celostna prometna strategija Občine Piran je bila pripravljena leta 2017 in je strateški dokument za uresničevanje ukrepov na področju prometa. Strategija v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja, vključuje ukrepe za opravljanje potovanj, ki so ekološko bolj sprejemljiva. Naraščanje osebnega motornega prometa prebivalcev in obiskovalcev (zlasti v poletnih mesecih) prinaša veliko negativnih posledic, zato so v viziji razvoja prometa v občini omenili tudi razvoj pomorskih linij znotraj priobalnega pasu občine z možnostjo navezave na sosednje obalne občine. Ugotovili so, da je razvoj pomorskega prometa in s tem razvoj novih inovativnih turističnih produktov »po vodi« smiselna šele, ko bo v celotni občini izvedena

optimizacija cestnega prometa, ki je predpogoj, da se lahko vzporedno razvijajo tudi druge oblike potovanj, ki ne potekajo po kopnem.

### 3.9.3. Občina Izola

Celostna prometna strategija Občine Izola je bila pripravljena leta 2017. V četrtem strateškem stebru imajo zapisano, da je velika priložnost tudi v boljši integraciji različnih oblik javnega potniškega prometa, ter da vidijo potencial tudi v uvedbi morske linije za potniški promet. Zato so pod Ukrepe uvrstili tudi študijo uvedbe morskega potniškega prometa, ki bo preučila smiselnost uvedbe morskega javnega potniškega prometa, ki bi lahko povezoval obalne kraje v regiji. Študija bi se po njihovem planu morala izvesti v letu 2019.

### 3.9.4. Občina Ankaran

Celostna prometna strategija Občine Ankaran je strateški dokument, pripravljen leta 2020, v katerem je prikazano zaporedje ukrepov na področju prometa. S strategijo bodo skušali doseči celostne spremembe potovalnih navad in izboljšanje porazdelitev mobilnosti na način, da bo več poti opravljenih z javnim prevozom, kolesom in peš. Med ukrepi so zapisali, da je pri povezovanju s sosednjimi občinami in drugimi deležniki prihodnost tudi v širjenju pomorskega potniškega prometa, ki ga v občini trenutno ni. Potencial vidijo v območju Adrie Ankaran, kjer bi lahko ponovno vzpostavili javni pomorski potniški promet s sosednjimi občinami, pa tudi na Sv. Katarini in v Valdoltri. Zato so predvideli izdelavo študije (do leta 2022), kjer bodo v sodelovanju s sosednjimi občinami preučene možnosti izvedbe medobčinskega pomorskega javnega potniškega prometa, ki bi povezoval obalne kraje v regiji. S povezavami bi zagotovili predvsem nove priložnosti za turistični razvoj ter izboljšali pogoje za intermodalnost.

## 4. UREJENOST POMORSKEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Trije nivoji predpisov urejajo pomorski promet v evropskih morjih, in sicer, mednarodni predpisi, predpisi v EU in nacionalni predpisi. Ladje na mednarodnih potovanjih, vključno s plovbami med dvema državama članicama, morajo spoštovati mednarodne konvencije in nekatera pravila EU, medtem, ko morajo ladje v notranjem prometu, torej med pristanišči ene države članice, spoštovati pravila EU in nacionalne zakonodaje.

### 4.1. Ureditev notranjih pomorskih potniških prevozov v EU

Na EU nivoju je za potniške ladje najpomembnejša Direktiva 2009/45/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL št. 163 z dne 25. 6. 2009). Novembra 2017 je ta bila dopolnjena oz. spremenjena z Direktivo 2017/2108/EU Evropskega parlamenta in Sveta (UL št. 315 z dne 30. 11. 2017). Direktiva 2009/45/ES se uporablja od 15. julija 2009, medtem ko je Direktiva (EU) 2017/2108 začela veljati 20. decembra 2017 in se mora v državah EU uporabljati od 21. decembra 2019.

Vsako novo potniško ladjo mora pregledati uprava države zastave (države, kjer je ladja registrirana), pred predajo ladje v uporabo, enkrat na 12 mesecev in po potrebi, zaradi večjih popravil, sprememb ali predelave.

Spričevalo o varnosti potniške ladje se izda za obdobje, ki ne presega 12 mesecev. Obnovitev spričevala o varnosti potniške ladje se izda po opravljenem rednem pregledu; ladje in oprema torej morajo biti ustrezno vzdrževane, sicer ladja ne pridobi varnostnega spričevala.

Vsaka država članica mora kot država gostiteljica priznati spričevalo o varnosti potniške ladje ali spričevalo o varnosti hitra plovila in dovoljenje za upravljanje, ki ga je izdala druga država članica za ta plovila, ko opravljajo notranje potovanje.

Ladje za prevoz potnikov in hitra potniška plovila morajo zadovoljiti minimalne varnostne zahteve glede, konstrukcije in stabilnosti, varnostne opreme, števila posadke in njihove usposobljenosti ter preprečevanja onesnaževanja. Priročnik za usposabljanje mora biti napisan v delovnem jeziku ladje in mora biti dostopen v vsaki jedilnici za posadko, rekreacijskem prostoru ali vsaki kabini za posadko.

Ladja in njeni elementi (struktura, stroji, električne napeljave in oprema) morajo biti narejeni iz ustreznih materialov (negorljivost) in na ustrezen način (preprečevanje pregrevanja, stabilnost nepoškodovane ladje in stabilnost v poškodovanem stanju, zanesljivost delovanja opreme). Trup, nadgradnje, strukturne pregrade, krovi in krovne hišice morajo biti zgrajeni iz jekla ali iz drugega enakovrednega materiala (vezano na izpostavljenost ognju). Ladje morajo imeti dovolj moči za vzratno vožnjo, da se zagotovi ustrezno manevriranje v vseh normalnih okoliščinah.

Vsaka potniška ladja, daljša od 24 metov, mora imeti na krovu vsaj radijsko reševalno opremo, radarske reflektorje, osebno reševalno opremo, reševalna plovila in reševalne čolne, signalne bakle in rakete ter naprave za metanje vrvi. Skupna zmogljivost rešilnih plovil, vključno z rešilnimi splavi, mora biti 110 % (velja za obstoječe ladje) in 125 % (velja za nove ladje) skupnega števila oseb, za prevoz katerih je ladja registrirana. Tudi reševalnih jopičev mora biti

več kot je maksimalno število potnikov, in morajo biti različni – standardni, otroški, za dojenčke in za potnike večjih izmer. Določeno število rešilnih jopičev mora biti v bližini zbirnih mest.

Alarmni sistem mora biti slišen na celotni ladji, dostop do prostorov, iz katerih se obvešča potnike in sproža alarm ima omejeno število posadke. Na ladji mora biti ustrezno število ustrezno usposobljenih članov posadke. Vsak član posadke mora vsak mesec sodelovati na najmanj eni vaji zapuščanja ladje in eni protipožarni vaji.

Direktiva 2009/45/ES je v veliki meri povzela zahteve Mednarodne pomorske organizacije (IMO – *International Maritime Organization*) za mednarodna potovanja potniških ladij. S to direktivo je bila zagotovljena visoka skupna raven varnosti po vsej EU in bile so dosežene pomembne koristi za notranji trg oz. trg rabljenih ladij, vendar je bila dokaj neuporabna za ladje, krajše od 24 metrov. Teh plovil je veliko, zgrajena pa so za opravljanje številnih različnih storitev, zato jih najdemo v različnih modelih in z različnimi konstrukcijskimi in tehničnimi rešitvami. Posledično je zelo težko opredeliti sklop podrobnih pravil. Namreč, od skoraj 2.000 majhnih potniških ladij jih je le okrog 70 ustrezalo zahtevam iz Direktive 2009/45/ES; problem je predvsem v materialu izgradnje, saj jih je iz lesa približno 1.000, iz sestavljenega materiala približno 600 in iz aluminija nekaj manj od 200. Za take ladje niso obstajali skupni standardi ali merila za varnost na ravni EU ali mednarodni ravni in je vsaka država članica sprejela drugačen pristop k reguliranju njihove varnosti, kar je rezultiralo v razlikah pri ukrepih, pristopih in razlagah pravil ter težavah pri nakupu rabljene ladje v drugi državi. Pokazala se je potreba po enotnejšem pristopu k varnosti za majhne potniške ladje, ki opravljajo notranja potovanja v vodah EU in zato je nastala Direktiva (EU) 2017/2018.

Direktiva (EU) 2017/2108 s področja uporabe Direktive 2009/45/ES izvzema vsa obstoječa in nova potniška plovila, krajša od 24 metrov, saj naj bi ta bila zajeta v nacionalno opredeljenih varnostnih standardih. Prav tako opredeljuje kot jeklu enakovreden material aluminijevo zlitino ali kateri koli drug negorljiv material, ki ob koncu izpostavljenosti standardnemu preizkusu požarne varnosti sam po sebi ali zaradi svoje izolacije ohranja lastnosti strukture in celovitosti, enakovredne jeklu.

#### 4.1.1. Ureditev pomorskih potniških prevozov v Sloveniji

Slovenija je od februarja 1993 članica IMO, od aprila 2002 pa tudi Mednarodne hidrografske organizacije (IHO – *International Hydrographic Organization*). Kot članica IMO je Slovenija tudi podpisnica večine mednarodnih konvencij, ki nastajajo in se dopolnjujejo pod okriljem te organizacije.

Temeljni pravni predpisi, ki urejajo področje pomorske plovbe v Sloveniji, so:

- Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije,
- Resolucija o nacionalnem programu pomorstva Republike Slovenije,
- Pomorski zakonik,
- Pravilnik o potniških ladjah ter
- Pravilnik o registraciji oseb na potniških ladjah.

Ti pravilniki prenašajo v slovensko zakonodajo evropske direktive, ki pa v večji meri povzemajo usmeritve IMO.

Potniške ladje so razdeljene v štiri razrede glede na morska območja, v katerih lahko plujejo. Prilagajanje zahtev SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS, Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju) različnim razredom ladij v notranjem potniškem pomorskem prometu v EU zahteva sodelovanje z nacionalnimi tehničnimi strokovnjaki ob upoštevanju vseh pomembnih vidikov in posledic. Tako se ob primernem upoštevanju pogojev v notranji plovbi, znižajo stroški in zagotavlja konkurenčno izkoriščanje potniških ladij, ki se uporabljajo samo za domača potovanja<sup>2</sup>.

Notranje morske vode in teritorialno morje Republike Slovenije spadajo v morsko območje razreda D. To pomeni, da je verjetnost visokih valov, višjih od 1,5 metra, manjša od 10 %, merjeno v obdobju enega leta pri celoletni plovbi ali v določenem obdobju pri sezonski plovbi, in da gre za morsko območje, katerega zemljepisne koordinate niso nikoli več kot 3 milje oddaljene od linije obale v skladu s srednjo višino plime. Razred D ima najmanj zahtev glede potniških ladij, ker gre za najmanj nevarna morja.

Na potniški ladji pod slovensko zastavo in na potniški ladji, ki začne ali konča potovanje v slovenskem pristanišču, poveljnik ali družba določi delovni jezik, ki se uporablja na ladji, in ga vpiše v ladijski dnevnik. Vsak pomorščak mora delovni jezik razumeti ter v njem dajati ukaze, navodila in povratna poročila. Če delovni jezik ni slovenščina, so vsi načrti in sezname, ki se objavijo, opremljeni s prevodom v delovnem jeziku. Osebe, ki na potniški ladji po načrtu razporeditve ob alarmu pomaga potnikom, mora biti zlahka prepoznavno in sposobno sporazumevanja s potniki (Uredba o pooblastilih pomorščakov, UL št. 85/14).

Potniška ladja v notranji plovbi mora imeti ustrezno konstrukcijo trupa (kakovost vgrajenega materiala, način spojitve konstrukcijskih elementov trupa in kakovosti izdelave ladje), plovne lastnosti, pogonske in druge naprave ter opremo.

Pravilnik o potniških ladjah iz leta 2019 se uporablja za nove in obstoječe potniške ladje z dolžino 24 metrov ali več in hitra potniška plovila, določa pa tudi posebne zahteve za obstoječe potniške ladje, krajše od 24 metrov, ki opravljajo notranja potovanja, za katere ne velja Direktiva 2009/45/ES. Zanje veljajo posebni varnostni standardi, ki jih določijo države članice. Te lahko bolje ocenijo lokalne omejitve plovbe za te ladje v smislu razdalje do obale ali pristanišča in vremenskih razmer. Pri določanju teh standardov morajo države članice upoštevati smernice, ki jih je objavila Komisija in ki so v skladu z IMO (2019/C 142/01).

Glede na območje plovbe in dolžino plovila pravilnik določa obvezno oziroma minimalno opremo posameznega plovila.

Vsaka potniška ladja, ki je krajša od 24 metrov, mora imeti naslednjo opremo (Pravilnik o potniških ladjah, Priloga III):

---

<sup>2</sup> Standardi SOLAS 1974 so v osnovi razviti za mednarodna potovanja, da bi vzdrževali dogovorjeno raven varnosti. Ti standardi zato lahko pomenijo visoke stroške z negativnimi posledicami za prevoznike, ki opravljajo prevoze po morju samo v notranjem prometu.

- sidro primerne teže z najmanj 40 metrov dolgo vrvjo ali verigo za sidranje ter tri vrvi za privez, skupne dolžine najmanj 45 metrov ustrezne jakosti,
- vitlo ali drugo sredstvo za privez,
- rezervno ročno rudo, če se ladjo krmari s krmarsko napravo,
- ročno črpalko in vedro s korcem (lijakom),
- radijsko postajo z digitalnim selektivnim klicem na zelo visokih frekvencah (DSC VHF - *Digital selective calling very high frequency*),
- kompas z osvetlitvijo,
- baterijsko svetilko,
- luči, po predpisih o izogibanju trčenja na morju,
- rog za meglo ali drugo zvočno sredstvo,
- šest rdečih bakel, šest rdečih raket,
- protipožarno sekuro in najmanj dva prenosna gasilna aparata.

Prostor, kjer je motor, mora biti s pregrado ločen od prostora za potnike. Če je pregrada lesena, mora biti obložena s pločevino ali drugim negorljivim materialom. Ladja ne sme imeti bencinskega motorja, prostor za tank mora biti zračen, oprema pa atestirana.

Ladja daljša od 12 metrov pa mora imeti dodatno še:

- tri gasilne aparate,
- komplet prve pomoči,
- dva rešilna pasova, vsak z najmanj 25 metrov dolgo vrvjo debeline 6 mm,
- rešilne jopiče v tolikšnem številu, kolikor oseb sme prevažati ladja,
- platno za zaščito pred soncem,
- komplet orodja za vzdrževanje mehanskih naprav na ladji s potrebnimi rezervnimi deli,
- pnevmatske rešilne splave po tehničnih pravilih pooblaščenega klasifikacijskega zavoda.

Ladja, daljša od 12 metrov, mora imeti higiensko urejeno stranišče s fekalnim tankom in zadostno količino pitne vode, odvisno od števila oseb, ki jih sme prevažati. Le-to se izračuna po formulah glede na obliko oz. opredeli z dovoljenim ugrezom in mora biti na ladji vidno zabeleženo.

Ladje razreda D morajo imeti vsaj radijsko napravo, ki lahko oddaja in sprejema ultra kratke valove (UKV)<sup>3</sup>.

Ladje, ki prihajajo v slovenska pristanišča morajo preko portala Nacionalnega enotnega okna za pomorski promet opraviti formalnosti poročanja in posredovati podatke za vse državne organe, upoštevati določbe o najvišji dovoljeni vsebnosti žvepla v pogonskih gorivih, pridobiti dovoljenja za izvajanje del na ladji in zagotavljati skladnost z zahtevami za sisteme štetja in registracijo oseb na potniških ladjah itd.

---

<sup>3</sup> Dolžina radijskih valov in frekvenca radijskih valov sta obratno sorazmerni vrednosti; višja frekvenca pomeni krajše valove, zato sta UKV in VHF postaji enaki. Te postaje ne omogočajo večjih dometov in ne prehajajo preko over, njihov domet pa je nekje 20 do 30 NM.

Pred izplutjem potniške ladje iz pristanišča Republike Slovenije mora ladjar zagotoviti, da so preštete vse osebe na ladji in se število oseb na ladji sporoči poveljniku in popisovalcu potnikov oz. sistemu ladjarja na kopnem.

#### *Pregled čolnov/ladij za prevoz potnikov do dolžine 24 metrov, ki prevažajo več kot 12 potnikov*

Plovila, namenjena prevažanju potnikov, morajo opraviti pregled vsako leto, da se zagotovi ustreznost varnost potnikov. Pri tem se preverja (BV, brez datuma):

- sposobnost plovbe potniške ladje,
- meritev tonaže potniške ladje,
- tovorna črta potniške ladje,
- sistem o preprečevanju onesnaževanja z olji.

Lastnik ladje mora tehničnemu pregledniku na vpogled zagotoviti vpisni list za plovilo, tehnično dokumentacijo plovila z ustreznimi certifikati ali spričevali ter zavarovanje za plovilo. Preglednik registra si bo nato v prisotnosti lastnika ali pooblaščenca ogledal plovilo, do katerega mu mora naročnik pregleda omogočiti dostop, in predhodno sporočiti lokacijo ogleda.

Nove potniške ladje in obstoječe potniške ladje morajo imeti spričevalo o varnosti potniške ladje. Ladje, zgrajene iz enakovrednega materiala pred 20. decembrom 2017, izpolnjujejo zahteve iz tega pravilnika in Direktive 2009/45/ES do 22. decembra 2025.

Pregled plovil dolžine nad 12 metrov izvaja samo klasifikacijski zavod, krajše čolne pa lahko preveri tudi uprava za pomorstvo oz. njena izpostava.

#### *4.2. Ureditev mednarodnih pomorskih potniških prevozov v EU*

Mednarodna pomorska organizacija (IMO) je specializirana agencija Združenih narodov, ki je zadolžena za postavljanje standardov in zakonodajnega okvirja v mednarodnem pomorskem prometu. Na mednarodnih pomorskih potovanjih morajo ladje za prevoz potnikov (to je po definiciji vsaka ladja, ki lahko sprejemne 12 ali več potnikov) ustrezati zahtevam IMO, predvsem tistim iz Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) in Mednarodne konvencije o tovornih črtah iz leta 1966 (International Convention on Load Lines – LL). Obe konvenciji so ratificirale vse države članice EU. Kot vse druge ladje, pa morajo slediti tudi pravilom Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).

V EU štejemo za mednarodno plovbo ladijsko potovanje med dvema pristaniščema, ki nista v isti državi članici oz. potovanje, ki poteka iz pristanišča v državi članici do pristanišča, ki ni v tej isti državi in obratno.

Vsak čoln mora pri plovbi v tujem teritorialnem morju in notranjih morskih vodah (oziroma izven meja domačega teritorialnega morja) izobesiti zastavo državne pripadnosti (države matičnega pristanišča oziroma registracije plovila) in zastavo države gostiteljice. Praviloma je zastava državne pripadnosti izobešana na krmu plovila. V domačem teritorialnem morju in

notranjih morskih vodah zastava državne pripadnosti ni potrebna, izobesiti jo morajo le plovila, ki se uporabljajo za javne namene (Hidrografija, 2018).

Pomorščaki in drugo osebje na potniških ladjah imajo pomembno vlogo pri zagotavljanju varnosti potnikov. Predpisi IMO v Mednarodni konvenciji o standardih za usposabljanje, pooblastilih in opravljanju straže pomorščakov (STCW – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) za pomorščake in drugo osebje, ki dela na potniških ladjah, zahtevajo posebno usposabljanje za varnost in nujne primere (obvladovanje množic, obvladovanje izrednih razmer in vedenja ljudi, varnost potnikov).

Potniške ladje na kratkih mednarodnih potovanjih morajo imeti delno ali popolnoma zaprte rešilne čolne za najmanj 30 % oseb na krovu, skupaj z napihljivimi ali trdimi rešilnimi splavi pa morajo doseči skupno zmogljivost 100 %. Na potovanjih potniških ladij, ki trajajo manj kot 24 ur, je treba zagotoviti ustrezno število rešilnih jopičev za dojenčke, in sicer teh mora biti za vsaj 2,5 % od celotnega števila vkrcanih potnikov (na potovanjih, ki trajajo dlje, je treba za vsakega vkrcanega dojenčka zagotoviti rešilni jopič). Zagotoviti je treba tudi zadostno število ustreznih dodatkov, če zagotovljeni rešilni jopiči za odrasle niso namenjeni osebam z obsegom prsnega koša do 1.750 mm ali več.

Direktiva (EU) 2017/2109 iz novembra 2017 je podala spremembe Direktive 98/41/ES o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih, in spremembe Direktive 2010/65/EU Evropskega parlamenta in Sveta o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih. Nova direktiva je posodobila in pojasnila do takrat obstoječe zahteve glede štetja in registracije potnikov in članov posadke na potniških ladjah ter vključila zahtevo po beleženju nacionalnosti potnikov in shranjevanju seznamov potnikov in posadke v nacionalnem enotnem oknu (NEO). NEO je storitveni portal za spremljanje in nadzor pomorskega prometa ter izmenjavo pomorskih podatkov. Njegov cilj je povezovanje različnih sistemov zato, da se vsi nujno potrebni podatki ob prihodu in odhodu ladje poročajo le enkrat, ter se nato posredujejo različnim pristojnim organom in državam članicam Evropske unije. 6 Preden potniška ladja izpluje, morajo podatke o številu oseb na ladji sporočiti poveljniku ladje in jih vnesti v enotno okno, ali, če se tako odloči država članica, sporočiti imenovanemu organu. Na daljših potovanjih, ko je do naslednjega postanka več kot 20 milj, je treba zbrati podrobnejše podatke o potnikih. Podobno zahteva tudi Uredba 562/2006 94 (Zakonik o schengenskih mejah), ki pravi, da morajo vse ladje, ne glede na velikost, ki delujejo na linijah znotraj schengenskega območja, registrirati podrobne podatke o potnikih in posadki ter jih posredovati mejnim policistom pred prihodom in pred odhodom ladje (obrazca FAL 5 in 6). Podobna obveznost obstaja v skladu z Uredbo 725/2004.

Načeloma v schengenskem območju ni posebnih pregledov za potnike iz EU, ki potujejo z ladjo. Kontrole se izvajajo na notranjih mejah samo v primeru, da pristanišče nima ločenih prostorov za pregled schengenskih in neschengenskih prihodov.

V primeru nesreče se na mednarodnih pomorskih potovanjih uporabljajo določila Regulative 392/2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju.



Opisali smo najpomembnejše elemente iz EU zakonodaje na področju mednarodnih pomorskih prevozov potnikov, ki se aplicirajo na prevozu med Slovenijo in Italijo. Če povzamemo so to:

- SOLAS konvencija iz leta 1974 z vsemi amandmaji in protokoli
- MARPOL konvencija iz 1978 z vsemi amandmaji in protokoli
- STCW konvencija v segmentu za posadko na potniških ladjah
- Direktiva 2009/45 in dopolnitev Direktiva 2017/2108 za varnostna pravila in standarde
- Direktiva 2017/2110 o obveznih pregledih potniških ladij
- Direktiva 98/41/ES in dopolnitev Direktiva 2017/2109 o registraciji potnikov

## 5. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA POMORSKIH POVEZAV NA OBRAVNAVANIH OBMOČJIH

Slovenija in Italija se zelo razlikujeta glede števila in strukture potnikov v pomorskem prometu. Italija je v samem vrhu EU z več kot 86 milijoni prepeljanih potnikov (od tega okrog 5 milijonov potnikov na ladjah za križarjenja), medtem ko je Slovenija z okrog 100.000 potnikov nekje na koncu te razvrstitve. V Italiji potekajo redne trajektne linije in linije s hitrimi potniškimi ladjami celo leto, prav tako imajo veliko povezav s Francijo, Španijo, Malto, Grčijo in Hrvaško. V Sloveniji smo v preteklosti imeli (neuspeli) poskus povezave obalnih mest z ladijsko povezavo, v zadnjih dveh letih pa taka povezava ponovno poteka. Trenutna izvedba ne predstavlja sistemsko rešitev, vendar je pogojena z izvedbo specifičnih mednarodnih in državnih projektov. Še vedno pa velika večina potnikov v pomorskem prevozu odpade na potnike, ki z ladjami za križarjenje prispejo v Koper.

Razdalje med severno jadranskimi pristanišči niso velike, jasno pa je, da je pomorska povezava najbolj smiselna v primerih, ko je direktna linija med pristanišči, bistveno krajša od cestnih povezav (npr. ko so pristanišča na robovih zalivov).

BENETKE																		
LIGNANO	38,4																	
GRADEŽ	46,8	10,7																
TRŽIČ	59,3	23,4	12,8															
TRST	60,2	25,5	14,8	11,9														
KOPER	58,5	25,9	15,8	16,0	6,5													
IZOLA	55,5	23,4	13,7	15,5	7,4	3,4												
PIRAN	51,5	20,3	11,4	15,6	10,4	7,2	4,3											
PORTOROŽ	52,5	21,9	13,2	17,5	12,3	9,1	6,2	1,9										
UMAG	49,2	22,0	15,4	22,0	18,1	14,9	12,1	8,0	8,9									
NOVIGRAD	51,1	28,5	23,0	29,6	25,7	22,5	19,7	15,6	16,5	8,7								
POREČ	53,4	34,3	29,1	35,9	31,9	28,8	25,9	21,9	22,8	15,0	7,0							
ROVINJ	57,4	41,6	36,9	43,6	39,6	36,5	33,6	29,5	30,5	22,6	14,8	8,0						
PULJ	71,1	58,5	54,0	60,7	56,7	53,6	50,7	46,7	47,6	39,9	32,0	25,2	17,3					
RT KAMENJAK	76,8	64,6	60,1	66,8	62,8	59,7	56,8	52,7	53,7	46,0	38,1	31,3	23,4	11,4				
	BENETKE	LIGNANO	GRADEŽ	TRŽIČ	TRST	KOPER	IZOLA	PIRAN	PORTOROŽ	UMAG	NOVIGRAD	POREČ	ROVINJ	PULJ	RT KAMENJAK			

**Slika 4: Razdalje v morskih miljah med pristanišči v severnem Jadranu**

Vir: (Hidrografija, 2018)

### 5.1. Pomorske povezave na slovenski strani

Slovenska obalna mesta so bila v preteklosti med seboj povezana po morju. Na relaciji Portorož-Ankaran je namreč na redni liniji vozil potniški katamaran Big Red, ki je lahko sprejel 81 potnikov. Pot je premagoval v uri in pol z vmesnimi postanki na Bernardinu, v Piranu, Izoli in Kopru.

V začetku poletja 2020 je bila napovedana brezplačna ladijska linija, ki je ob sobotah in nedeljah v poletni sezoni dvakrat dopoldne in dvakrat popoldne povezovala Ankaran, Koper, Izola in Piran. Plovba je trajala skoraj dve uri, ladja pa je omogočala tudi prevoz petih koles. Aktivnost je bila del projekta CROSSMOBY, program sodelovanja Interreg V-A Italija-Slovenija 2014–2020. Zanimanje za brezplačne prevoze je bilo zelo veliko, pogosto je presegalo kapaciteto ladje, ki je bila zaradi COVID razmer omejena na 35-40. Za vkrcanje na ladjo ni obstajal sistem rezerviranja, nekateri potniki pa so dojemali storitev kot panoramsko vožnjo ob slovenski obali (ki je sicer pri istem ponudniku plačljiva storitev in stane 8 do 26 EUR odvisno od izbrane ponudbe) in ne kot poizkus premika dela potnikov s cest na morje.

Ne glede na opisane težave v letu 2020, se je v letu 2021 storitev prevozov po slovenskem morju nadaljevala; potekala je do začetka oktobra, vse dni v tednu, razen ob ponedeljkih. Cena pomorskega prevoza je bila simbolična od 1 do 3 EUR. Zaradi COVID razmer so na ladjo sprejeli do 21 potnikov in 16 koles (ladja ima sicer kapaciteto 70 potnikov).

Ponudbo potniških ladij v slovenskem morju dopolnjuje ladja Nova, ki je bila zgrajena leta 2013 v Italiji in je registrirana za prevoz 90 potnikov, sprejme lahko tudi potnike v invalidskih vozičkih. Ladja je namenjena panoramskim plovbam, piknikom in najemom za posebne prilike, ne pa rednim vožnjam potnikov.

Podobne aktivnosti že skoraj tri desetletja ponuja podjetje Safari z ladjo Laho.

Za naročanje prevozov po slovenskem morju je na voljo aplikacija Wayv. Wayv je mobilna platforma, ki deluje kot posrednik med ponudniki storitev ladijskih prevozov in potniki, ki si želijo prevoza po slovenskem morju. Platforma omogoča hitro in udobno potovanje za potnike, ki lahko izbirajo med več kot 20 točkami vkrcanja in več kot 30 ponudniki prevoza. Prevoznik samostojno določi ceno prevoza, uporabnik pa plača prevoz preko aplikacije. Uporaba aplikacije je brezplačna, potnik plača zgolj ceno prevoza, ki jo določi izvajalec prevoza pri oddaji ponudbe za prevoz. Ponudniki prevozov so podjetja in posamezniki, ki skladno s slovensko zakonodajo lahko izvajajo ladijske prevoze oseb, le-ti pa so tudi redno preverjeni s strani imetnika platforme. Prevoze opravljajo izključno v slovenskem morju (LAS Istre – Lokalna akcijska skupina za območje občin Ankaran, Izola, Koper in Piran). Projekt je bil pridobljen v okviru Javnega poziva za izbor operacij za uresničevanje ciljev Strategije lokalnega razvoja »LAS Istre« v letu 2017 in je delno financiran iz EU, in sicer iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, ter s strani RS. Začel se je novembra 2018 in se bo zaključil s koncem leta 2021, zaključek spremljanja delovanja pa bo konec leta 2026 (povzeto po Wayv, 2021).

## 5.2. Pomorske povezave na italijanski strani severnega Jadrana

Kot smo že v uvodu tega poglavja napisali, je Italija izrazito pomorska država in po celotni državi potekajo redne ladijske povezave z namenom prevoza potnikov. Enako velja za prevoze s tujino. V določenih primerih je omogočen tudi prevoz avtomobilov, v nekaterih primerih pa zgolj prevozov potnikov. Med take spada tudi pomorska povezava med Trstom in Miljami, ki se že vrsto let, natančneje okrog 20, odvija skozi celotno leto. Prevoz traja pol ure, opravlja pa se s tremi različnimi ladjami, ki imajo kapaciteto med 200 in 300 potnikov. Na delovne dni

imajo 10 povezav v vsako smer, med prazniki in ob vikendih pade ta številka na šest. Potniki lahko tako vozovnico za eno vožnjo, kakor tudi abonmaje kupijo na ladji.

**Tabela 3: Cenik pomorskih prevozov med Trstom in Miljami**

Vrsta vozovnice	Cena
Ena enosmerna vožnja	4,45 EUR
Ena povratna vožnja	8,35 EUR
Abonma za 10 voženj	13,85 EUR
Abonma za 50 voženj	33,45 EUR
Prevoz kolesa	0,90 EUR

*Vir: (Trieste trasporti, 2021)*

V poletnem obdobju, od 1. 6. do 7. 9. 2021, je Trst vsakodnevno povezan tudi Sesljanom, z vmesnima postankoma na Barkovljah in Grljanu. Ladja iz Trsta izpluje 4 × dnevno, med začetno in končno destinacijo pa traja plovba 80 minut. Tudi na tej liniji se vozovnice oz. abonmaje nabavi na ladji, cene pa sledijo logiki cen na povezavi Trst-Milje, torej količinske popuste s podobnimi razmerji.

Linijske potniške prevoze izvaja podjetje Delfino Verde Navigazione, lastnika Silvana Perica, ki že dvajset let zagotavlja pomorske povezave med Trstom in bližnjimi obalnimi mesti. Trenutno prevoze opravljajo s tremi ladjami, zgrajenimi v italijanskih ladjedelnicah, ki plujejo pod italijansko zastavo.

Najmanjša med njimi je ladja Delfino Verde AS, ki je bila zgrajena leta 2006. Dolga je 25,5 in široka 6,5 metrov ter ima kapaciteto 212 potnikov.

Ladja Delfino Verde Gold poleti vozi na liniji Trst-Sesljan. Ladja, zgrajena leta 2011, je dolga 27,2 in široka 6 metrov, na liniji pa vozi s povprečno hitrostjo okrog 9,5 do 10 vozlov (dosega lahko hitrost 16,3 vozlov), torej med 17,5 in 18,5 km/h. Ta ladja ima kapaciteto 198 potnikov.

Največja in najnovejša (zgrajena leta 2018) ladja, ki je v uporabi za izvedbo povezav med Trstom in okoliškimi obalnimi mesti je Delfino Verde Deluxe. Dolga je 32,4 in široka 7,5 metrov, sprejme pa lahko 300 potnikov. Ta ladja tudi poleti ohranja linijo med Trstom in Miljami, kjer praviloma pluje s hitrostjo med 9 in 10,5 vozlov, čeprav lahko doseže hitrost 19 vozlov, kajti ima tri Volvo motorje z močjo posameznega med njimi 700 konjskih moči. Ladja je v celoti lesena (marine-grade wood, »superlamellare«, zaradi česar je trup popolnoma vodotesen in odporen na vibracije, ki so še dodatno zmanjšanje zaradi implementacije inovativnega elektronskega sistema), manj hrupna in porablja 30 % manj energije, kot sicer tko močne ladje. Ladja ima dve vkrcajni/izkrcajni mesti.

### 5.2.1. Čezmejne pomorske povezave med Slovenijo in Italijo

Med Slovenijo in Italijo ni pomorskih povezav, ki bi imele vlogo javnega prevoza potnikov, pač pa samo take, ki imajo turistično funkcijo.

V poletnih mesecih izpluje vsako nedeljo katamaran Prince of Venice iz Pirana brez vmesnih postankov do Benetk. Upravljalec gostom, ki so nameščeni v različnih hotelih vzdolž slovenske obale in se odločijo za obisk Benetk z ladjo, nudi brezplačen avtobusni prevoz do Pirana in nazaj. Ponudba velja tako za goste na enodnevni izletih kot za potnike z vozovnicami za

enosmerno plovbo na relaciji Piran-Benetke ali Benetke-Piran. V letu 2021 je prva plovba katamarana iz Pirana potekala v nedeljo 25. julija, zadnja pa 3. oktobra. Plovba traja skupno 3 ure, od tega 1 uro pa beneški laguni, potniki pa imajo za (voden) ogled Benetk okrog 6 ur. Cena povratne vozovnice je 79 EUR za odrasle oz. polovico manj za otroke, cena enosmerne vozovnice pa je 69 EUR. Potniki, ki niso gosti hotelov, pač pa v Piran pridejo s svojim vozilom, morajo strošku izleta prišteti še strošek postanka v garaži, ki seže od 12 do 19 EUR (povzeto po (Benetke.com, 2021)).

## 6. POTREBE LOKALNIH PREBIVALCEV IN POTREBE TURISTOV PO ČEZMEJNI POMORSKI POVEZAVI MED SLOVENIJO IN ITALIJO

### 6.1. Čezmejne dnevne migracije

Pri načrtovanju novih (čezmejnih) povezav javnega potniškega prometa je potrebno oceniti število potencialnih potnikov. Zadnja dosegljiva ocena je, da je tedensko med Slovenijo in Italijo okrog 10-15.000 delovnih migrantov. Največ Slovencev dela v Furlaniji Julijski krajini, predvsem v Tržiču, Vidmu, Pordenonu, Trstu (dnevno okrog 5.000) (Arko, 2020) in Gorici (Primorski dnevnik, 2013; Repovž, 2015). Delodajalci iz Italije najpogosteje sprašujejo po oblikovalcih kovin, elektromehanikih, elektrotehnikih, strojnih inženirjih, kvalificiranih delavcih v gradbeništvu, po gospodinjskih pomočnicah in oskrbovalkah ostarelih na domovih ter voznikih tovornjakov v mednarodnem transportu. Prav v teh poklicih dela tudi največ Slovencev v Italiji (Repovž, 2015).

Leta 2008 so Gabrovec in ostali naredili analizo sestave potnikov na avtobusni liniji Koper – Lazaret in na vzorcu 170 anket ugotovili, da približno ena tretjina potnikov potuje na delo in približno enako tudi v šolo. Ostali razlogi so predvsem potovanje v prostem času in nakupovanje. Večina, skoraj tri četrtine, avtobus uporablja, ker nima druge možnosti prevoza. Ostali razlogi so ugodna cena, pomanjkanje parkirišč in gneča na cesti (Gabrovec, in drugi, 2008).

### 6.2. Zanimanje turistov za čezmejna potovanja

Plovba z ladjo med Koprom in Trstom oz. Trstom in Koprom je lahko zanimiva za hotelske goste, ki so nastanjeni v obalnih hotelih v obeh državah, v manjši meri pa morebiti za goste, ki v pristanišče pridejo z ladjo za križarjenje.

V Trstu in okolici je iz rimske dobe ohranjenih veliko ostankov. Ostanki so vidni tudi iz časa začetkov krščanstva. Prav tako je veliko arhitektonskih poslopij iz 19. stoletja. Sprehod po rivi, kjer so pomorski in železniški muzej ter akvarij, mimo Piazza Unità in Canala Grande, do starega pristanišča, kavica na trgu ali pa izlet v dvorec Miramare s slikovito okolico in bogato z zgodovino ali obisk Rižarne so tudi zanimivi in poučni.

### 6.3. Anketa med lokalnim prebivalstvom: Raziskava o uporabnosti morske potniške linije Koper–Trst

Interes po uporabi redne morske potniške linije smo preverjali med populacijo obalnih občin. Gre za prostor, kjer prebiva mnogo prebivalcev, ki iz različnih razlogov obiskuje Trst z okolico. Pri opravljanju raziskave so bile upoštevane naslednje predpostavke:

- Obiskovalci iz slovenskega dela Istre pogosteje obiskujejo Trst z okolico kot prebivalci iz osrednjega dela Slovenije;
- Za prevoz se pretežno uporablja osebni avtomobil, saj gre za kratko čezmejno povezavo, z urejeno prometno infrastrukturo;
- Urejen je redni avtobusni promet med Koprom in Trstom, z več odhodni dnevno iz Kopa in ponuja ekonomičen prevoz;

- Potovanje v Trst se lahko opravlja iz različnih razlogov, saj v obmejnem pasu živijo ljudje, ki delajo v Trstu, študirajo, opravljajo nakupe, obiskujejo Trst za zabavo in preživljanje prostega časa itn.;
- Obstajajo določene skupine ljudi, ki so na Trst bolj navezani kot so pripadniki italijanske manjšine v obalnih občinah.

### 6.3.1. Metodologija raziskave uporabe morske linije Koper–Trst

Zaradi epidemioloških razmer in težavnosti osebnega anketiranja je bilo anketiranje izvedeno elektronsko s povabili za pristop k izpolnjevanju anketnih vprašanj preko digitalnih medijev. Anketa je bila pripravljena v namenskem spletnem orodju 1ka.si. ki ponuja učinkovito rešitev zbiranja in analize podatkov. Orodje zagotavlja popolno anonimnost respondentom. Anketni vprašalnik je bil oglaševan tudi na družabnih omrežjih, kot sta Facebook in LinkedIn. K izpolnitvi ankete so bile posebej povabljene ciljne skupine italijanske narodne skupnosti, katere smo pisno direktno kontaktirali.

### 6.3.2. Struktura in vsebina ankete

Anketni vprašalnik sestavlja 9 ciljno usmerjenih vprašanj. Vprašanja pokrivajo naslednje vsebinske sklope:

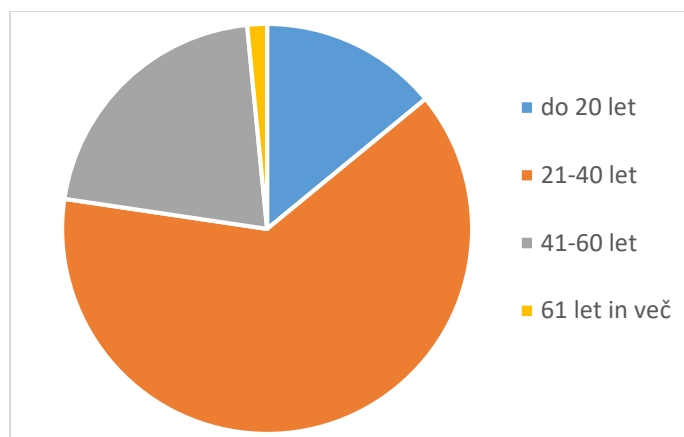
- Obstoječi način prevoza Koper-Trst;
- Frekvenca potovanja Koper-Trst;
- Mnenje o ceni morebitne morske potniške povezave Koper-Trst;
- Mnenje o časovni komponenti izvedbe prevoza morske linije Koper-Trst;
- Namen prevoza pri uporabi morebitne linije Koper-Trst;
- Interes po prevozu skozi časovne intervale odhoda in prihoda;
- Interes uporabe morske linije v poletnih mesecih in izven turistične sezone.

Odgovori so bili pred pripravljeni in omogočajo enostavnejše anketiranje. Na koncu ankete sta bili še vprašanja glede spola in starosti anketiranca.

### 6.3.3. Časovni potek anketiranja in struktura anketirancev

Anketiranje je bilo izvedeno med 20. 7. in 5. 9. 2021. Kontaktirano je bilo 398 anketirancev; 270 anketirancev je zavrnilo sodelovanje v anketi, ker jih pomorska povezava med Kopro in Trsom sploh ne zanima. Anketo je izpolnilo 128 anketirancev, kar predstavlja 32,2 % vseh, ki so imeli stik z anketo. Med njimi je bilo 62 % moških in 38 % žensk.

Med tistimi, ki so anketo izpolnili (v nadaljevanju anketiranci), je bilo največ ljudi iz starostne skupine 21 do 40 let (63 %). Z 21 % ji sledi skupina anketirancev starosti med 41 in 60 let. V starostni skupini do 20 let je bilo 14 % anketirancev in 2 % iz skupine 61 let in več. Delovno aktivna populacija tako predstavlja največji delež anketirancev, skupno kar 74 %. V raziskavi je bil zasledovan cilj pridobitve večinskega mnenja ravno te populacije, saj gre za deležnike, ki bi lahko v največji meri uporabljali morskotransportno linijo Koper–Trst.



**Slika 5: Struktura anketirancev po starostnih skupinah**

#### 6.3.4. Vsebinski rezultati anketiranja

Po pridobljenih rezultatih se za prevoz iz Kopra v Trst v kar 74 % uporablja osebni avto, pri čemer gre za samostojno potovanje. Uporaba osebnega vozila z vsaj eno dodatno osebo v vozilu je prisotna pri 19 % anketirancev. Redni avtobusni prevoz uporablja 4 % anketirancev, medtem ko prevoz z motorjem ali kolesom uporablja 3 % anketirancev.

31 % anketirancev obiskuje Trst nekajkrat na teden ali za vikend; med temi jih 13 % potuje v Trst med vikendom, 12 % vsaj 1-krat na teden in 6 % nekaj krat tedensko. 26 % anketirancev potuje v Trst vsaj 1-krat na mesec in 43 % anketirancev pa še bolj poredko.

Več kot polovica anketirancev bi bila za linijski morski prevoz med Koprom in Trstom pripravljena plačati 5 EUR po potovanju. Tako jih namreč meni 58 % anketiranih. Slaba četrtnina oz. 24 % anketiranih bi bila zainteresirana za količinski nakup desetih vozovnic v skupnem znesku 45 EUR. Vozovnice bi se lahko koristile tudi za povratni prevoz iz Trsta za Koper. 14 % anketirancev bi bilo pripravljenih odšteti 7 EUR za prevoz in 5 % vprašanih tudi 10 EUR za prevoz v eno smer.

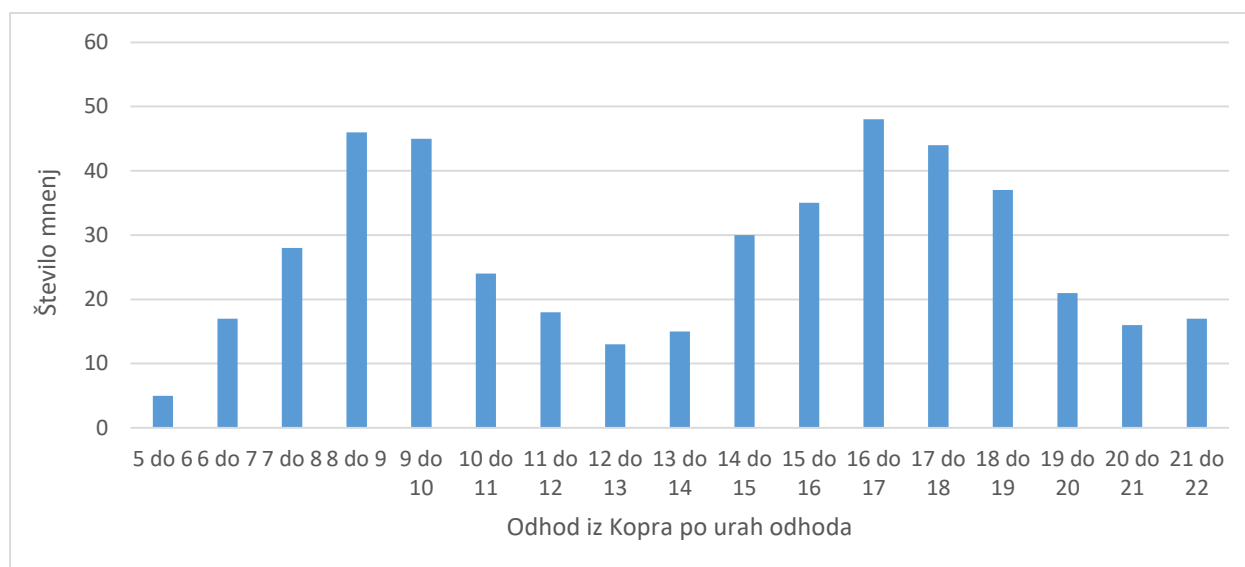
Na vprašanje o pričakovanem trajanju potovanja na morski liniji Koper-Trst je mnenje deljeno. 52 % anketirancev bi sprejelo prevoz v trajanju 60 minut, medtem ko jih je 48 % izrazilo pričakovanje po krajšem potovanju. Med temi prevladuje mnenje, da bi morale potovanje trajati med 20 in 30 minut, da bi bilo zanimivo za redno uporabo. Okoli tretjina jih je pripravljena na potovanje v trajanju do 45 minut. Preostali pa menijo, da bi morale biti potovanje časovno enakovredno cestnemu prevozu.

Večina anketirancev bi morsko linijo uporabila za potovanje v paru. Tako namreč meni 55 % anketirancev. V 27 % anketiranci menijo, da bi linijo uporabili v skupini in le v 18 % bi morsko linijo uporabili za samostojni prevoz iz Kopra v Trst.

Z anketo se je preverjalo tudi časovne intervale odhodov iz Kopra v Trst in v obratni smeri, katere bi potniki najbolj uporabljali. Ponujeni so bili enourni intervali od 5. ure zjutraj do 22. ure zvečer, ko se običajno izvaja potniške linijske prevoze. V poletnih mesecih bi sicer lahko bil podaljšan urnik prevoza po 22. uri. V dopoldanskem terminu (do 13. ure) je največji interes izražen za odhod iz Kopra med 8. in 10. uro. V popoldanskem terminu pa prevladuje interes

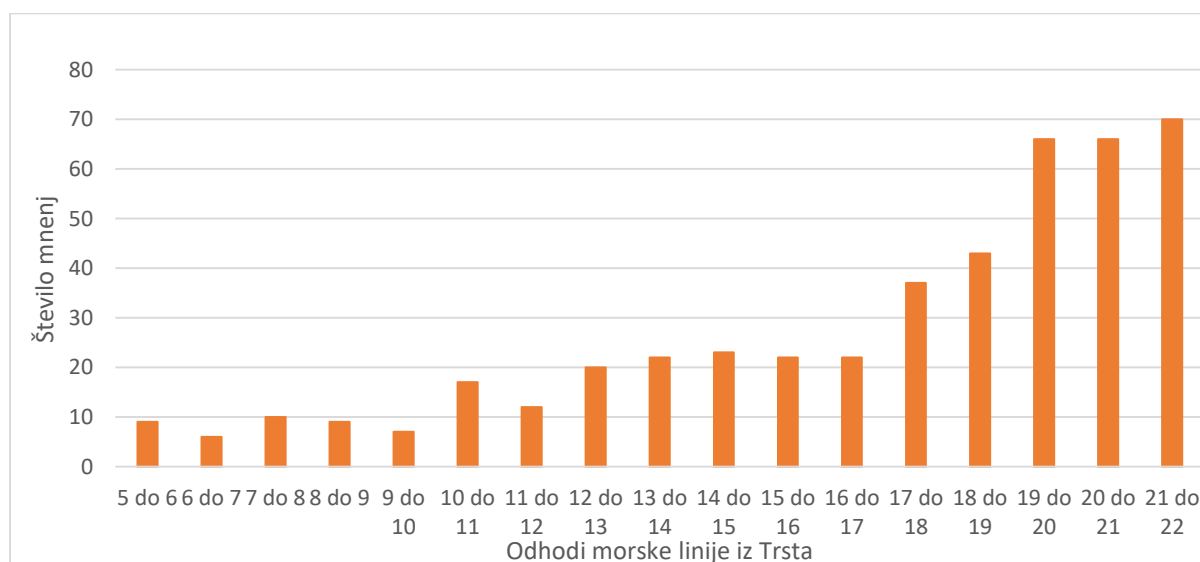


po potovanju med 15. in 19. uro. Rezultati sovpadajo z običajnim namenom prevoza, in sicer v jutranjih urah za odhod na delo, študij ali nakup ter nato v popoldanskih terminih po zaključenem delu za nakup ali oddih v Trstu.



**Slika 6: Interes po urah odhoda morske potniške linije iz Kopra**

Pri uporabi linije iz Trsta v Koper v dopoldanskih urah ni posebej izrazitega termina odhoda. Gre za pričakovane rezultate, saj so anketiranci iz obalnega področja Slovenije, ki povratni prevoz iz Trsta potrebujejo kasneje čez dan. Pričakovano je tako največ interesa za uporabo povratne linije v pozno popoldanskih urah oz. zvečer. Najbolj zanimive ure odhoda iz Trsta so med 19. in 22. uro.



**Slika 7: Interes po urah odhoda morske potniške linije iz Trsta za Koper**

Na vprašanje za kakšen namen bi izbrali potovanje z ladjo na morski liniji Koper – Trst so anketiranci v največjem številu oz. 76 % izbrali prevoz za opravljanje nakupa v Trstu ali za turistični ogled ter oddih v Trstu. Med anketiranci bi jih 9 % uporabilo morskotniško linijo za prevoz na delo in 3 % za prevoz na študij v Trst. Anketiranci so lahko izbrali več odgovorov.

Pri preverjanju, kako bi se gibalo povpraševanje po uporabi potniške morske povezave med Koprom in Trstom med poletno turistično sezono in preostankom koledarskega leta so rezultati pričakovani. Večina jih meni, da bi v poletnih mesecih pogosteje uporabljali tovrstni potniški prevoz. Takšno mnenje je namreč izrazilo 57 % anketirancev. V podobnem obsegu bi linijo uporabljalo 37 % anketirancev. Le 6 % anketirancev bi morsko povezavo koristilo manj med poletnimi meseci v primerjavi z ostalimi meseci v letu. Potrebno je upoštevati, da v raziskavo niso vključeni turisti, ki v mesto Koper prihajajo na dopust ali kratkoročni postanek s križarkami, katerih uporaba morske linije bi bila izraziteje prisotna v poletnih mesecih.

### 6.3.5. Navzkrižna analiza

Pri navzkrižni analizi lahko povežemo odgovore različnih vprašanj istočasno oz. izoliramo odgovore glede na izbran kriterij.

**Tabela 4: Povezanost načina prevoza in pogostosti potovanja v Trst**

		Način prevoza				Skupaj
		sam v avtu	delimo stroške v avtu	avtobus	(motorno) kolo	
<b>Pogostnost</b>	večkrat/teden	7	0	0	0	8
	1x/teden	11	2	0	1	14
	za vikend	12	3	1	1	17
	1x/mesec	27	5	1	2	35
	redko	36	14	3	0	53
<b>Skupaj</b>		93	24	5	4	127

**Tabela 5: Povezanost pogostnosti potovanja v Trst in pripravljenosti plačila ladijskega prevoza**

		Cena				Skupaj
		5 EUR	7 EUR	10 EUR	45 EUR	
<b>Pogostnost</b>	večkrat/teden	2	0	0	6	8
	1x/teden	5	1	0	8	14
	za vikend	12	1	1	3	17
	1x/mesec	18	5	2	9	35
	redko	34	10	3	4	53
<b>Skupaj</b>		71	17	6	30	127

Avtobus koristijo predvsem tisti, ki gredo v Trst bolj redko (4 %); če upoštevamo vse klike na anketo je to zgolj 1,3 % vzorca. Ženske gredo v Trst večinoma same s svojim vozilom (73,5 %) ali pa si delijo stroške v osebni vozilu (22,4 %). Avtobus jih uporablja le 2 %, pri moških pa dobrih 5 %, kar je nekoliko presenetljivo.

Ljudi, ki potujejo večkrat tedensko v Trst je malo; 6 % med tistimi, ki so za linijo pokazali interes, oz. okrog 2 % med vsemi, ki so kliknili na anketo. To pomeni, da bi potencialno to lahko pomenilo med 500 in 1.000 ljudi, če upoštevamo mesto Koper oz. MOK, vendar ti

večinoma sedaj ne uporabljajo javnega potniškega prevoza (številka o 5.000 dnevnihi migrantov z Obale v Trst tako zveni precej pretirana). Za njih pa velja naslednje:

- 87,5 % jih gre v Trst s svojim avtomobilom (12,5 % brez odgovora), nobeden ne gre v Trst z avtobusom;
- 75 % bi jih kupilo paket vozovnic (ampak to je le 1,5 % med vsemi, ki so imeli stik z anketo), drugi bi bili pripravljeni plačati 5 EUR;
- 50 % bi uporabilo linijo, če bi plovba trajala 1 uro, drugih 50 % pa ne;
- več bi jih potovalo v paru (62,5 %) kot sami (37,5 %), kar je zanimivo, ker sedaj vozijo v Trst v glavnem sami s svojim avtomobilom;
- večina (50 %) bi prevoz koristila enako skozi celotno leto, 37,5 % pa bi poleti več koristila ladijsko linijo (12,5 % brez odgovora); v okviru vseh, ki so se dotaknili ankete, to pomeni 1 % oz. 0,8 %;
- 50 % jih je starih med 21 in 40 let, 25 % med 41 in 60 let ter 12,5 % manj kot 20 let (12,5 % brez odgovora);
- ti potniki, gredo vsakodnevno v Trst predvsem zaradi dela (50 %) in v prostem času;
- proti Trstu bi najraje imeli možnost prevoza z ladjo med 8. in 9. ter 9. in 10. uro, povratek pa med 17. in 18. uro ter v večernih urah med 20. in 21. uro ter predvsem med 21. in 22. uro.

Tisti, ki gredo v Trst redko, manj kot enkrat mesečno, gredo v Trst najpogosteje s svojim avtomobilom (68 %), manj kot 6 % se jih vozi v Trst z javnim prevozom; v skupnem številu je to manj kot 0,8 % in oni vsekakor ne predstavljajo pomembne kategorije, ki bi vplivala na uvedbo ladijske linije. V glavnem bi bili pripravljeni plačati 5 EUR (64 %) ali 7 EUR (19 %).

Daleč največji delež ljudi gre v Trst s svojim avtomobilom (73 %). Največ med njimi pa jih gre v Trst manj kot enkrat mesečno (39 %) ali do enkrat mesečno (29 %). Večinoma bi se na ladjo vkrcali v paru (54 %), precej med njimi celo v skupini (24 %), kar daje slutiti, da so vprašanje glede prevoza mogoče narobe razumeli (kot vožnjo z lastnim vozilom, ne glede na število potnikov, kjer si stroške ne delijo, mogoče vožnja družine ali prijateljev).

#### 6.3.6. Sinteza ugotovitev

Rezultati ankete izkazujejo interes po uporabi morske linije Koper-Trst, v kolikor je izvedba prevoza časovno in stroškovno konkurenčna obstoječemu linijskemu avtobusnemu prevozu in v določeni meri prevozu z osebnim vozilom. To se izraža pri pričakovani ceni prevoza, kjer je večina anketirancev pripravljena za prevoz odšteti 4,5 oz. 5 EUR po prevozu. Vendar je v celoti ta interes zelo nizek.

Namen prevoza je predvsem pri koriščenju prostega časa, kar predstavlja določeno stopnjo tveganja, saj ne gre za redne uporabnike prevozov. Glede na izražen namen prevoza bi bilo pričakovati, da bi bila linija veliko bolj zasedena med vikendom. Dnevni presek interesa po prevozu izkazuje dve časovni špici. Največji interes po odhodu iz Kopra je v jutranjih urah in zgodnje dopoldanskih urah. Za prevoz iz Trsta je interes predvsem v večernih odhodih. V primeru vzpostavljanja linije bi bilo smotrno ustrezno prilagoditi vozni red.

Ugotovljeno je visoko tveganje, da prebivalci ne bi zamenjali obstoječega načina prevoza.



**Slika 8: : Sinteza ugotovitev za delovanje morske linije Koper-Trst**

## 7. PREDLOG UKREPOV IN AKTIVNOSTI, POTREBNIH ZA VZPOSTAVITEV IN IZVAJANJE ČEZMEJNE POMORSKE POVEZAVE MED SLOVENIJO IN ITALIJO

### 7.1. Opredelitev lastnosti ustreznega plovila

Skladno z mednarodno in nacionalno pomorsko zakonodajo, je ladjar odgovoren za varnost potnikov na ladji ter mora zagotoviti opremo in postopke, ki se od njega zahtevajo. Ladje, ki prevažajo potnike na mednarodnih potovanjih, morajo zadostiti pogojem SOLAS, ki zelo omejujejo uporabo materialov pri izgradnji ladje. Pri velikih ladjah to pomeni, da morajo biti uporabljeni negorljivi materiali, kar izključuje uporabo polimernih kompozitnih materialov. Vendar bi na liniji Koper Trst imeli manjšo ladjo, dolžine do največ 25 metrov, s kapaciteto okrog 150 potnikov.

Polimerni in kompozitni materiali so lahki, imajo dolgo dobo uporabnosti, so stroškovno konkurenčni, tudi vzdrževanje je poceni, ne izgubljajo lastnosti s staranjem, ob trčenju ali nasedanju je škoda omejena in lahko popravljiva ter omogočajo izdelavo več ladij po enakem modelu. IMO SOLAS, poglavje II, pravilo 11 zahteva, da so trup, nadgradnja, konstrukcijske pregrade, krovi in palube zgrajeni iz jekla ali enakovrednih materialov, toda Pravilo 17 iz Poglavja II dovoljuje uporabo alternativnih gradbenih materialov, ki ponujajo enako raven varnosti, kot če bi predpisana pravila zahtevala negorljive materiale (Tsouvalis, 2015). Toda ne glede na prednosti, ki jih nudijo fiberglass in ostali kompozitni materiali, le ti na mednarodnih potovanjih v EU niso dovoljeni. Preučujejo pa se načini, kako zadostiti varnostim standardom na drugačen način, in sicer z uporabo aktivnih sistemov varnosti, uvedbo omejitev pri uporabi, z zagotovitvijo ustrežnejše razporeditve prostorov ter ustreznim upravljanjem s kakovostjo in usposabljanjem človeških virov.

Primeri ladij, ki bi lahko bile uporabne skozi celotno leto (v primeru, da je mogoč sprejem ustreznega meddržavnega dogovora oz. izjema):

- Ladja dolžine 24 metrov s kapaciteto 100 potnikov, zgrajena iz fiberglassa in z dizelskim motorjem, cena nove ob FOB klavzuli se giba med 340 in 400.000 \$, Qingdao, Kitajska



Vir: (Boasts&Ships, 2021)

**Slika 9: Ladja iz fiberglassa**

- Katamaran dolžine 26 metrov s kapaciteto 200 potnikov, ki lahko pluje s hitrostjo 28 vozlov in ima standardno hitrost 25 vozlov (2×670kW motorja) ter potrebuje 4 člane posadke



Vir: (Incat Crowther, 2021)

**Slika 10: Katamaran**

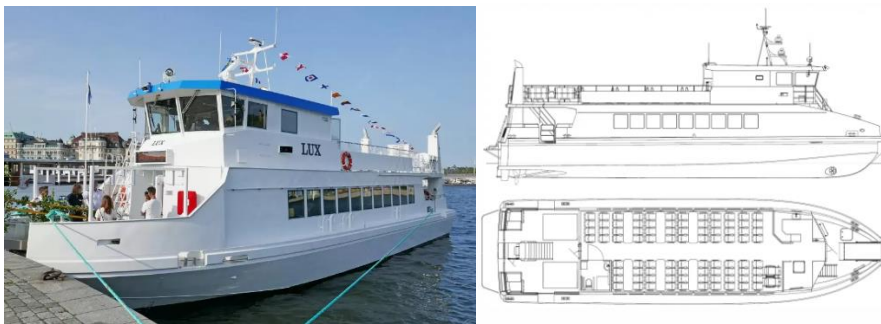
- Aluminijski katamaran, dolžine 23 metrov, zgrajen leta 1994, ki ima kapaciteto 114 potnikov in dva MAN motorja z močjo 734 konjskih moči, ki mu zagotavlja hitrost 24 vozlov, se prodaja po ceni 515.000 \$



Vir: (OceanMarine, 2021)

**Slika 11: Aluminijski katamaran**

Ker je bil zaznan sezonski vpliv, pa je možno angažirati tudi ladje, ki imajo sedeže tudi na odprti palubi, kot je npr. Kewatec 2400, ki v območju D (Slovenija) lahko pelje 130 potnikov.



Vir: (Kewatec, 2021)

**Slika 12: Nova ladja z večjo kapaciteto za poletno sezono**

Rabljene potniške ladje, tudi take, ki so v celoti samo sezonsko izkoristljive, so v Evropi drage, čeprav dobro grajene in opremljene. Na spodnji sliki je aluminijska ladja, zgrajena leta 1999, ki ima kapaciteto 145 potnikov in dolžino dobrih 20 metrov. Poganjata jo dva motorja, vsak z močjo 602kW, stane pa skoraj 730.000 funtov oz. okrog 850.000 EUR.



Vir: (YachtWorld, 2021)

**Slika 13: Rabljena ladja z večjo kapaciteto za poletno sezono**

Obstajajo že majhne potniške ladje na električni pogon. Te ne ustvarjajo emisij (vsaj direktno ne) in hrupa in bodo verjetno lažje subvencionirane, ampak zahtevajo prilagojeno infrastrukturo oz. opremo na operativni obali.

**Tabela 6: Lastnosti ladij, ki bi lahko bile uporabljene na liniji Koper-Trst**

Število potnikov	Max hitrost	Moč (konjskih moči)	Oblika trupa
51-100	8-20	230-900	Mono ali katamaran
51-100	21-38	525-2.100	Mono ali katamaran
101-150	10-20	225-1.800	Mono
101-150	21-35	900-4.000	Katamaran
151-300	8-37	400-7.200	Mono

Vir: (Kay, Dyer, Mannheim, Miller, & Sylvester, 2011)

Mono - označuje klasični ladijski trup in take ladje se po navadi uporabljajo na linijah, kjer je hitrost manjša. Take ladje pa so lahko zgrajene tudi za večje hitrosti, ampak praviloma potem trošijo več goriva kot katamaran, ki dosega enako hitrost.

Tako kot druga osnovna sredstva, tudi potniške ladje izgubljajo s časom na vrednosti. Za orientacijo nam lahko služi spodnja tabela, je pa življenjska doba potniških ladij odvisna od velikosti ladje, oblike trupa, dejanske uporabe in režima vzdrževanja.

**Tabela 7: Cene rabljenih potniških ladij**

Starost ladje	Cena rabljene ladje kot odstotek cene nove ladje
Nova ladja	100 %
1-5 let	93 %
6-10 let	82 %
11-20 let	64 %
21-30 let	41 %
Več kot 30 let	20 %

Vir: (Kay, Dyer, Mannheim, Miller, & Sylvester, 2011)

Ladja mora biti zgrajena in opremljena tako, da se lahko oseba z zmanjšano mobilnostjo enostavno in varno vkrca in izkrca ter da ji je zagotovljen dostop do višjih palub. Smeri takšnega dostopa morajo biti označene na ustreznih mestih na ladji. Na ladji morajo biti vizualna in govorna sredstva za obveščanje oseb z različnimi oblikami zmanjšane mobilnosti

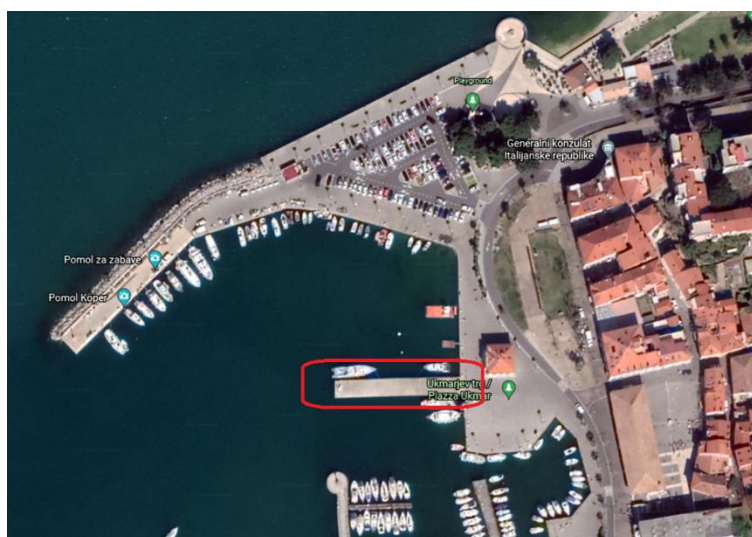
(npr. obvestila v zvezi z zamudami, spremembami voznega reda in storitvami na ladji). Znaki, ki so v pomoč potnikom, morajo biti dostopni in enostavno berljivi za osebe z zmanjšano mobilnostjo (vključno z osebami s prizadetimi čutili) in morajo biti nameščeni na ključnih točkah na ladji.

Konvencija o balastnih vodah velja, za vse ladje v mednarodni plovi ne glede na dolžini potovanja, ki imajo tonažo več kot 400 BT. Ladja, ki bi lahko obratovala na liniji Koper-Trst bi imela zagotovo manjšo tonažo, zato ne bi bila potrebna instalacija dodatne opreme (če bi bila večja, bi ne glede na kratko potovanje, le-ta bila nujna).

Vsak lastnik plovila mora izpolniti predvidene obveznosti, povezane s prijavo, vpisom, registracijo ter pregledom in vzdrževanjem plovila. Vsako potniško plovilo, registrirano v državi EU, mora biti pregledano pred predajo v uporabo in nato vsaj enkrat na leto, pri čemer prejme letno spričevalo o varnosti potniške ladje.

## 7.2. Identifikacija lokacij za postanek ladje v Kopru

Za potniške ladje je potrebno ustrezno pripraviti obalo. Ker bi se za linijo Koper-Trst-Koper uporabljala ladja samo za prevoz potnikov, na obali ne bi bili potrebni posebni prijemi. Zagotoviti bi bilo potrebno le ustrezen dostop pešcev do ladje in možnost parkiranja vozil v bližini ali dostopnost z javnim potniškim prevozom.



Vir: Google Earth

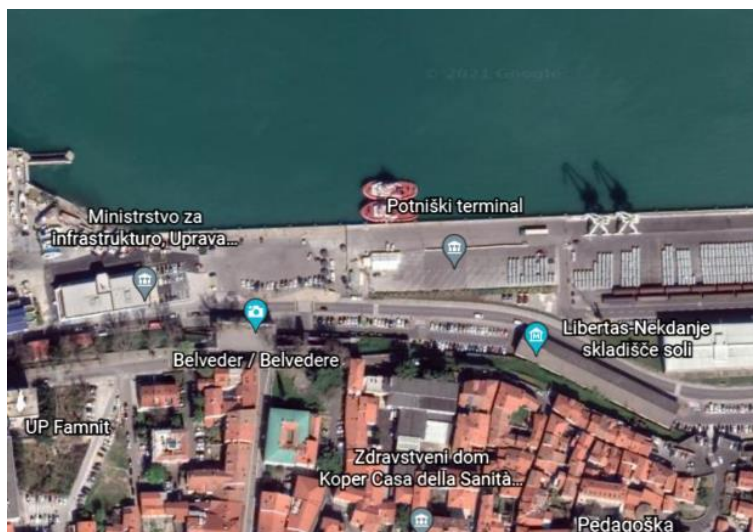
**Slika 14: Carinski pomol v Kopru**

Koprsko pristanišče ima mednarodni mejni prehod. V primeru, da je ladja vključena v mednarodni promet, je plovilo možno privezati ob carinski pomol pred staro stavbo Uprave za pomorstvo, kjer je globina morja med 2 in 3,5 metri, kar zadostuje za potencialno ladjo, ki bi vzdrževala linijo Koper-Trst.

Druga opcija je privez na potniškem terminalu koprskega pristanišča. V obeh primerih, bi potniki bili blizu starega mestnega jedra; v prvem bolj usmerjeni na odprta parkirišča in



relativno bližje avtobusni postaji, v drugem primeru pa bližje novi garaži Belveder, ki uporabnikom nudi mesečne abonmaje.



Vir: Google Earth

**Slika 15: Potniški terminal v koprskem pristanišču**

Zaradi koncentracije prebivalstva v coni Žusterna-Markovec-Semedela, bi potencialno atraktivna lokacija za pristanek ladje bila tudi v Žusterni. Vprašljiva pa bila zanimivost povratnega potovanja za prebivalce Trsta oz. njihove goste. V Žusterni bi bilo potrebno zgraditi ustrezno privezno mesto (privez na valobranu ali plavajoči pomol).

## 8. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI UVEDBE ČEZMEJNE POMORSKE POVEZAVE MED SLOVENIJO IN ITALIJO

### 8.1. Stroški uvedbe in delovanja potniške pomorske linije

Uvedba nove pomorske linije je zapletena in zahtevna. Vsaka linija mora biti individualno identificirana, da bi ugotovili, čemu vse je treba nameniti pozornost in katerim pravilom je treba slediti.

Stroški, ki se pojavljajo pri poslovanju ladjarja v potniški plovbi so:

- Kapitalni stroški oz. stroški amortizacije ali najema ter obresti, stroški zagona;
- Operativni stroški, torej stroški posadke, stroški prodanega blaga in drugi operativni stroški kot npr. stroški zbiranja odpadkov, stroški vode in stroški sanitarnih potrebščin;
- Stroški potovanja, ki zajemajo stroške goriva in maziva ter stroške pristaniških pristojbin;
- Stroški potnikov;
- Stroški vzdrževanja in zavarovanja, ki jih po teoriji lahko vključimo tudi med operativne stroške, zajemajo pa popravila, dokiranje, ladijske preglede, registracijo in zavarovanje;
- Stroški administracije in trženja ter prodaje.

Pri oceni stroškov bomo izhajali iz dosegljivih študij in podatkov.

Ladjo je potrebno nabaviti, njena cena pa je odvisna od velikosti, materialov, iz katerih je zgrajena, starosti in stanja, kje se nabavlja, kako je financirana itd. Če ladjar za nabavo pridobi posojilo, bo le-to moral odplačati skupaj z obrestmi. Posojila pa imajo lahko različne pogoje (znesek, trajanje, obrestna mera, način in pogostnost odplačevanja) in posledično različne cene, praviloma pa velja, da ladjar ne more pridobiti posojila za celotno nakupno vrednost ladje, ampak mora iz svojih lastnih virov financirati polog.

**Tabela 8: Končna cena posojila 852.000 EUR pri različnih obrestnih merah in obdobju odplačevanja**

	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%
4	938.870	961.096	983.520	1.006.137	1.028.946	1.051.943	1.075.124
5	956.912	983.953	1.011.309	1.038.974	1.066.944	1.095.214	1.123.777
6	975.175	1.007.153	1.039.590	1.072.476	1.105.804	1.139.566	1.173.753
7	993.660	1.030.697	1.068.361	1.106.639	1.145.520	1.184.990	1.225.038
8	1.012.366	1.054.584	1.097.621	1.141.460	1.186.085	1.231.477	1.277.618
9	1.031.292	1.078.812	1.127.366	1.176.934	1.227.491	1.279.013	1.331.476
10	1.050.439	1.103.379	1.157.595	1.213.056	1.269.731	1.327.587	1.386.591
11	1.069.805	1.128.285	1.188.303	1.249.821	1.312.795	1.377.184	1.442.943
12	1.089.389	1.153.527	1.219.488	1.287.222	1.356.674	1.427.788	1.500.508
13	1.109.192	1.179.104	1.251.146	1.325.253	1.401.356	1.479.383	1.559.263
14	1.129.212	1.205.014	1.283.273	1.363.906	1.446.829	1.531.951	1.619.181
15	1.149.447	1.231.254	1.315.864	1.403.175	1.493.082	1.585.473	1.680.235

V tabeli 8 lahko vidimo, izračun končne cene posojila, ki se odplačuje enkrat letno z enakimi anuitetami (pogost pristop v pomorskem prometu). Izbrali smo ladjo, ki z večjimi kapacitetami poleti, ustreza ugotovitvam iz ankete (slika 13). Hkrati je to ladja, ki ustreza zahtevam SOLAS za mednarodna potovanja, za njo pa imamo tudi največ razpoložljivih podatkov, ki so nam potrebni za izdelavo kalkulacije.

Videli smo, da cene ladij lahko zelo nihajo, niha tudi njihova nabavna cena glede na pogoje financiranja, kar posledično vpliva na stroške amortizacije, ki jih je v kalkulaciji treba upoštevati.

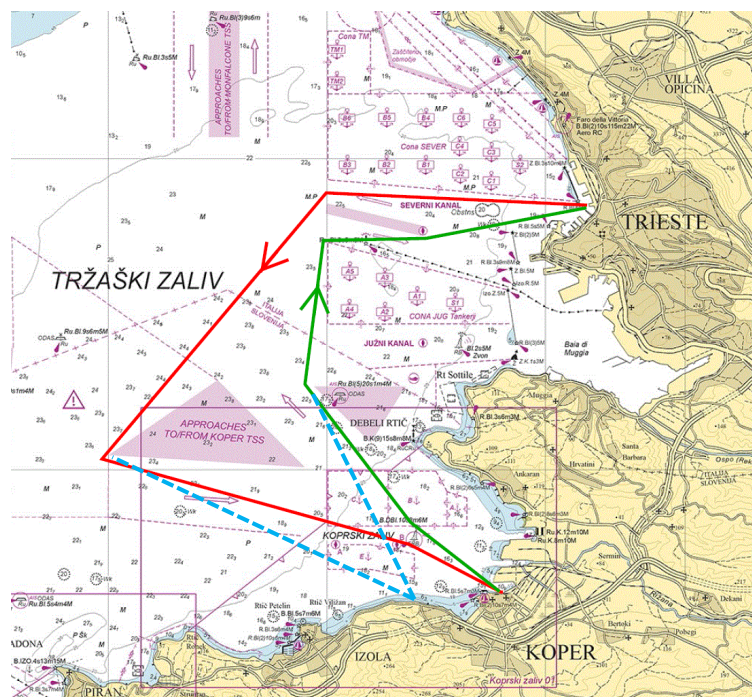
Potniška ladja, ki bi ustrezala pogojem, bi zaradi zagotavljanja varnosti morala imeti vsaj pet do šest članov posadke, in sicer poveljnika, prvega častnika, upravitelja, dva mornarja in nekoga, ki bi skrbel za potnike. Na tako veliki ladji je namreč potrebno imeti dve zbirni mesti, ki jih je v primeru panike, potrebno obvladati. Natančno minimalno število članov posadke opredeli Uprava za pomorstvo. Pri mesečnih stroških za plače lahko za poveljnika in upravitelja upoštevamo okrog 4.000 EUR, za vse ostale okrog 3.000 EUR ob dnevnem delovnem času 8 ur. Za celotno posadko to mesečno pomeni okrog 20.000 EUR bruto stroškov za plačo.

Anketa je pokazala, da bi imeli večji interes za plovbo iz Kopra proti Trstu med 8. in 10. uro zjutraj in popoldan med 15. in 18. uro. Povratek iz Trsta pa je izrazito v poznih večernih/nočnih urah. To bi zahtevalo dvojno posadko na ladji in letne stroške posadke, ki bi postali zelo visoki. Več linij na dan, bi v celoti zelo zvišalo stroške. Če pa iz ankete preračunamo celotno povpraševanje, to ne opravičuje velikega števila linij oz. če smo bolj kritični, sploh ne opravičuje uvedbe linije, če ne bi potniki bili deležni nekih beneficij, ki jih trenutno kot vozniki/potniki z osebnim vozilom nimajo.

Ladja zbiralcu odpadkov v pristanišču preko URSP najavi količino odpadkov, ki pa je zgolj informativnega značaja, saj so natančnejše količine in vrste odpadkov znane ob samem prevzemu odpadkov. Odpadke se ločeno sprejme na vozilo, vsako vrsto odpadka na predpisan način. Na potniški ladji bi verjetno nastalo največ mešanih komunalnih odpadkov, njihov odvoz pa se v Luki Koper zaračuna 65 EUR/m<sup>3</sup>, če je opravljen znotraj delovnega časa, znesek pa se ustrezno poveča za odvoz izven delovnega časa oz. med vikendi (Luka Koper INPO, 2020).

Sanitarni prostori morajo biti ustrezno opremljeni (podajalniki brisač, podajalniki toaletnega papirja, milniki oz. penilniki, osvežilci zraka, koši). Odvisno od frekventnosti linije in števila potnikov, se bo na potniški ladji pojavila potreba po toaletnem papirju, papirnatih brisačah in milih oz. penilih.

Potniška ladja bi na poti med Koprom (Carinski pomol ali potniški terminal) in Trstom (Molo IV) morala upoštevati shemo ločene plovbe, zaradi česar razdalja v obeh smereh ni enaka; Koper-Trst 11 Nm (11,1 Nm) in Trst-Koper 16 Nm (15,8 Nm). Če bi namesto v Kopru, pristajala v Žusterni, bi razdalja upadla za približno 1Nm, in sicer Žusterna-Trst 10 Nm ter Trst-Žusterna 14,5 Nm. Ladja, ki v celotni dolžini ne bi preseгла 20 metrov, bi lahko v obeh smereh plula bližje obali in bi pot bila krajša, vendar taka ladja mogoče ne bi uspela imeti predvidene kapacitete.



**Slika 16: Pomorska povezava med Koperom in Trstom ter Žusterno in Trstom**

Ladje morajo upoštevati omejitve hitrosti plovbe v akvatoriju pristanišča. V Koperu in Žusterni, ki tudi spada v akvatorij koprskega pristanišča, morajo ob prihodu zadnji dve miljii pluti z maksimalno hitrostjo 6 vozlov. Podobno tudi v Trstu. Ob odhodu iz pristanišč, lahko ladja pluje z zeleno hitrostjo, če to razmere omogočajo.

**Tabela 9: Čas plovbe v minutah z upoštevanjem obvezne plovbe z nižjo hitrostjo ob vplutju**

Servisna hitrost	Koper-Trst	Trst-Koper	Žusterna-Trst	Trst-Žusterna
14	59	80	54	74
16	54	73	50	67
18	50	67	47	62
20	47	62	44	58
22	45	58	42	54

V zgornji tabeli lahko vidimo, da bi ladja morala imeti zmoglost razvijanja relativno velike hitrosti, in pluti s hitrostjo vsaj 18 vozlov oz. 20 vozlov, kjer je to dovoljeno, da bi plovbo lahko opravili v eni uri. Če bi hoteli v 8 delovnih urah opraviti 4 povratna potovanja, bi ladja morala na odprtem morju pluti s hitrostjo 24 vozlov, kar je za večino analiziranih ladij dejansko maksimalna hitrost plovbe. Zaradi izmenjave potnikov bi tudi to bilo vprašljivo.

Hitrost plovbe največ vpliva na porabo goriva. Na porabo goriva pa vlivajo tudi vremenske razmere in stanje trupa. Iz študije (Parametrix, 2006) lahko ocenimo, da bi ladja, podobna naši (seveda so tu lahko še številni parametri, ki vplivajo na porabo), pri povprečni hitrosti 18 vozlov porabila okrog 300 litrov goriva na uro. Gostota goriva variira, tudi v odvisnosti od temperature, ampak če poenostavimo lahko uporabimo 1,0 kg/l.

Najvišja dovoljena vrednost žvepla v pogonskih gorivih, ki jih uporabljajo ladje je s 1. 1. 2020 0,50 % m/m<sup>4</sup>. Po podatkih (gov.si, 2021) je bilo leta 2019 v Kopru šest dobaviteljev ladijskega goriva, ki ladjam preko maon ali tovornjakov dobavljajo različne vrste goriva. Potniška ladja bi lahko gorivo dobila na črpalki v koprski marini. Na stroške porabe goriva pa vpliva tudi cena goriva, ki se trenutno v Kopru gibata okrog 520 EUR na tono.

Poznati je treba tudi ceno maziva, kajti čeprav jih ladja porabi bistveno manj kot goriva, so nujna za delovanje ladje in glede na ceno goriva tudi bistveno dražja.

Stroške vzdrževanja lahko ocenimo s pomočjo naslednje formule (Kay, Dyer, Mannheim, Miller, & Sylvester, 2011):

$$Str_{vzd} = M \times F \times P + \frac{M \times V \times P \times H_a}{H_n} \quad (1)$$

Kjer so:

- M – ocenjeni stroški vzdrževanja nove ladje, podani kot odstotek cene nove ladje,
- F – odstotek stroškov vzdrževanja, ki je stalen (ni odvisen od dejanskih delovnih ur ladje),
- P – cena nove ladje,
- V – odstotek stroškov vzdrževanja, ki je odvisen od dejanske rabe,
- H<sub>a</sub> – dejanska letna uporaba ladje v urah in
- H<sub>n</sub> – nominalne letne ure uporabe ladje (1.000 ur).

V študiji (Parametrix, 2006) so ocenili stroške vzdrževanja, za nas primerne ladje, na okrog 30 \$ na operativno uro ladje. Poenostavimo in ob upoštevanju 2 % inflacije letno, bi to sedaj bilo okrog 40 \$ oz. okrog 34 EUR na uro delovanja. Številko potrjuje tudi slovenski ladjar, ki pravi, da jeklena/kovinska ladja take velikosti potrebuje vsakoletni dok, barvanje, cinkanje in vse preglede, ki so predpisani po registru (vključno merjenje debeline pločevine, izvlek osi, pregled rešilnih splavov). Groba ocena stroškov vzdrževanja je tako približno 50.000 EUR, pri čemur je dobro računati na še vsaj 10 % za nepredvidljive zadeve. Dokler je ladja v ladjedelnici, njena eksploatacija seveda ni možna.

Ladjar mora zavarovati potnike in ladjo. Zavarovanje za tako ladjo stane okrog 7.000 EUR letno, za potnike pa še okrog 1.000 EUR.

Pristojbino za uporabo pristanišča plača plovilo za vkrcevanje in izkrcevanje potnikov in tovora in sicer od vsakega vkrčanega oziroma izkrčanega potnika. Pristojbina, ki jo plača ladja za potnike v matičnem pristanišču: 0,40 EUR po vsakem vkrčanem ali izkrčanem potniku. Ladjar plača tudi pristojbine za privez, in sicer 7 oz. 14 EUR na meter na mesec odvisno od tega, ali uporablja operativni privez, na katerem se opravljajo pristaniške dejavnosti ali ne (Luka Koper, 2021).

---

<sup>4</sup> Mass by mass



Slika 17: Obvezni elementi v kalkulaciji stroškov

Poleg teh elementov, lahko vključimo v strukturo stroškov še stroške obresti in stroške, vezane na izgradnjo oz. pripravo ustrezne infrastrukture za privez ladje.

## 8.2. Prihodki ob izvajanju potniške pomorske linije

Cena pomorske potniške vozovnice praviloma izhaja iz politike cen ladijskega prevoznika, odvisna pa je od številnih spremenljivk, kot je linija (in konkurenčnost drugih oblik prevoza ter višina pristaniških pristojbin), vrsta namestitve in vozila (v našem primeru to ni pomembno), sezona (ker bi naša linija delovala celotno leto, tudi ta spremenljivka ni pomembna, čeprav lahko vidimo npr. cenik prevoznika Jadrolinija, ki ima sezonske cene višje). Ladjar lahko vpelje popuste, ker pa bi primarni smisel linije bila razbremenitev cestnega prometa, bi lahko kandidirali tudi za subvencije. Spletna prodaja vozovnic lahko zmanjša stroške in poveča prodajo. Krajše linije so bolj obremenjene s stalnimi stroški, zato je voznina po potniku praviloma višja kot pri daljših linijah.

## 8.3. Metode ocene upravičenosti vpeljave nove potniške pomorske povezave

Ladjar mora pri izvedbi kalkulacij upoštevati stroške razvoja linije, to je stroške raziskav, ki jih mora predhodno narediti, ter vse stroške, vezane na opravljanje prevozne storitve. Če na uvedbo pomorske povezave med Koprom in Trstom gledamo kot na projekt podjetnika, bo ladjar želel imeti čim krajše obdobje vračila investicije (*payback period – PP*).

$$PP = \frac{\text{znesek investicije}}{\text{ocenjeni letni neto denarni tok}} \quad (2)$$

Enačbo lahko obrnemo in ugotovimo, koliko potnikov bi potrebovali za povrnitev naložbe, saj vemo, da bi bila večina pripravljena plačati 5 EUR za enosmerno potovanje, in ob predpostavki, da je število potnikov skozi leto stalno ter da ladja opravi 4 povratne vožnje na dan

Precej konservativen pristop k oceni stroškov povzroči skupne stroške 625.000 EUR na leto, ki niso odvisni od števila prepeljanih potnikov. Za vsakega potnika, ki uporablja storitev, moramo dodati še 0,40 EUR. Največje število potnikov na dan bi bilo 580 v vsako smer.

**Tabela 10: Kalkulacija stroškov za ladijsko povezavo med Koprom in Trstom**

PP	TC	TR	TR-TC	Št. potnikov (letno)	Št. potnikov (na dan)	Izkoriščenost
5	763.330	864.565	170.400	172.913	474	41%
10	748.513	771.957	85.200	154.391	423	36%
15	743.574	741.087	56.800	148.217	406	35%
20	741.104	725.652	42.600	145.130	398	34%

Opomba: TC – vsi odlivi, TR – vsi prilivi; pri izračunu izkoriščenosti smo poenostavili in upoštevali kapaciteto ladje 145 potnikov skozi celotno leto

V praksi letno ne moremo doseči 365 dni eksploatacije, kar smo upoštevali v kalkulaciji, torej bi procent izkoriščenosti moral biti še nekoliko višji.

Če dodamo enako pristojbino po potniku še v Trstu, bi izraba ladijskih kapacitet morala biti še 3-4 % večja.

Celodnevna ladijska povezava med Koprom in Trstom, bi zahtevala angažiranje dodatne skupine posadke in bi povzročila večjo dnevno porabo goriva. Če bi dnevno z isto ladjo izpeljali osem potovanj v vsako smer, bi letni stroški narasli za približno 325.000 EUR, vprašljiva pa bi bila točnost in ne nazadnje zanesljivost same storitve. Potrebna stopnja izkoriščenosti ladje bi posledično upadla na 29 % pri povratu investicije v 5 letih oz. 25 % pri povratu investicije v 20 letih (brez upoštevanja dni izven eksploatacije), vendar bi pri tem upoštevali maksimalno število 1.160 potnikov v vsako smer. Torej bi dnevno število potnikov morale biti 591 (20 let) oz. 667 (5 let). Tako število pa je glede na raziskavo nedosegljivo.

Ladja iz sodobnejših, kompozitnih materialov, bi bila v osnovi cenejša – nove so dostopne po podobni ceni kot precej stare potniške ladje z jekleno konstrukcijo. Že samo iz tega vidika, bi bil povrat investicije hitrejši oz. bi bila potrebna manjša izkoriščenost ladje, da bi dosegli povrat investicije. Dodatno je taka ladja je lažja, trajnejša, potrebuje manj vzdrževanja in ima zaradi manjše mase manjšo porabo goriva, kar pomeni tudi nižje stroške delovanja. Potencialno ladje iz kompozitnih materialov lahko dosega tudi višje hitrosti, zaradi česar bi storitev lahko postala atraktivnejša.

Metoda povrata investicije ne uporablja spreminjajoče vrednosti denarja v času, in je uporabna predvsem za hitro oceno investicije. Naslednji korak bi bil preračun ocenjenega letnega denarnega toka na sedanjo vrednost z upoštevanjem diskontnih faktorjev (DF). Toda, tako bi imeli že dve napovedi – ladjarjevo glede prilivov in odlivov in napoved inflacije, ki praviloma ni za neka daljša obdobja. Poenostavljena formula za izračun DF je podana v nadaljevanju, predvideva pa enako zmanjšanje vrednosti denarja v vsakem letu, kjer  $r$  označuje inflacijo,  $i$  pa leto, v katerem izračunavamo DF (v letu 0 je DF=1, ker je to trenutek investicije).

$$DF_i = \frac{1}{(1+r)^i} ; \text{ za } 0 \leq i \leq n \quad (3)$$

V nadaljevanju lahko izračunamo neto sedanjo vrednost (NSV), ki nam omogoča, da ugotovimo predvideno stanje projekta po določenem obdobju.

$$NSV = \frac{D_1}{(1+r)^1} + \frac{D_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{D_n}{(1+r)^n} - I_0 = \sum_{i=1}^n \frac{D_i}{(1+r)^i} - I_0 \quad (4)$$

Kjer je  $I_0$  – vrednost investicije,  $r$  – dana diskontna stopnja oz. inflacija,  $n$  – trajanje investicije oz. ocenjena življenjska doba in  $D_i$  – donos v posameznem letu.

Ladjar si lahko izračuna tudi notranjo stopnjo donosa, to je stopnjo, po kateri bi se mu morala investicija vračati, da bi po nekem izbranem obdobju bil na ničli. Ladjar si zada obdobje, v katerem želi povrnitev investicije, predvidi letne donose, izračunava pa spremenljivko  $x$ .

$$0 = \sum_{i=1}^n \frac{D_i}{(1+x)^i} - I_0 \quad (5)$$

Če pa na projekt uvedbe ladijske povezave med Koprom in Trstom gledamo širše, je potrebno upoštevati tudi družbene stroške in koristi. Ladijska povezava lahko v določeni meri zmanjša število avtomobilov na cesti, posledično se zmanjšajo emisije zaradi manjšega števila vozil in bolj pretočnega prometa. Na destinaciji bi se zmanjšalo število stoječih vozil, mogoče pa bi se povečalo na izhodiščni točki. Ne smemo pa pozabiti, da tudi ladja povzroča določene emisije in bi te emisije nastajale v bližini gosto naseljenih območij. Ne glede na strožje predpise glede ladijskega goriva, je le to še vedno precej bolj umazano od avtomobilskega goriva (vsebnost žvepla). Trenutno ena tona v ladijskem prometu porabljenega goriva povzroči 3,17 tone ogljikovega dioksida ( $CO_2$ ), in to je neodvisno od vrste goriva ali vrste pogona,  $0,02 \times S$  ton žveplovega dioksida ( $SO_2$ ), kjer je  $S$  vsebnost žvepla v gorivu in med 0,057 in 0,087 tonami dušikovih oksidov ( $NOX$ ) odvisno od vrste uporabljenega goriva (Psaraftis, 2008). Emisije iz ladijskih pogonskih strojev pa letno povzročijo veliko smrti in visoke stroške zdravljenja ljudi.



## 9. PREDLOGI UKREPOV ZA POVEČANJE PRIVLAČNOSTI ČEZMEJNE POMORSKE POVEZAVE MED SLOVENIJO IN ITALIJO

Pomorski potniški promet lahko omogoči dostop do dela, izobraževanja in prostočasnih dejavnosti, pri tem pa je pomembno, da imajo osebe z omejeno mobilnostjo omogočen dostop na enak način kot vsi drugi.

Potniki, ki želijo uporabljati pomorski potniški promet morajo priti do terminala ali mesta za vkrcanje, se vkrcati na plovilo, potovati varno in udobno, se izkrcati s plovila in priti do cilja. To je precej lomljena poti (razen za prebivalce starega mestnega jedra, ki lahko peš dostopajo), kar lahko vpliva na čas in udobnost potovanja. Tem potnikom je zato potrebno ponuditi nekaj več, npr. ugodno ceno, če je ladijski potniški promet v interesu države oz. lokalne skupnosti. V primerljivih mestih po Evropi so potniške ladje in trajekti povezani s kopenskimi operaterji javnega prevoza in vzdolž kritičnih povezav služijo različnim potrebam, predvsem nudenju izbire potnikom in razbremenjevanju kopenskih povezav.

V kalkulaciji smo uporabili precej staro ladjo. Cena primerljive nove bi bila preko 2 milijona EUR, potencialno pa bi bila nekoliko manj potratna z vidika porabe goriva in posledično nekoliko čistejša. Večje število dnevnih povezav bi stroške povečalo in čas povratka investicije bi se bistveno podaljšal; za neka krajša obdobja ne bi zadostovala niti 100 % izkoriščenost ladijskih kapacitet.

Predlog ukrepa:

- Delati na pridobivanju statusa posebne cone in mednarodno pomorsko linijo med Koprom in Trstom obravnavati po pravilih za notranjo plovbo v Italiji (ohlapnejše) ali Sloveniji (majhna oddaljenost od obale, območje D).

Argumentiranje ukrepa:

- Manjše ladje, zgrajene iz sodobnih materialov, so cenejše, lažje in z manjšo porabo goriva ter posledično manjšimi emisijami, okretnejše, manj zahtevne za vzdrževanje ter trajnejše.
- Uporabiti bi mogoče bilo možno nekdanja ribiška plovila.
- Shema ločene plovbe se ne uporablja za plovila, krajša od 20 metrov. Zato bi plovba med Koprom in Trstom bila krajša in privlačnejša.

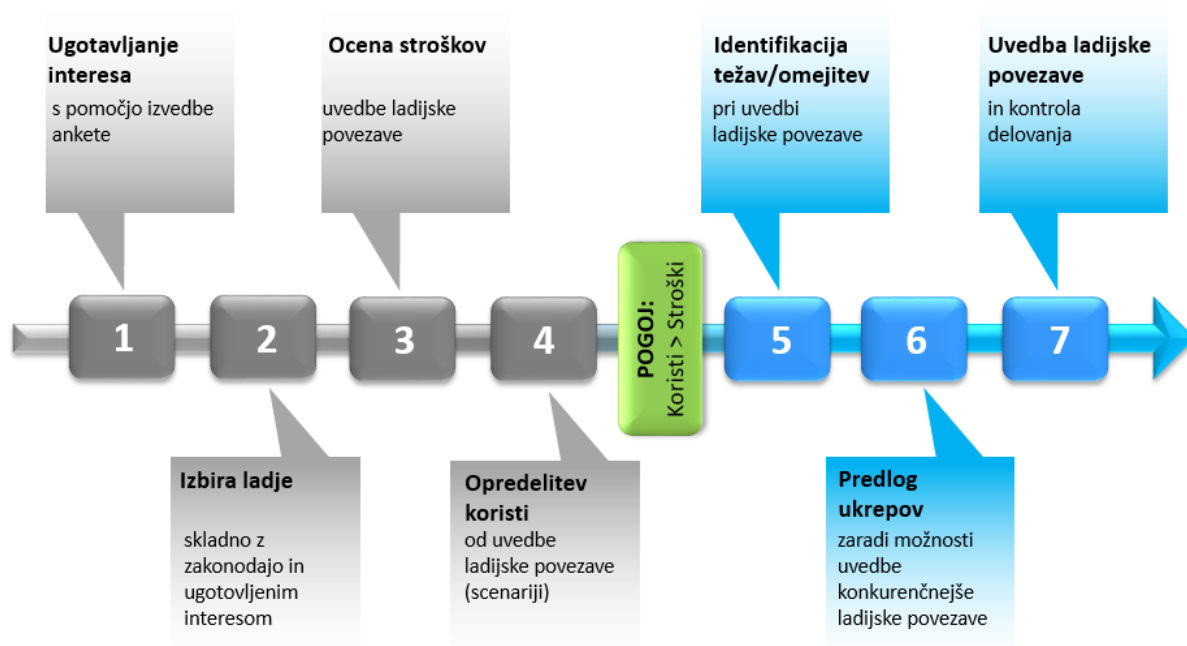
V trenutnih okoliščinah pomorska linija med Koprom in Trstom ne kaže preveč atraktivnega značaja. Potniki za pot v Trst še vedno največ uporabljajo osebno vozilo, ki jih do Trsta pripelje hitro jim nudi največ fleksibilnosti ter enostavno možnost opravljanja več nalog na različnih lokacijah. Če v Trstu niso obremenjeni s plačilom parkirnega prostora, je to tudi finančno najbolj ugoden način (strošek goriva za povratno pot med Koprom in Trstom okrog 3,5 EUR in 0,5 do 1,0 EUR za stroške vzdrževanja<sup>5</sup>). Ker pomorska povezava ne more biti hitrejša od potovanja z osebnim avtomobilom, bi bilo potnikom treba ponuditi nizko ceno oz. privlačno

---

<sup>5</sup> Ob ceni rednega servisa 200-400 EUR na vsakih 15.000 km.

kombinacijo v obliki abonmaja za garažo in mesečne vozovnice za ladjo ali boljšo integriranost s primestnim avtobusnim prometom (v smislu cenovne in prostorske dostopnosti).

Kot je navedeno je potrebno na nivoju države pristopiti k pogovorom z EU glede morebitnega pridobivanja statusa posebne cone za plovbo po območju D v mednarodnem potniškem prometu med Koprom in Trstom. Tu je seveda nujna podpora Ministrstva za infrastrukturo, ki ima pristojnosti na področju pomorskega prometa. Dobro bi bilo imeti tudi podporo Ministrstva za zunanje zadeve.



**Slika 18: Koraki pri uvedbi ladijske povezave med Koprom in Trstom**

## VIRI

- [1] Arko, J. (24. 4 2020). Krek: "V Trst vsak dan odide 5000 Slovencev, ki morajo delati zaščiteni!". *Primorske novice*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://www.primorske.si/2020/04/23/krek-v-trst-vsak-dan-odide-5000-slovencev-ki-moraj>
- [2] Arriva. (2014). Splošni prevozni pogoji. Koper. Pridobljeno iz <https://arriva.si/wp-content/uploads/2019/05/Splo%C5%A1ni-pogoji-mestni-promet-Koper.pdf>
- [3] Arriva. (Avgust 2020). *Od torka na cestah tri nove električne Kurjere*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://arriva.si/novice/od-torka-na-cestah-tri-nove-elektricne-kurjere/>
- [4] Arriva. (2021a). *Avtobusni prevozi: Javni mestni avtobusni potniški promet*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://www.koper.si/obcina/obcinska-uprava/urad-za-gospodarske-dejavnosti-okolje-in-promet/avtobusni-prevozi/>
- [5] Arriva. (2021b). *Vozni red*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://arriva.si/>
- [6] Benetke.com. (2021). *Program katamarana iz Pirana v sezoni 2021*. Pridobljeno Julij 2021 iz Benetke.com: <https://www.benetke.com/program/piran-benetke-piran/>
- [7] Boasts&Ships. (2021). *24m 100 Persons Diesel Inboard Sea Coastal Sea Fast Speed Passenger Boat for Sale*. Pridobljeno Avgust 2021 iz <https://grandseaboat.en.made-in-china.com/product/SXJELzxKgvrB/China-24m-100-Persons-Diesel-Inboard-Sea-Coastal-Sea-Fast-Speed-Passenger-Boat-for-Sale.html>
- [8] Direktiva Sveta 98/41/ES z dne 18. junija 1998 o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih, UL L188, 2.7.1998, str. 35–39.
- [9] Direktiva 2009/45/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje, UL L163, 25.6.2009, str. 1–140.
- [10] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU z dne 20. oktobra 2010 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih, in o razveljavitvi Direktive 2002/6/ES Besedilo velja za EGP, UL L283, 29.10.2010, str. 1–10.
- [11] Direktiva (EU) 2017/2108 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o spremembi Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje, UL L315, 30.11.2017, str. 40–51.
- [12] Direktiva (EU) 2017/2109 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o spremembi Direktive 98/41/ES o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih, in Direktive 2010/65/EU Evropskega parlamenta in Sveta o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih, UL L315, 30.11.2017, str. 52–60.
- [13] BV. (brez datuma). *Pregled čolnov za osebno rabo in gospodarski namen*. Pridobljeno Avgust 2021 iz Bureau Veritas: <https://www.bureauveritas.si/en/node/1086>
- [14] eKoper. (1. 10 2014). *Odprta so parkirišča Park & Ride*. Pridobljeno Avgust 2021 iz eKoperCapodistria: <https://ekopercapodistria.si/arhiv/odprta-so-parkirisca-park-ride/>
- [15] Gabrovec, M., & Kozina, J. (2013). *Javni avtobusni potniški prevoz na čezmejnem območju na Miljskem polotoku in Goriškem*. Ljubljana: Geografski inštitut Antona Melika, Znanstvenoraziskovalni center SAZU. Pridobljeno iz [https://www.avto.info/f/docs/Obvestila/Cezmejni\\_javni\\_potniski\\_promet.pdf](https://www.avto.info/f/docs/Obvestila/Cezmejni_javni_potniski_promet.pdf)

- [16] Gabrovec, M., Bole, D., Žura, M., Lep, M., Plevnik, A., & Pelc, S. (2008). *Dnevna prometna migracija na delovno mesto in v šolo*. Ljubljana: Geografski inštitut Antona Melika, Znanstvenoraziskovalni center SAZU.
- [17] gov.si. (2021). *Prihodi ladij*. Pridobljeno Avgust 2021 iz Republika Slovenija: <https://www.gov.si/teme/prihodi-ladij/>
- [18] Hidrografija. (2018). *O pristaniščih in sidriščih slovenske obale*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://www.hidrografija.si/splosno-o-pristaniscih-in-sidrisih-slovenske-obale/>
- [19] Hidrografija. (2018). *Pomorsko-upravni organi in pomembnejši predpisi*. Pridobljeno Julij 2021 iz Prehod meje teritorialnega morja: <https://www.hidrografija.si/predpisi-in-obvestila/pomorsko-upravni-organi-in-pomembnejši-predpisi/#1535106825157-a3d86cc5-04b2>
- [20] Incat Crowther. (2021). *25m catamaran passenger ferry*. Pridobljeno Avgust 2021 iz <https://www.incatcrowther.com/ships/ferries/commuter/ico13078>
- [21] Kay, M., Dyer, M., Mannheim, D., Miller, K., & Sylvester, K. (2011). *Ferry lifecycle cost model for federal land management agencies - User's guide*. Washington, DC: John A. Volpe National Transportation Systems Center.
- [22] Kewatec. (2021). *Kewatec Passenger 2400*. Pridobljeno Avgust 2021 iz <https://kewatec.com/boats/passenger-2400/>
- [23] Luka Koper. (2021). *Cenik pristaniških pristojbin*. Koper: Luka Koper.
- [24] Luka Koper INPO. (2020). *Cenik zbiranja, odvoza in obdelave odpadkov na območju koprskega pristanišča*. Koper: Luka Koper INPO. Pridobljeno September 2021 iz <https://www.luka-kp.si/wp-content/uploads/2021/04/Cenik-zbiranja-odvoza-in-obdelave-odpadkov-v-pristaniscu-od-1.1.2020.pdf>
- [25] Marjetica. (2021). *Parkirišča*. Pridobljeno Avgust 2021 iz <https://www.marjeticakoper.si/sl/dejavnosti/parkirisca/>
- [26] MOK. (2021). *Avtobusni prevozi: Javni mestni avtobusni potniški promet*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://www.koper.si/obcina/obcinska-uprava/urad-za-gospodarske-dejavnosti-okolje-in-promet/avtobusni-prevozi/>
- [27] Moovit. (2021). *Commute time in Trieste*. Pridobljeno Avgust 2021 iz Moovit insights: [https://moovitapp.com/insights/en/Moovit\\_Insights\\_Public\\_Transit\\_Index\\_Italy\\_Trieste\\_e\\_Gorizia-2182](https://moovitapp.com/insights/en/Moovit_Insights_Public_Transit_Index_Italy_Trieste_e_Gorizia-2182)
- [28] OceanMarine. (2021). *Passenger Aluminium Catamaran*. Pridobljeno Avgust 2021 iz [www.oceanmarine.com/detail.cfm?114%2DPassenger%2DALuminium%2DCatamaran%2D%2D13765&product\\_id=13765&category\\_current=18&category\\_current\\_sub=46](http://www.oceanmarine.com/detail.cfm?114%2DPassenger%2DALuminium%2DCatamaran%2D%2D13765&product_id=13765&category_current=18&category_current_sub=46)
- [29] Parametrix. (2006). *Passengers only ferry cost analysis*. Bellevue, Washington: Parametrix.
- [30] Primorski dnevnik. (10. 10 2013). V Italijo 15 tisoč Slovencev. *Primorski dnevnik*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://www.primorski.eu/se/219829-v-italijo-15-tiso-slovencev-EDPR231588>
- [31] Priporočilo Sveta z dne 9. aprila 2019 o ciljih glede varnosti in nezavezujočih funkcionalnih zahtevah za potniške ladje, krajše od 24 metrov (2019/C 142/01)
- [32] Repovž, E. (4. 6 2015). Brezposelnost na Primorskem zmanjšujejo delovni migranti v Italijo. *Delo*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://old.delo.si/gospodarstvo/trg-dela/brezposelnost-na-primorskem-zmanjsujejo-delovni-migranti-v-italijo.html>

- [33] SiStat. (2021). *Izbrani podatki po občinah, Slovenija, letno*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2640010S.px>
- [34] SURS. (2021). *Občina Koper*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/68>
- [35] Trieste. (2021). Pridobljeno Avgust 2021 iz City population: [https://www.citypopulation.de/en/italy/friuliveneziagiulia/trieste/032006\\_\\_trieste/](https://www.citypopulation.de/en/italy/friuliveneziagiulia/trieste/032006__trieste/)
- [36] Trieste Trasporti. (2021). *Biglietti e abbonamenti*. Pridobljeno Julij 2021 iz Trieste Trasporti: <https://www.triestetrasporti.it/orari-e-percorsi/biglietti-e-abbonamenti/>.
- [37] Trieste trasporti. (2021). *Trieste-Muggia*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://www.triestetrasporti.it/orari-e-percorsi/servizi-marittimi/trieste-muggia/>
- [38] Tsouvalis, N. (2015). *Use of Fiber Reinforced Plastics in Ship Construction: A Study of SOLAS regulation II-2/17 on Alternative Design and Arrangements for Fire Safety*. Athens: National Technical University of Athens.
- [39] TWUR. (2021). *University of Trieste*. Pridobljeno Avgust 2021 iz The World University Rankings: <https://www.timeshighereducation.com/world-university-rankings/university-trieste>
- [40] Uredba (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč, UL L131, 28.5.2009, str. 24–46.
- [41] Uredba (ES) št. 562/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o Zakoniku Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah), UL L105, 13.4.2006, str. 1–32.
- [42] Uredba (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih Besedilo velja za EGP, UL L129, 29.4.2004, str. 6–91.
- [43] Wayv. (2021). *Wayv*. Pridobljeno Julij 2021 iz <https://wayv.si/>
- [44] YachtWorld. (2021). *1999 Commercial Passenger Boat 20 m - 145 pax*. Pridobljeno Avgust 2021 iz <https://www.yachtworld.co.uk/boats/1999/commercial-passenger-boat-20-m----145-pax-3750185/>

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Primestni javni potniški promet v Kopru.....	4
Tabela 2: Medkrajevni javni potniški promet na Obali.....	5
Tabela 3: Cenik pomorskih prevozov med Trstom in Miljami .....	24
Tabela 4: Povezanost načina prevoza in pogostnosti potovanja v Trst.....	30
Tabela 5: Povezanost pogostnosti potovanja v Trst in pripravljenosti plačila ladijskega prevoza.....	30
Tabela 6: Lastnosti ladij, ki bi lahko bile uporabljene na liniji Koper-Trst .....	35
Tabela 7: Cene rabljenih potniških ladij.....	35
Tabela 8: Končna cena posojila 852.000 EUR pri različnih obrestnih merah in obdobju odplačevanja .....	38
Tabela 9: Čas plovbe v minutah z upoštevanjem obvezne plovbe z nižjo hitrostjo ob vplutju .....	40
Tabela 10: Kalkulacija stroškov za ladijsko povezavo med Koprom in Trstom.....	43

## KAZALO SLIK

Slika 1: Električni avtobusi, prilagojeni gibalno oviranim potnikom.....	3
Slika 2: Parkirišča in garažne hiše v bližini starega mestnega jedra v Kopru .....	5
Slika 3: Prevoz Trst-Koper preko Milj.....	8
Slika 4: Razdalje v morskih miljah med pristanišči v severnem Jadranu .....	22
Slika 5: Struktura anketirancev po starostnih skupinah .....	28
Slika 6: Interes po urah odhoda morske potniške linije iz Kopa.....	29
Slika 7: Interes po urah odhoda morske potniške linije iz Trsta za Koper .....	29
Slika 8: : Sinteza ugotovitev za delovanje morske linije Koper-Trst .....	32
Slika 9: Ladja iz fiberglasa .....	33
Slika 10: Katamaran .....	34
Slika 11: Aluminijski katamaran .....	34
Slika 12: Nova ladja z večjo kapaciteto za poletno sezono.....	34
Slika 13: Rabljena ladja z večjo kapaciteto za poletno sezono .....	35
Slika 14: Carinski pomol v Kopru.....	36
Slika 15: Potniški terminal v koprskem pristanišču.....	37
Slika 16: Pomorska povezava med Koprom in Trstom ter Žusterno in Trstom .....	40
Slika 17: Obvezni elementi v kalkulaciji stroškov.....	42
Slika 18: Koraki pri uvedbi ladijske povezave med Koprom in Trstom .....	46