

Projektna naloga

***»Prometna študija za predvidene ureditve na Pomolu I in v zaledju
Pomola I v Luki Koper«***

September 2026

Kazalo:

1.	UVOD	3
2.	NALOŽBE ZA POTREBE ŠIRITVE ZMOGLJIVOSTI PC KT IN PREDVIDENA PROMETNA ZASNOVA.....	5
2.1.	UREDITEV VHODNO-IZHODNE TOČKE ZA ZUNANJE TOVORNJAKE NA KT – ISPKT 24	6
2.2.	IZGRADNJA PRISTANIŠKE OBVOZNICE SPJIC 12	8
2.3.	PRISTANIŠKO PROMETNO OMREŽJE ISPJIC 2 – VIADUKT	10
2.4.	PREMOSTITVENI OBJEKT PREKO PRELIVNEGA KANALA ŠKOCJANSKEGA ZATOKA	16
2.5.	GRADNJA DOSTOPNE CESTE DO PC TST – ISPJIC 15	17
2.6.	UREDITEV GARAŽE IN GARDEROB NA NOVI LOKACIJI, IZGRADNJA POLNILNIC ZA ELEKTRIČNE TERMINALSKE VLAČILCE IN ELEKTRIČNA VOZILA TER UREDITEV PARKIRNIH POVRŠIN ZA TALNO MEHANIZACIJO NA OBMOČJU KOMPOSTARNE IN LES 1A-C ZA POTREBE KT – ISPKT 28.....	18
2.7.	UREDITEV SKLADIŠČNIH POVRŠIN ZA KT V ZALEDJU POMOLA I – SPKT 25, SPKT 26	19
2.8.	PODALJŠANJE POMOLA I – S DEL, VEZ 7F, 7G IN 3X STS– SPKT 25, SPKT 26	20
3.	DRUGE NALOŽBE V PRISTANIŠČU, KI VPLIVAJO NA SPREMEMBO PROMETNIH TOKOV.....	20
3.1.	GRADNJA VEZA 5. IZGRADNJA PRIVEZNEGA MESTA NA OBMOČJU VNT NALOŽBE ZA POTREBE PC TA NA OBMOČJU VNT	20
3.2.	IZGRADNJA KASET 5A, 6A IN 7A.....	21
3.3.	DOGRADITEV SKLADIŠČNEGA OBJEKTA ZA AVTOMOBILE V ZALEDJU BAZENA I	22
3.4.	SKLADIŠČE 54	23
3.5.	IZGRADNJA 12. VEZA IN RO-RO VEZA.....	23
3.6.	PRESTAVITEV STORITEV TERMINALA ZA LES IZ ZALEDJA POMOLA I NA ZALEDJE POMOLA II	24
3.7.	ZUNANJI KAMIONSKI TERMINAL – 1. FAZA - SPDPN 6 – PARKIRIŠČE P2- SERMIN	25
3.8.	UREDITEV SKLADIŠČA 15 (PROJEKT 139 URŠIČ / MATOS).....	26
3.9.	CENTER ZA RAVNANJE Z ODPADKI IN ODSLUŽENO OPREMO	32
4.	NALOŽBE OB PRISTANIŠČU, KI BODO VPLIVALE NA PROMETNE TOKOVE	33
4.1.	NOVA SERMINSKA VPADNICA	33
4.2.	ŠIRITEV BERTOŠKE VPADNICE	33
5.	PODATKI O PROMETNIH OBREMENITVAH	34
1.1.	SPLOŠNO.....	34
1.2.	INTERNE PROMETNE POTI PC KT (PREHOD PREKO GLAVNE VPADNICE)	38
6.	VSEBINA IN OBSEG NALOGE	38
7.	DELOVNA SKUPINA	39
8.	OBVEZNOSTI IZDELOVALCA	40

1. Uvod

Za potrebe širitve in razvoja Kontejnerskega terminala do 1,8 mio TEU in Terminala za avtomobile je predvideno več investicij, s katerimi se posega na območje obstoječih transportnih poti znotraj pristanišča, zaradi česar je potrebna njihova predstavitev oziroma drugačna organizacija vodenja prometa kakor le-ta poteka danes.

V letu 2023 je Luka Koper naročila izdelavo prometne študije za naložbe za razvoj kontejnerskega terminala do 1,75 MIO TEU, ki upošteva predvideno širitev kontejnerskega terminala do leta 2035. (Prometna študija za naložbe po EUN za razvoj kontejnerskega terminala do 1,75 MIO TEU, Appia d.o.o., št. AP017-23, Avgust 2023)

Prometna študija je slonela na izdelanih idejnih zasnovah naložb za širitev kontejnerskega terminala (KT) do 1,75 m TEU, določene so bile določene zadeve predpostavljene. V tem času je prišlo do določenih sprememb na posameznih naložbah, spremenil se je tudi promet ob in v pristanišču. Leta 2024 je bil namreč prestavljen kamionski terminal – Parkirišče P2 – Sermin na novo lokacijo. Kot posledica slednjega so se spremenili tudi prometni tokovi zunaj pristanišča, kakor tudi v pristanišču.

V gradnji je dograditev skladišča za avtomobile – garažne hiše v zaledju Pomola I za več kot 100% povečanje dosedanje kapacitete, kar bo prispevalo k povečanju prometnih tokov znotraj pristanišča.

V vmesnem času je prišlo do določenih sprememb ureditve in napredka pri umestitvi vsebin naložb ter izdelavi projektne dokumentacije (faza DGD). Kapaciteta kontejnerskega terminala se s tem povečuje na 1,8 mio TEU. Na podlagi rezultatov prometne študije želimo preveriti in prilagoditi predvidene projektne rešitve za boljšo pretočnost in varnost prometa in dejavnosti v pristanišču.

Predmet naloge je preveriti izvedljivost predlagane ureditvene in prometne zasnove z dimenzioniranjem križišč oz. krožišč in cest ob upoštevanju nivojskih križanj s železniškimi tiri in predlogi alternativnih rešitev.

Prometno ureditev v pristanišču je potrebno snovati s sedanjimi **tremi ločenimi vstopi** v pristanišče (Koprski, Bertoški in Serminski) in temu prilagoditi delovne procese, interne transportne poti in delovišča znotraj pristanišča na način, da se minimizira potrebo po premikih strojev in vozil znotraj pristanišča (predvsem preko območja kontejnerskega terminala). Pri tem se Bertoški vhod v pristanišče predvidi izključno vsem zunanjim vozilom, ki so namenjena na Kontejnerski terminal. Serminski in Koprski pa se namenita ostalim terminalom lociranim na S oz. J delu pristanišča ter prehodu z osebnimi vozili. Peš prehod v oz. iz pristanišča je mogoč samo na koprskem vhodu, kjer je locirana glavna avtobusna postaja (za dva avtobusa).

Pri snovanju vsakega od vhodov v pristanišče je potrebno predvideti celotno infrastrukturo in procese vezane na blago, ki prihaja preko posameznega vhoda (objekti, parkirišča, območje za potrebe FURS-a, oprema za evidentiranje tovara na KT – t.i. OCR portali, pregate in gate; objekti za potrebe špediterjev, peš prehodi in ostalo) na podlagi podatkov iz projektne naloge in dodatnih podatkov iz meritev na terenu, ki morajo biti zajeti v predmetu naročila.

V prometni analizi je potrebno zajeti vse vrste prometa:

- zunanji tovorni promet, ki v območje pristanišča vstopa / izstopa preko treh vhodov in kroži po pristanišču (tudi tovor izrednih dimenzij, s transportnimi potmi in namenskim vhodom/izhodom)
- interni tovorni promet (transport ladja – skladišče, dostava CNT, mobilna dvigala, večji delovni stroji)
- železniški promet (križanja, zamude zaradi čakanja prehoda)
- javni promet – avtobus

- osebni promet
- premiki (tramaki) vozil (tovora)
- promet povezan z izvajanjem del - gradbišča

Sedanje stanje predstavlja leto 2026 (podatki so za 2025), končno stanje pa leto 2036 in predvidena širitev pristanišča po DPN na S delu (Ankaranska Bonifika, Pomol III).

Naročilo je sestavljeno iz treh faz in sicer: najprej je potrebno pridobiti oz. posodobiti ustrezne vhodne podatke obstoječega stanja prometa, nato se izdela celotno prometno študijo prometnic v LK na območju Pomola I in Pomola II ter zaledja, s preverbo prometne ureditve vhodno izhodne točke na KT, pristaniške obvoznice z viaduktom, z upoštevanjem vseh vplivov, novih naložb, ipd. z analizami, odgovori, ocenami, ki jih naročnik podaja v nadaljevanju projektne naloge. V tretjem delu se pripravi prometna študija in določitev prometne ureditve za potrebe naložbe Ureditev skladišča 15. Pričakuje se preveritev rešitev s predlogi izboljšav, ki morajo biti racionalne, predvsem pa morajo predstavljati bistveno prednost glede na obstoječe rešitve. Prednosti se morajo prikazati preko prometno ekonomskih kazalcev. V ta namen je potrebno prometno analizirati obstoječe stanje, načrtovane rešitve pa preveriti v smislu prometnih in ekonomskih kazalcev.

2. NALOŽBE ZA POTREBE ŠIRITVE ZMOGLJIVOSTI PC KT IN PREDVIDENA PROMETNA ZASNOVA



LOKACIJA PREDVIDENIH POSEGOV ZA NAMEN ŠIRITVE ZMOGLJIVOSTI PC KT DO 1,8 MIO TEU IN OSTALIH, KI VPLIVAJO NA PROMETNE TOKOVE

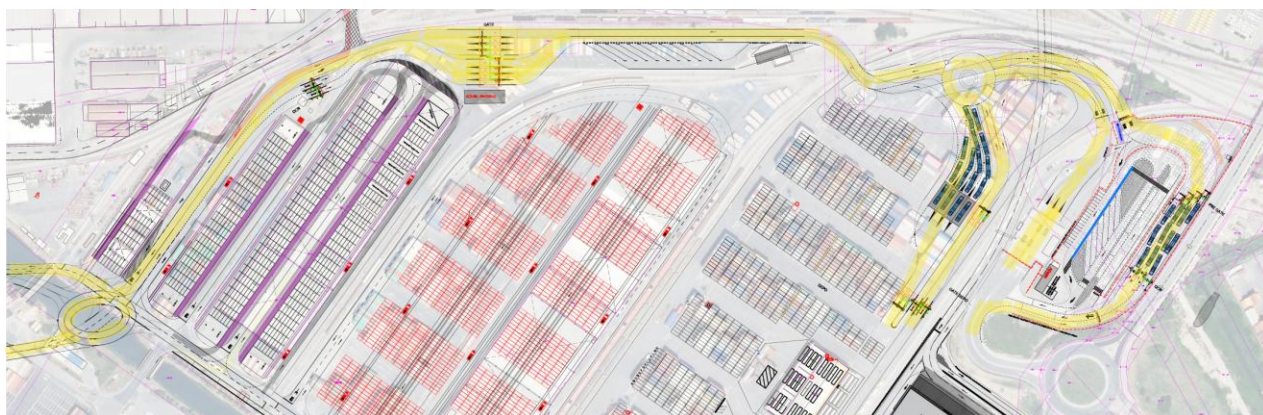


PRIKAZ OSNUTKA UREDITVE NALOŽB ZA ŠIRITEV KT DO 1,8 MIO TEU IN OSTALIH, KI VPLIVAJO NA PROMETNE TOKOVE

Povečanje površin kontejnerskega terminala na vzhodu zajema naložbe, ki omogočajo umestitev skladiščnih blokov in manipulacijskih površin preko preliva Škocjanskega zatoka na površinah obstoječih nadstrešnic za les (N1, N2, in N7). Vzhodno od tira 16 so predvidene skladiščne površine za prazne kontejnerje (z odstranitvijo nadstrešnic N3, N4, N10 in N12) do skrajnega V roba pristanišča, kjer je predvidena ureditev garaže, garderob in parkirnih površin za mehanizacijo (slika 2).

Na območju med bertoškim vhodom in Kontejnerskim terminalom na J strani tirov JŽI je predvidena nova vhodno/izhodna točka za potrebe kontejnerskega terminala. Projektna dokumentacija za naložbe za širitev KT do 1,8 mTEU je trenutno pripravljena na nivoju DGD (osnutka).

2.1. UREDITEV VHODNO-IZHODNE TOČKE ZA ZUNANJE TOVORNJAKE NA KT – ISPKT 24



Izvede se nova vstopna točka za pristanišče za vse zunanje tovarnjake kontejnerskega terminala (KT) na območju današnjega Vhoda Bertoki z vso potrebno infrastrukturo – zapornicami, OCR portali za skeniranje vozil in kontejnerjev, Pregate za pridobitev informacij glede dovoljenja za vstop in predvidene lokacije znotraj KT za nakladanje/razkladanje. Za izhodno točko se predvidi sedanji vhod Bertoki z nadstrešnico pri katerem se za izhod nameni še vsaj 1 vozni pas, ki je danes namenjen vhodu. Skrajno desni pas (ob objektu) se nameni kot servisni vhod in za intervencije. V nadaljevanju preko prehoda preko tira 19 je predvideno novo krožišče na katerega bo vezan dostop na DEPO – skladišče za prazne kontejnerje z vstopno točko na kateri se izvajajo pregledi in čiščenje praznih kontejnerjev, vhod DEPO, OCR in izhod DEPO. Po prehodu preko tira 17 se na levi strani nahaja obstoječi objekt C1 za FURS, v katerem je umeščena centralna dejavnost carine za celotno pristanišče in to funkcijo se tudi ohranja. Tu se izvajajo kontrolni pregledi FURS za ves tranzitni tovar na KT. V nadaljevanju je locirana V/I točka za skladišče polnih kontejnerjev s kioski, kjer vozniki pridobijo točne podatke glede mesta nakladanja/razkladanja na KT. S cestno povezavo je nato V/I preko krožišča na premostitvi povezana s Pomolom I oz. skladiščem za polne kontejnerje.

ČAS GRADNJE: Predvidoma v drugi polovici leta 2027.

AKTIVACIJA: 2028

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

Umestitev vhodno - izhodne točke za zunanje tovarnjake na KT bo bistveno vplivala na prometne tokove med bertoškim vhodom v LK in križiščem K14/1. Nadomešča se obstoječo vstopno točko na KT na bloku E in obstoječi vhod na DEPO ob tiru 17.

Z dograditvijo infrastrukture na vhodu Bertoki za potrebe PC KT lahko predvidevamo v letu 2028 predvidoma 250.000 vstopov vozil na leto. Med delavnikom lahko predvidevamo med 1000-1200 vozil na dan, posledično se temu prilagodi infrastrukturo, ki bo omogočala določeno »buffer« cono v primeru morebitnih tehničnih težav, preobremenjenosti ali predčasnih prihodov kamionov oz. potrebne ukrepe z začasnimi preusmeritvami prometa na zunanji kamionski terminal P2-Sermin.

PREDVIDENO (OCENJENO) POVPREČNO TRAJANJE POSAMEZNIH DOGODKOV, KI VPLIVAJO NA PRETOČNOST V/I TOČKE:

- Povprečni čas prehoda preko OCR portala in čas obdelave ob skeniranju vozila: *5 sekund*
- Povprečni čas prehoda kioska na PREGATE: *15 sekund*
- Povprečni čas pregleda kontejnerja na DEPO in delež teh vozil: *cca. 3 minute (pregled vseh praznih kontejnerjev, ki pridejo na DEPO)*
- Povprečni čas čiščenja kontejnerja na DEPO in delež teh vozil: *cca. 5 min (1% vseh prihodov kontejnerjev na DEPO)*
- Povprečni čas prehoda kioska na GATE DEPO: *10 - 15 sekund*
- Povprečni čas prehoda kioska na EXIT DEPO: *Približno polovico časa vstopnega procesa (5 do 10 sekund).*
- Povprečni čas prehoda kioska na GATE KT: *10 - 15 sekund*
- Povprečni čas prehoda kioska na EXIT KT: *Približno polovico časa vstopnega procesa (5 do 10 sekund).*
- Povprečni čas neprehodnosti nivojskega križanja ceste T1/1 in tira 19: *Sam prehod vlaka preko nivojskega križanja pri dostavi oziroma odvozu praviloma traja približno 10 -15 minut.*
- Dnevno število prehodov vlaka na križanju ceste T1/1 in tira 19: *Na tira 19 in 20 se v povprečju dostavi in odstavi do 4 vlake dnevno, kar pomeni do približno 8 prehodov vlakov preko križanja na dan.*
- Povprečni čas neprehodnosti nivojskega križanja ceste T1/1 in tirov 15 in 17: *čas zasedenosti križanja ob posamezni dostavi ali odvozu vlaka približno 10 – 15 minut, odvisno od operativnih okoliščin.*

Dnevno število prehodov vlaka na križanju ceste T1/1 in tirov 15 in 17: Na tira se v povprečju dostavi in odstavi do 8 vlakov dnevno, kar pomeni do približno 16 prehodov vlakov preko križanja na dan (dostava in odvoz). Izvajalec je za pripravo prometnega modela dolžan preveriti vse navedene vplive in upoštevati vse, tudi če niso navedeni v projektni nalogi. Lahko jih pridobi z ogledom obstoječih rešitev na terenu, štetjem prometa oz. drugimi možnostmi, ki jih ima na razpolago. Dobavitelj opreme vhodno izhodne točke na KT je že izbran in lahko dostavi vse ostale podatke oz. se od izvajalca prometne študije pričakuje, da se po potrebi poveže z izvajalcem opreme, da uskladi potrebne parametre za določitev ustreznega prometnega modela. Kontakt dobavitelja opreme sporoči predstavnik naročnika naknadno.

Glede na predlagane lokacije in predvidene scenarije toka kamionskih vozil je potrebno:

- *Ugotoviti pretočnost predloga novega vhoda glede na interne dejavnike prometnih tokov (nivojska križanja z železnico, povezani zastoji, trajanje procesov na posameznih lokacijah V/I točke in čakalne vrste povezane s tem itn.)*

- Pripraviti simulacijo prometnih tokov po scenarijih letnega prometa do 1,80 mio TEU in 2,2 mio TEU
- Predlagati optimizacijo rešitev ali ukrepe z vidika železniškega in cestnega pretoka tovornih vozil

2.2. IZGRADNJA PRISTANIŠKE OBVOZNICE SPJIC 12



Nova predvidena ureditev kontejnerskega terminala ne dopušča prehoda prometa ostalih terminalov in vsega ostalega prometa, ki ni vezan na KT, kot je to urejeno do sedaj s potekom pristaniške vpadnice T1 po sredi pristanišča. Možne bodo določene izjeme kot npr. prehodi večjih strojev, prevzem večjih, težjih tovorov izpod KT ladje s strani PC GT ipd. S predvideno širitvijo KT proti vzhodu, je potrebno zgraditi preusmeritev obstoječe glavne luške vpadnice med križišči K5 območjem vhoda Bertoki do predvidenega viadukta (naložba SPJIC 2), ki bo omogočal povezavo z zaledjem Pomola II. V obseg naložbe spada tudi cesta S4, ki poteka vzporedno s prelivom škocjanskega zatoka in povezuje V/I točko na KT, skladiščne površine KT v zaledju, garažo KT in pristaniško obvoznico.

ČAS GRADNJE: 2027-2028

AKTIVACIJA: 2028

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV:

Načrtovana obvoznica bo primarno služila potrebam Terminala za avtomobile (TA), deloma pa tudi Terminala za generalne tovore (GT) ter notranjemu prometu pristanišča.

V zaledju Pomola I je v teku dograditev garažne hiše za avtomobile (fazi 2B in 2C), ki bo po zaključku gradnje omogočala skupno skladiščno kapaciteto 25.336 vozil. Večina teh vozil se z ladjami pretovarja preko 2. do 5. veza v prvem bazenu pristanišča.

Nakladanje in razkladanje vozil na tovarnjake poteka na nakladalnih površinah Intereuropa, nasproti objekta Avtoservisa, ter na površinah R10B na jugovzhodni strani objekta Avtoservis. Kapacitete posameznih skladiščnih površin znašajo:

- Intereuropa: 2.681 vozil
- RR6: 2.303 vozil
- R10B na JV ob Avtoservisu: 354 vozil
- RR8: 3.169 vozil

V letu 2025 je bilo preko obstoječe garažne hiše izvedenih 248.649 manipulacij vozil, na ostalih skladiščnih površinah pa dodatnih 514.675 manipulacij vozil. Poleg tega pomemben del prometa predstavljajo tudi vozila, dostavljena na Avtoservis d.o.o., kjer je bilo obdelanih 142.690 vozil. Navedeni obseg jasno kaže na visoko frekvenco notranjih logističnih procesov in posledično veliko obremenjenost prometne infrastrukture, katere učinkovitost je neposredno odvisna od zadostne pretočnosti cestnega omrežja.

Pri izdelavi prometne študije je zato nujno, da se poleg povprečnih dnevnih prometnih tokov upoštevajo tudi maksimalne prometne obremenitve, saj te bistveno boljše odražajo dejanske potrebe terminala in kritične situacije v prometnem sistemu.

Ob tem je treba upoštevati tudi predvideno rast pretovora, ki jo ocenjujemo na približno 3% letno. Ta rast mora biti ustrezno vključena v dimenzioniranje in načrtovanje bodočih prometnih ureditev, da bo infrastruktura dolgoročno zagotavljala ustrezno kapaciteto in pretočnost.

Pri pripravi prometne študije je potrebno obvezno upoštevati tudi Projekt 170 – Prenova 5. veza, ki zajema ureditev območja med krožiščem K5 in prelivom Škocjanskega zatoka, kjer se na novo projektirajo oziroma urejajo površine RR6B, R10 in skladiščna površina Intereuropa. Na območju so predvidene spremembe ureditve površin, nove oziroma razširjene cestne povezave ter nova nakladalna mesta za tovarnjake. Predvidena je tudi razširitev ceste zaradi potreb pristaniškega prometa, vključno z namenskimi prometnimi pasovi za potrebe PC TA.

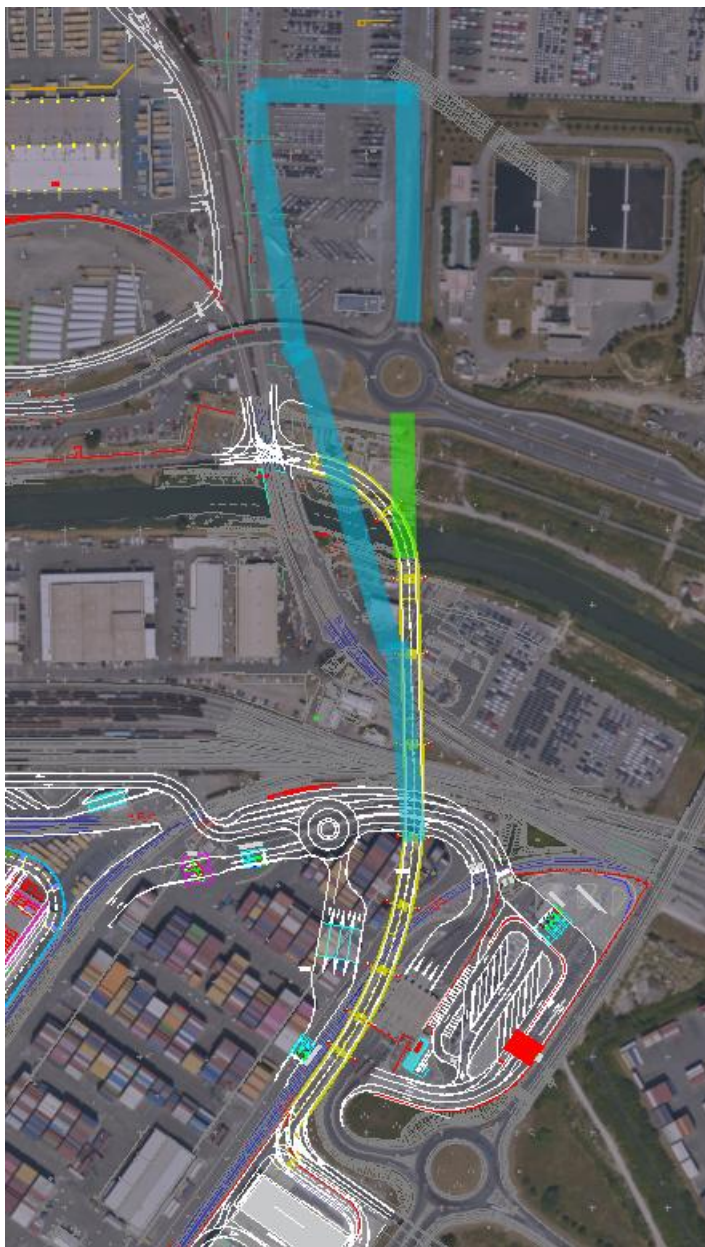
Vse navedene ureditve bodo pomembno vplivale na prometne tokove in prometne obremenitve, predvsem na območju krožišča K5, zato jih je treba v prometni študiji celovito vključiti in ovrednotiti.

Prav tako je treba upoštevati Projekt 171 – Ureditev notranjega cestnega prometa pri skladišču 15, katerega vsebino je podrobneje predstavil Klemen Štravs. Tudi predvidene rešitve iz tega projekta bodo vplivale na bodočo organizacijo prometnih tokov znotraj pristanišča in jih je zato potrebno integrirati v skupno prometno analizo.

Načrtovane infrastrukturne projekte ter predlagane prometne ureditve je potrebno obravnavati celovito in medsebojno povezano. Le na ta način bo mogoče pridobiti realno oceno bodočega prometnega stanja ter zagotoviti ustrezne prometne rešitve za dolgoročni razvoj pristanišča.

Glavni vhod za zunanje tovarnjake TA je serminski, ob katerem je lociran zunanji kamionski terminal na zunanji strani, na notranji strani pa dispečerski center TA in prostori FURS-a, kjer vozniki urejajo vso potrebno dokumentacijo.

2.3. PRISTANIŠKO PROMETNO OMREŽJE ISPJIC 2 – VIADUKT



V nadaljevanju trase pristaniške vpadnice ob vhodu Bertoki je predvidena izgradnja viadukta, ki prečka tir 19c, vstopno-izstopno točko na KT, tirno skupino JŽI RG1 (na meji LK) in reko Rižano. S tem se omogoči interno cestno povezavo med Pomolom I in II in sprostitev dosedanje trase pristaniške vpadnice sredi pristanišča za potrebe KT.

ČAS GRADNJE: 2028-2030

AKTIVACIJA: 2030

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV:

Promet med zaledjem Pomola I in II se prestavi iz obstoječe trase ceste T1 na skrajni vzhodni del pristanišča vzporedno z zunanjo Ankaransko vpadnico.

Severni del navezave viadukta z zalednimi površinami oz. cestami še ni potrjen. Pri dosedanjem predlogu, da bi se z viaduktom cesta spustila na območje prečno na tir 61 (na zgornji sliki vrisan rumeni potek viadukta), kar pa je po mnenju naročnika lahko problematično z vidika pretočnosti prometa pri prehajanju vlakovnih kompozicij z zelo nizkimi hitrostmi.

Za rezultat prometne študije naročnik pričakuje določitev najboljše izvedljive (tehnično: produktovod, izvozna cesta S9/2) povezave viadukta z internim javnim cestnim omrežjem v zaledju Pomola II. Preveri naj se možnost izvedbe povezave pristaniške obvoznice na območje PCTA pod nadvoz čez tire in nadaljevanje ceste v smeri S z navezavo na krožišče K15/3 po obodu nakladalne površine PCTA (modra linija na zgornji sliki) in druga možnost direktne navezave na krožišče K15/3 (zelena linija na zgornji sliki). Pri tej varianti preveriti možnosti izven nivojske povezave na skladiščne površine PCTA, da vozila, ki so namenjena na PCTA ne bi obremenjevala vpadnice vhoda Sermin – ceste T1/2.

Izdelovalec prometne študije preveri do 3 variante poteka cestnih povezav (od izdelovalca projektne dokumentacije se bodo pridobilo do 3 variante idejne zasnove), na podlagi pridobljenih podatkov pa se pričakuje, da oceni vse variante glede na pretočnost prometa. Pričakuje se, da predlaga tudi svoj predlog rešitve, ki ga uskladi z naročnikom. Upoštevati je potrebno tudi bodočo izgradnjo primarnega cestnega omrežja na severnem območju Luke Koper in njegovo navezavo na trenutno primarno cestno omrežje na območju sedanjih nakladalnih površin PC TA.

Podatki PC Terminala za avtomobile in RORO

Tako na ravni družbe kot na ravni posameznih terminalov si prizadevamo z novo cestno povezavo izboljšati povezanost med posameznimi deli pristanišča ter hkrati preučiti možnosti konsolidacije blagovnih skupin z namenom učinkovitejše in racionalnejše organizacije notranjega prometa.

Povezava med severnim in južnim delom pristanišča je predvidena preko obvozne ceste in novega viadukta. Novi viadukt mora biti zasnovan tako, da omogoča prevoz vseh merodajnih vrst tovora in vozil, ki se pojavljajo v pristanišču. Zaradi zagotavljanja učinkovitega izvajanja luških dejavnosti je smiselno omejiti prehajanje nepooblaščenih vozil preko manipulativnih površin in notranjih prometnih poti posameznih terminalov. Promet po območju posameznega terminala naj bo praviloma namenjen predvsem vozilom, katerih cilj je konkretni terminal.

Na območju izteka novega viadukta pri Terminalu za avtomobile z našega vidika prepoznavamo dve osnovni rešitvi. Pri varianti 2 smo upoštevali tudi prihodnje širitve terminala na območje ankaranske bonifike. Zato je smiselno prometne tokove načrtovati na način, ki bo dolgoročno skladen tako z varianto 1 kot z varianto 2 ter hkrati upošteval tudi projekt »Ureditve TR11–17«, ki ureja severni del pristanišča.

Pri pripravi nove prometne študije je zato treba poleg obstoječih prometnih tokov upoštevati tudi dolgoročni razvoj pristanišča, vključno s potencialno izgradnjo tretjega pomola ter nadaljnjo širitvijo

Terminala za avtomobile proti Ankaranski bonifiki. V skladu z veljavnim DPN je na tem območju predvidena tudi nova garažna hiša s kapaciteto približno 25.000 vozil. V okviru takšne prostorske ureditve naj se preveri tudi možnost umestitve novega glavnega vhoda za zunanje tovornjake, novega dispečerskega centra Terminala za avtomobile ter dodatnih prostorov za špediterje, FURS in druge spremljajoče službe.

Takšna rešitev bi omogočila dolgoročno in celovito organizacijo prometnih tokov, boljšo povezanost posameznih območij pristanišča, učinkovitejšo konsolidacijo blagovnih skupin ter razbremenitev obstoječih prometnih povezav in krožišča. Hkrati je treba že pri načrtovanju sedanje prometne ureditve upoštevati prihodnje razvojne potrebe pristanišča in s tem preprečiti, da bi bila nova infrastruktura prilagojena zgolj trenutnemu stanju.

Prometni tokovi med ankaranskim in koprskim delom Terminala za avtomobile predstavljajo enega ključnih elementov pri načrtovanju nove prometne ureditve.

V letu 2025 je bilo iz ankaranskega proti koprskemu delu terminala izvedenih 48.438 premikov vozil. Ti premiki so bili večinoma povezani z nakladom na ladje, razkladom ladij, dostavami na Avtoservis ter internimi premiki vozil med skladiščnimi površinami zaradi optimizacije delovnih procesov in razpoložljivih skladiščnih kapacitet.

V nasprotni smeri, iz koprškega proti ankaranskemu delu terminala, je bilo v letu 2025 izvedenih 58.835 premikov vozil. Tudi v tem primeru so bili glavni razlogi oskrba ladijskih operacij ter optimizacija skladiščnih in manipulativnih procesov.

Ne smemo pa pozabiti tudi na pomemben del prometa, ki ga ustvarjajo zunanji avtoprevozniki, ki z vozili prihajajo v Luko Koper. V letu 2025 je na Terminal za avtomobile vstopilo 79.735 kamionov, od tega jih je skozi serminski vhod vstopilo 78.703, kar predstavlja 98,7 % vseh kamionov, namenjenih terminalu.

Del teh voznikov mora opraviti manipulacije tudi na koprski strani terminala. Po vstopu na ankaranski (serminski) strani se zato premaknejo na koprsko stran, kjer opravijo razklad oziroma naklad vozil, nato pa se vrnejo na ankaransko stran, kjer uredijo vso potrebno dokumentacijo za izhod iz pristanišča. V letu 2025 je bilo takšnih primerov 18.286, kar pomeni, da gre za pomemben prometni tok med ankaranskim in koprskim delom terminala. Ta tok je treba ustrezno upoštevati tudi pri načrtovanju bodoče prometne infrastrukture in prometnih režimov, saj neposredno vpliva na učinkovitost delovanja terminala ter pretočnost celotnega pristaniškega sistema.

Pri načrtovanju prihodnje prometne ureditve je treba upoštevati tudi predviden razvoj Terminala za avtomobile na koprski strani. Na tem območju je načrtovana izgradnja nove garažne hiše s skupno skladiščno kapaciteto 25.336 vozil, kar bo dodatno povečalo potrebe po prometnih povezavah med ankaranskim in koprskim delom terminala. Posledično se pričakuje povečanje tako internih premikov vozil med posameznimi skladiščnimi območji kot tudi prometa zunanjih kamionskih prevoznikov.

Dodatno bo na obseg prometa vplival tudi razvoj storitev z dodano vrednostjo. Zaradi vse pogostejših zahtev kupcev po neposrednih dostavah vozil končnim prodajalcem ter s tem povezano izvedbo predprodajnih in poprodajnih storitev (PDI), se bo povečala dostava vozil na Avtoservis iz

vseh površin Terminala za avtomobile. Tudi s tega vidika je potrebno zagotoviti ustrezno zmogljive, varne in dolgoročno vzdržne prometne povezave med obema deloma terminala.

Varianta 1 – ohranitev obstoječih objektov Terminala za avtomobile

V prvi varianti se obstoječi objekti Terminala za avtomobile ohranijo na sedanjih lokacijah, prometna in spremljajoča infrastruktura pa se prilagodi novi prometni ureditvi.

Novi viadukt se naveže na obstoječo cestno povezavo na območju pod obstoječim viaduktom, hkrati pa se vzpostavi neposredna povezava z obstoječim krožiščem. Takšna ureditev omogoča učinkovitejše ločevanje prometnih tokov glede na njihov cilj, predvsem med prometom za Terminal za avtomobile in prometom za Terminal generalnih tovorov.

Na območju Terminala za avtomobile je smiselno dodatno ločiti prometne tokove glede na vrsto vozil. Predvidijo se ločene prometne poti za osebna vozila in za tovorna vozila za prevoz avtomobilov. Za preprečevanje neželenega vstopa vozil neustreznih dimenzij je smiselna uporaba portalnih konstrukcij oziroma sistemov za nadzor višine.

Križišča in priključki morajo biti geometrijsko zasnovani tako, da omogočajo neoviran prevoz vseh merodajnih vozil, ki se pojavljajo v pristanišču. Obstoječe interne prometne povezave znotraj terminala je treba v največji možni meri ohraniti oziroma nadomestiti z enakovrednimi rešitvami.

Zaradi prostorskih omejitev bo pri tej varianti del prometnih površin namenjen le posameznim vrstam vozil. Na odsekih, namenjenih izključno prometu osebnih vozil, se lahko širina vozišča začasno prilagodi z uporabo betonskih varnostnih ograj oziroma drugih ustreznih elementov za fizično usmerjanje in ločevanje prometa.

Prednosti in slabosti:

Varianta 1:

- **Ohranitev obstoječe infrastrukture:** Rešitev ohranja trenutno infrastrukturo na avtomobilskem terminalu (TA), izboljšajo pa se le luške prometne povezave.
- **Nespremenjene transportne poti:** Notranje transportne poti na območju TA ostajajo enake.
- **Ureditev neposredne povezave:** Viadukt se neposredno naveže na krožišče, ki omogoča promet za vsa vozila, medtem ko je cesta pod viaduktom namenjena izključno avtomobilom s TA.
- **Začasne omejitve prometa:** Določene transportne poti, ki bi lahko poslabšale delovne procese na TA, so v tej fazi omejene oziroma preprečene z betonskimi ograjami.
- **Nadzor dostopa:** Kljub omejitvam obstaja možnost, da vozila za druge terminale zaidejo na območje TA, kar se lahko prepreči z namestitvijo višinske kontrole.
- **Enostavna izvedba:** Varianta je lažja za implementacijo, saj ne posega v obstoječe transportne poti znotraj TA.

Varianta 2 – prestavitev objektov Terminala za avtomobile

V primeru prestavitve objektov Terminala za avtomobile na novo lokacijo je mogoče območje novega viadukta, obstoječega viadukta in krožišča urediti bistveno bolj celovito ter dolgoročno optimalno.

Takšna rešitev omogoča vzpostavitev več medsebojno povezanih cestnih povezav in s tem večjo redundanco notranjega prometnega sistema pristanišča. Posamezni terminali lahko tako nemoteno obratujejo tudi v primeru začasnih zapor, vzdrževalnih del ali drugih nepredvidenih dogodkov na posameznih prometnih povezavah.

V tej varianti so vse glavne prometne povezave načrtovane za neomejen promet merodajnih vozil, zato posebni ukrepi, ki so potrebni pri Varianti 1, praviloma niso več potrebni. Posledično portalne konstrukcije za omejevanje višine niso potrebne.

Kljub temu je smiselno promet znotraj pristanišča še naprej usmerjati glede na cilj potovanja oziroma posamezni terminal, predvsem z ustrezno prometno signalizacijo, usmerjevalnimi tablamami ter po potrebi dodatnimi sistemi za nadzor dostopa.

Prednosti in slabosti:

Varianta 2:

- **Nova zasnova infrastrukture:** Rešitev prinaša popolnoma novo zasnovo TA s spremenjeno lokacijo terminalske infrastrukture.
- **Dolgoročni razvoj:** Nova postavitev omogoča trajnostni in dolgoročni razvoj avtomobilskega terminala.
- **Optimizacija logistike:** Omogoča ureditev učinkovitejših notranjih transportnih poti znotraj Luke Koper (LK).
- **Popolna prevoznost:** Vse prometne povezave so odprte in prevozne za vse vrste vozil.
- **Večja prilagodljivost:** Poveča se število prometnih poti, ki jih lahko splošno uporabljajo vsa vozila v LK.
- **Kratkoročna zahtevnost:** Varianta je kratkoročno zahtevnejša za izvedbo, saj korenito spreminja uveljavljene transportne poti na TA.

Predlagana faznost izvedbe

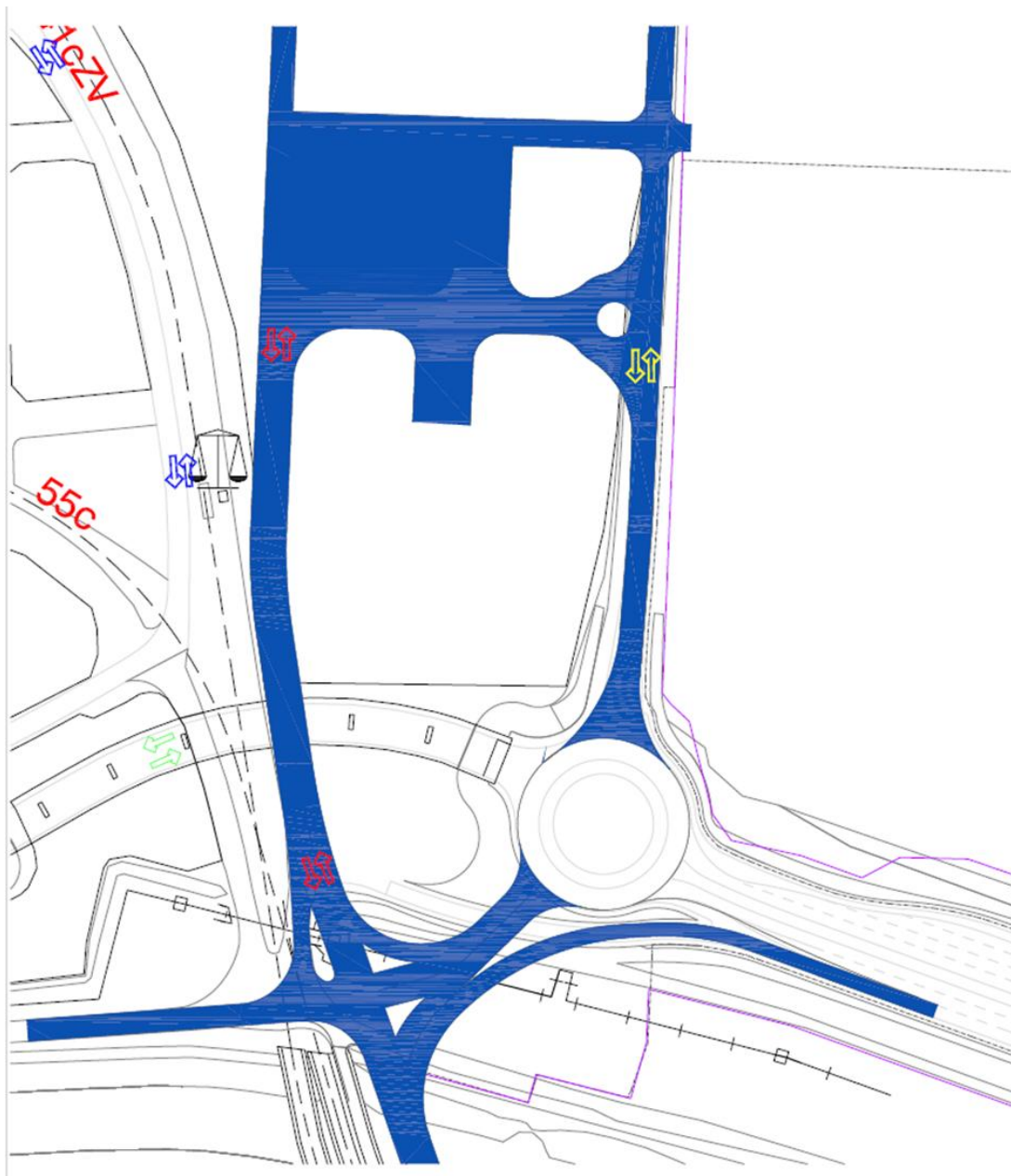
Osnovna prometna rešitev naj že v prvi fazi upošteva končno ureditev po Varianti 2. Pri projektiranju naj se novi viadukt, obstoječe krožišče in obstoječi viadukt obravnavajo kot sestavni deli enotnega prometnega sistema.

Novi viadukt se poveže z obstoječim krožiščem, cestna povezava pa se nadaljuje proti območju pod obstoječim nadvozom. Pri tem se v največji možni meri ohranjajo in vključujejo obstoječe prometne povezave ter zagotavlja njihova funkcionalna nadgradnja.

Prometne površine in križišča naj se, kolikor je mogoče, že v prvi fazi izvedejo v geometriji, predvideni za končno stanje. V času obratovanja Variante 1 se posamezni deli prometnih površin začasno omejijo oziroma zožijo z uporabo betonskih varnostnih ograj ali druge ustrezne prometne opreme na odsekih, kjer je predviden izključno promet osebnih vozil.

Prometne povezave, ki bodo v celoti potrebne šele po prestavitvi objektov Terminala za avtomobile, se lahko zgradijo že v prvi fazi, vendar se do vzpostavitve končnega prometnega režima ne vključijo v redno uporabo.

Takšen pristop omogoča, da se večina prometne infrastrukture že v začetni fazi izvede v končni geometriji. Kasnejši prehod iz Variante 1 v Varianto 2 tako zahteva predvsem spremembo prometnega režima, odstranitev začasnih omejitev ter aktiviranje že izvedenih povezav, brez večjih dodatnih gradbenih posegov. Poleg tega se na ta način zmanjšajo bodoči investicijski stroški, skrajša čas prehoda na končno ureditev ter zmanjša vpliv nadaljnjih posegov na redno delovanje pristanišča.

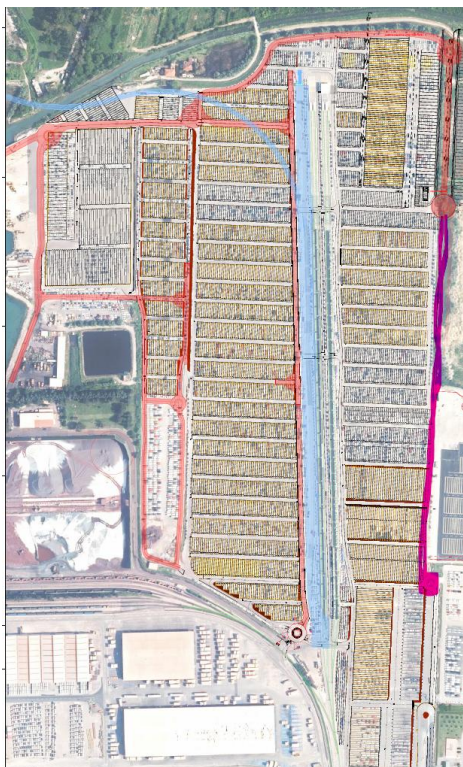


Predlog ureditve od terminala za avtomobile

Glede na variante (do 3) in predvidene scenarije prometa je potrebno:

- *Opredeliti ustreznost posamezne variante (pretočnost prometa glede na interne dejavnike prometnih tokov, ocenjena vrednost),*

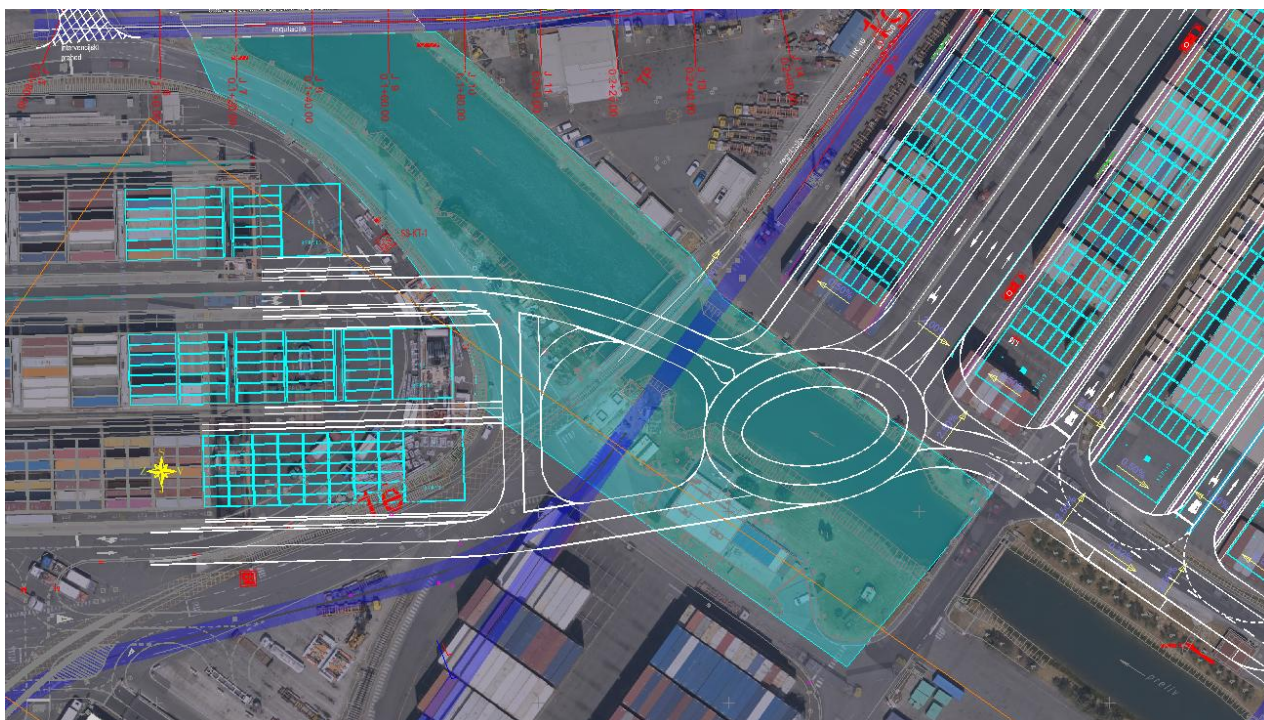
- Pripraviti simulacijo prometnih tokov po scenarijih letnega prometa PCTA po dokončanju garažne hiše v zaledju Pomola I in vseh ostalih kapacitet na S delu pristanišča po DPN (Kasete na ankaranski bonifiki),
- Podati oceno, analize
- Podati idejno situacijsko rešitev povezave sedanjega primarnega cestnega omrežja s severnim delom območja Luke Koper (po spodnji skici) in jo preveriti s prometnim modelom Prikazati projekcijo tudi za ostale predvidene ureditve po DPN na S delu pristanišča (Pomol III, skladiščne površine na kasetah na Ankaranski bonifiki in ostale)



- Predlagati optimizacijo rešitev ali/in ukrepe (organizacijske, prometne,...)

2.4. PREMOSTITVENI OBJEKT PREKO PRELIVNEGA KANALA ŠKOCJANSKEGA ZATOKA

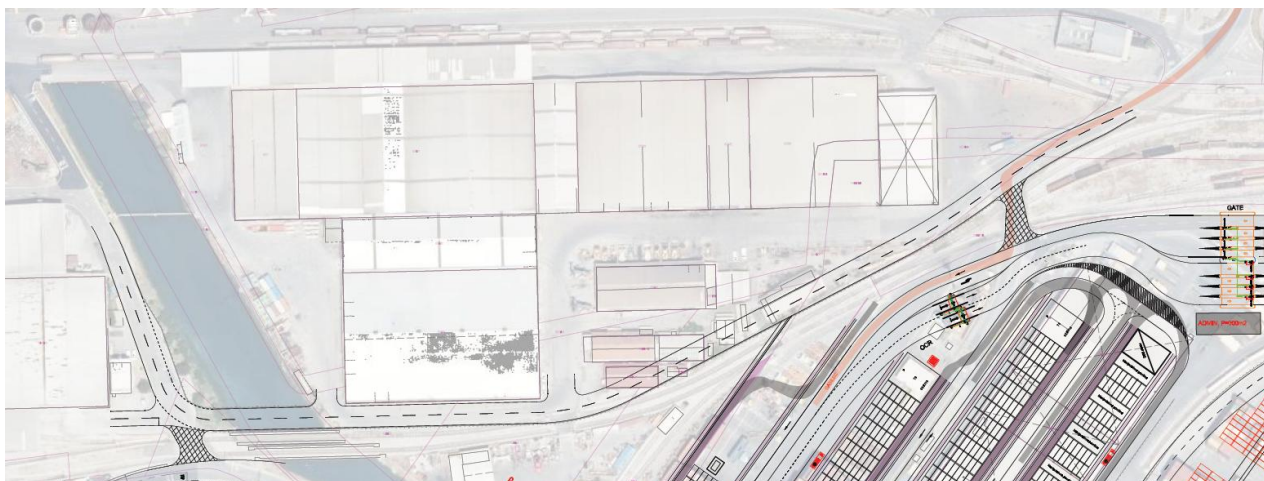
Preko preliva Škocjanskega zatoka je predvidena izvedba premostitvenega objekta v skupni širini 230m, ki bo omogočala podaljšanje skladiščnih blokov KT na Z strani in predvsem povečano kapaciteto prehoda prometa na in iz kontejnerskega terminala. Pridobljeno je gradbeno dovoljenje, v izdelavi je PZI dokumentacija, gradnja pa je predvidena med leti 2027 in 2029.



PREDVIDEN ČAS GRADNJE: 2027–2028.

AKTIVACIJA: 2028

2.5. GRADNJA DOSTOPNE CESTE DO PC TST – ISPJIC 15



Uredi se cestna povezava med križiščem KŽ 13/3 in KŽ 10. Porušijo se objekti na območju trase ceste. Za potrebe zagotovitve zadostne širine ceste se na osrednjem delu izvede premik in regulacija tirov 25c in 21c. Izvede se nov most preko preliva Škocjanskega zatoka. Prehode preko KŽ 13/1 se omogoči za potrebe intervencij, izrednim prehodom luške mehanizacije in projektne tovara. Prehod preko KŽ 10 se omogoči za prehod mehanizacije, tovoru PCTA do izgradnje pristaniške obvoznice z viaduktom (ISPJIC 12 in ISPJIC 2). Na obeh prehodih je predvidena uporaba zapornic za omejevanje prehoda prometa.

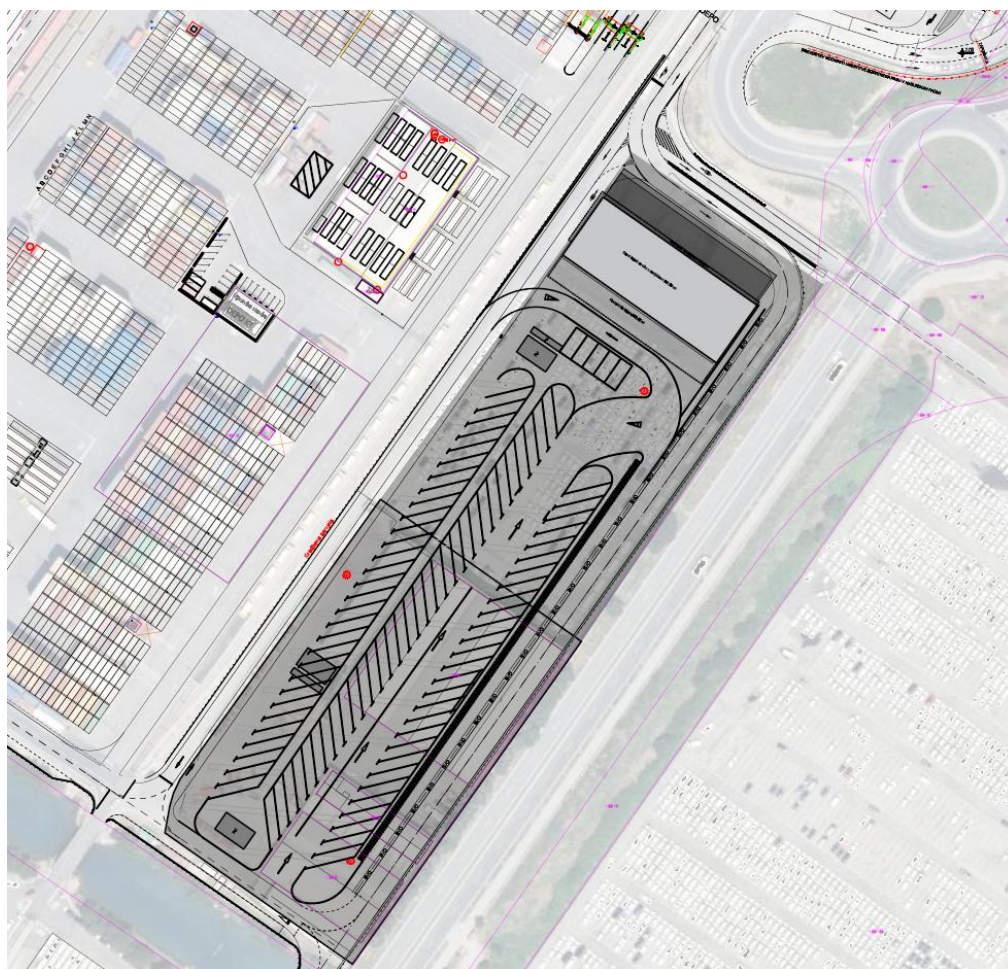
ČAS GRADNJE: leta 2027-2028

AKTIVACIJA: 2028

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV:

Predvidena ureditev KT pomeni tudi ukinitve obstoječe cestne povezave med Terminalom sipkih tovorov in glavno luško vpadnico med križišči K8 in KŽ10. Zaradi tega je potrebno predhodno zagotoviti nadomestno cestno povezavo.

2.6. UREDITEV GARAŽE IN GARDEROB NA NOVI LOKACIJI, IZGRADNJA POLNILNIC ZA ELEKTRIČNE TERMINALSKE VLAČILCE IN ELEKTRIČNA VOZILA TER UREDITEV PARKIRNIH POVRŠIN ZA TALNO MEHANIZACIJO NA OBMOČJU KOMPOSTARNE IN LES 1A-C ZA POTREBE KT – ISPKT 28



ČAS GRADNJE : 1. faza: 2027
2. faza: 2029 – ocena

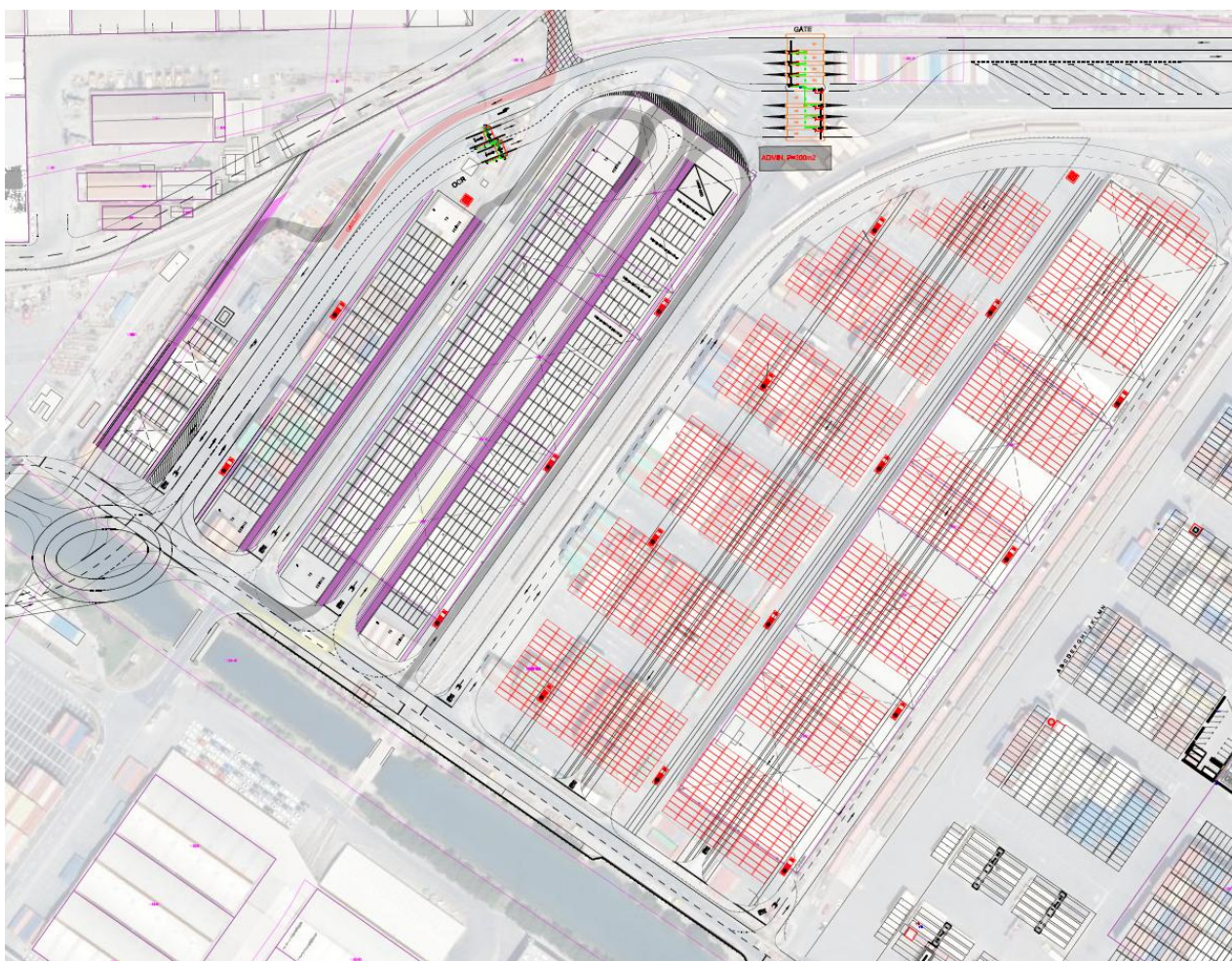
AKTIVACIJA: 1. faza: konec leta 2027
2. faza: konec leta 2029 – ocena

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

Zaradi podaljšanja skladiščnih površin kontejnerskega terminala proti vzhodu je potrebno odstraniti obstoječo garažo in delavnice za interno mehanizacijo kontejnerskega terminala, ki sta umeščeni

vzhodno od preliva ter severno od "stare bencinske črpalke" in te kapacitete nadomestiti in prilagoditi povečanim kapacitetam na novi lokaciji, ki je predvidena na površini Les 1A-C in zdajšnjem obratu kompostarne in sortirnice odpadkov. Za potrebe vzdrževanja opreme, parkiranje talne mehanizacije in izvajanje pregledov in primopredaje strojev je predvidena izgradnja objektov in parkirnih površin za talno mehanizacijo. V objektu so predvidene še garderobe za okvirno 840 delavcev KT in samopostrežna restavracija s kuhinjo. Izvedba je predvidena v dveh fazah. Prva faza zajema skladiščno površino Les 1A-C – odprto površino, druga faza se izvede naknadno po izgradnji in selitvi obrata kompostarne in sortirnice odpadkov na drugo lokacijo znotraj pristanišča.

2.7. UREDITEV SKLADIŠČNIH POVRŠIN ZA KT V ZALEDJU POMOLA I – SPKT 25, SPKT 26



ČAS GRADNJE: Celotno leto 2027-2028

PODATKI O AKTIVACIJI: 2028-2029 po fazah

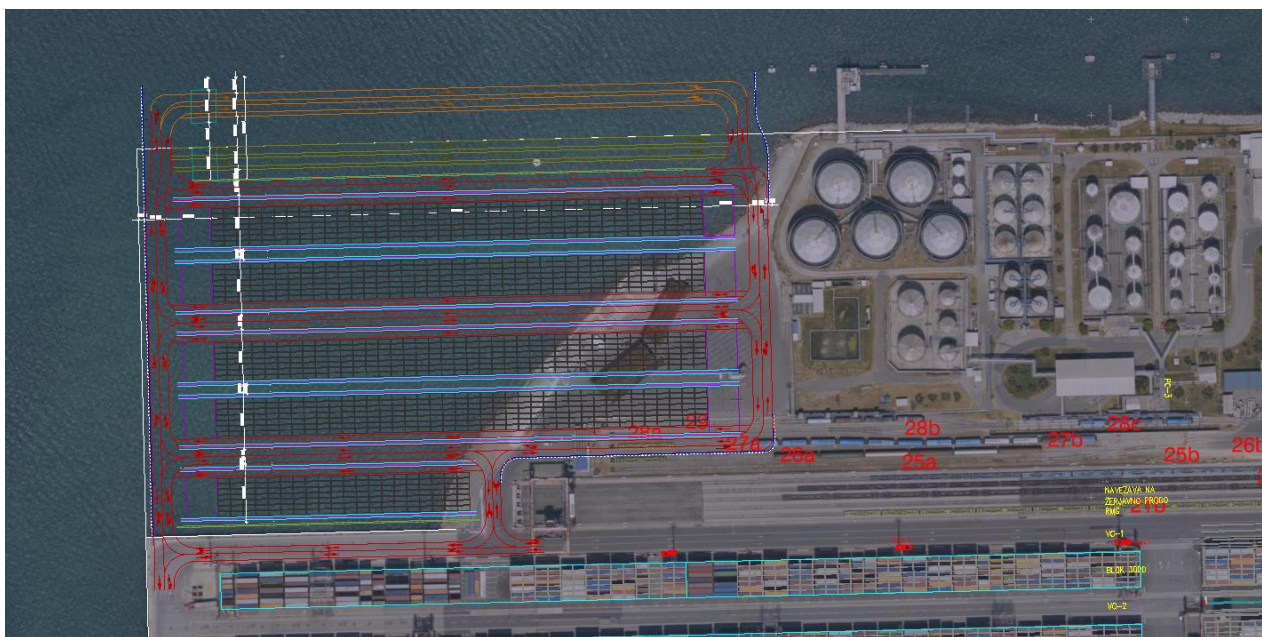
OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

Poseg predstavlja širitev skladiščnih površin za polne (Z del površine) in prazne kontejnerje (V del površine) z manipulativnimi površinami, internimi prometnimi površinami in skladiščnimi površinami.

Gradnja tega območja je predvidena fazno. Najprej se porušita obe nadstrešnici za les (N1-N7 in N3-N12) ter se uredita ti dve površini. Na podlagi izvedenih geomehanskih raziskav je potrebno na

vseh obravnavanih površinah, vključno s cesto S4 izvesti določene geomehanske ukrepe. V kolikor se bo izvajalo predobremenilni nasip, bo to pomenilo daljšo neoperativnost skladiščnih površin. Večji del površin je že danes namenjen KT, ki bodo v času gradnje bile vsaj deloma v funkciji. Ker je ureditev skladiščnih površin za KT v zaledju Pomola I v direktni soodvisnosti z izgradnjo glavne prometnice interne ceste je potrebno definirati gradbeni poseg in njegov vpliv na prometne tokove vozil, opredeliti soodvisnost posegov v prostor z vidika izgradnje prometne infrastrukture ter predlagati optimalni način dela v času izvedbe gradbenih del.

2.8. PODALJŠANJE POMOLA I – S DEL, VEZ 7F, 7G IN 3x STS– SPKT 25, SPKT 26



ČAS GRADNJE: 2025-2028

PODATKI O AKTIVACIJI: 2028

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

V gradnji je širitev S dela Pomola I, ki je glavna naložba za predvideno širitev KT do kapacitete do 1,8 mTEU. Vpliv naložbe bo na internem kot na eksternem prometu, mehanizaciji in vlakih, kot tudi v času gradnje. Povečanje predstavlja dodatne skladiščne kapacitete KT za polne kontejnerje za dodatnih 1.200 skladiščnih pozicij za 7.400 TEU.

3. DRUGE NALOŽBE V PRISTANIŠČU, KI VPLIVAJO NA SPREMEMBO PROMETNIH TOKOV

3.1. GRADNJA VEZA 5. IZGRADNJA PRIVEZNEGA MESTA NA OBMOČJU VNT NALOŽBE ZA POTREBE PC TA NA OBMOČJU VNT

V območju Bazena III je bila v letu 2020 zaključena 1. faza izgradnje novih priveznih mest. V letu 2027 je predvidena izgradnja 2. faze, ki vključuje izgradnjo novega priveznega mesta. Ocena je, da se bo z zaključkom gradnje 2. faze pretežni del ladijskega prometa, vezan na pretovor

avtomobilov, odvijal v območju Bazena III in zalednih površin (obstoječe površine in nove površine na območju Kaset 5A, 6A, 7A).

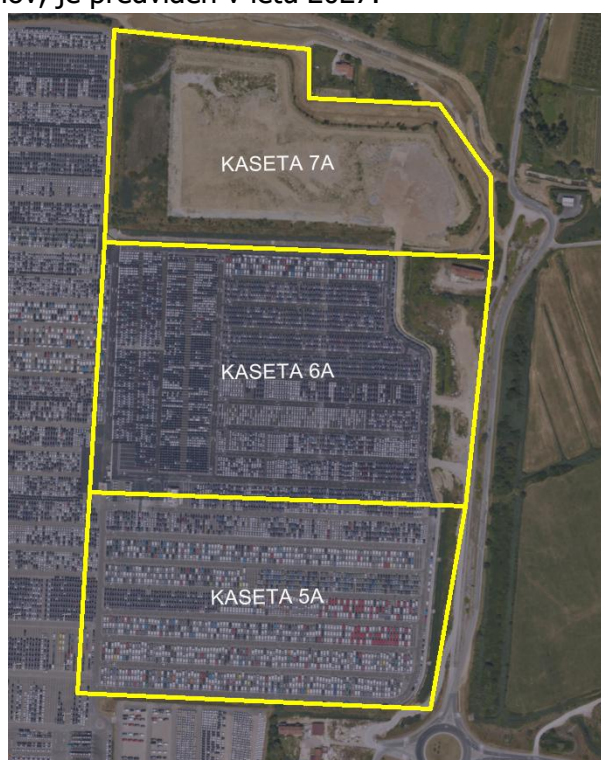


PREDVIDEN ČAS GRADNJE: 2026–2027.
AKTIVACIJA: 2027

3.2. IZGRADNJA KASET 5A, 6A IN 7A

Skladiščne površine Kaseti 5A in 6A sta s kapaciteto 3552 in 3750 skladiščnih mest za avtomobile bili zgrajeni med leti 2023 in 2025.

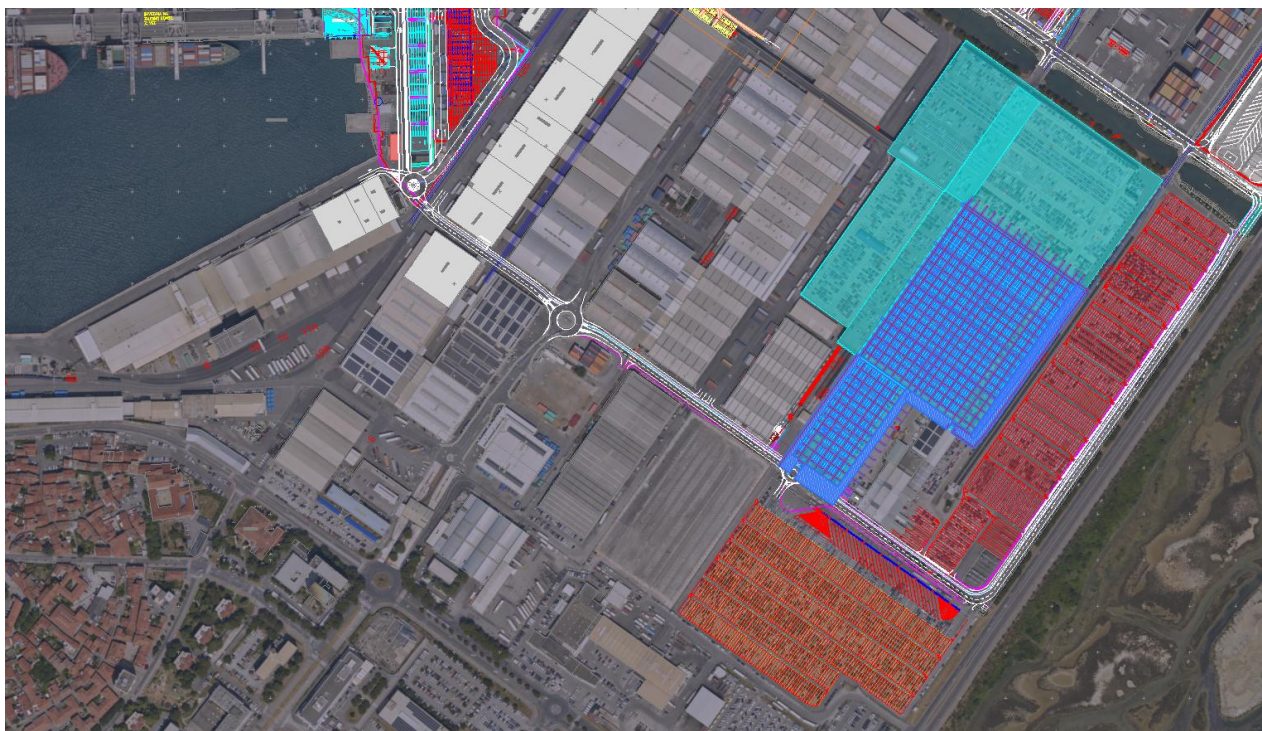
Zaključek gradnje površin na območju kasete 7A in dograditev kasete 6A na vzhodni strani za dodatnih 3000 avtomobilov, je predviden v letu 2027.



KASETE 5A, 6A in 7A

PREDVIDEN ČAS GRADNJE
Kaseta 7A 2027

3.3. DOGRADITEV SKLADIŠČNEGA OBJEKTA ZA AVTOMOBILE V ZALEDJU BAZENA I



Zaledje Bazena I z celotnim obsegom garažne hiše (modra barva) in ostalimi skladiščnimi površinami za avtomobile (oranžna in rdeča barva)

Z gradnjo, ki je v teku se do leta 2028 obstoječo garažno hišo kapacitete 10.000 vozil (svetlo modro obarvano na zg. sliki) v zaledju Bazena I dogradi za dodatnih 11.700 mest (temno modro obarvano na zg. sliki). Skupna kapaciteta bo torej 21.700 skladiščnih mest za avtomobile. Pretovor se vrši iz obale Bazena I (3. – 5. vez) preko interne cestne povezave S3 – S2 in ceste S3 – K5 -T1 – K14 – S4 - KŽ11 in KŽ 5. Ker bo cesta S4 bila po novi ureditvi namenjena KT, bo promet do garažne hiše potekal večinoma po prvi trasi preko ceste S3 in po novi predvideni pristaniški obvoznici preko površine RR6A-O. Pretovor na tovarnjake se izvaja na površinah RR10B in INTA-G. Dokumentacijo prevozniki urejajo na novem dispečerskem centru za TA v zaledju Pomola II ob križišču K15/3.

PREDVIDEN ČAS GRADNJE : 2025-2028.

AKTIVACIJA: 2028.

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

Približna polovica kapacitete skladišč za avtomobilov se nahaja zaledju Pomola II na odprtih površinah (30.000), druga polovica pa na območju zaledja Pomola I v kateri je vključena tudi nova kapaciteta garažne hiše (25.336).

Objekt dispečerski center TA v katerem vozniki urejajo vse dokumente povezane s špediterji in terminalom, carinski pregledi, kakor tudi zunanje kamionsko parkirišče se nahaja na območju vhoda Sermin. To pomeni, da večina tovarnjakov za prevoz avtomobilov gravitira na serminski vhod. Glede na lokacije skladiščenja osebnih vozil, bo okvirno 50% kamionov TA potrebovalo interno cestno povezavo med Pomolom I in II, kar predstavlja nova pristaniška obvoznica.

3.4. SKLADIŠČE 54

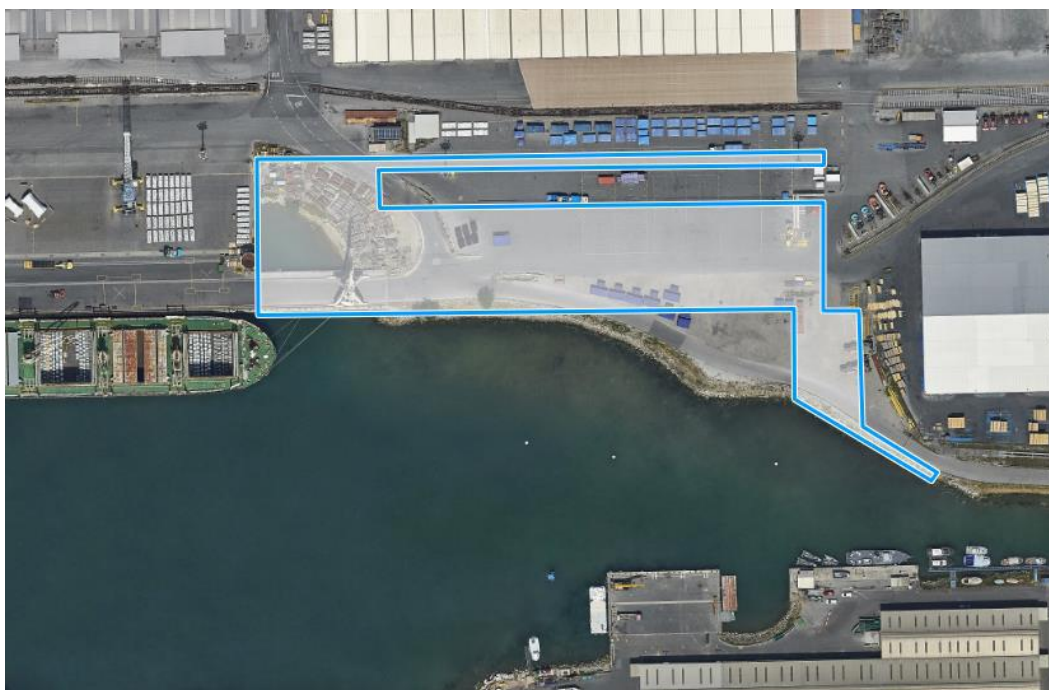


AKTIVACIJA: Konec leta 2026.

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

Skladišče je zgrajeno na drugem pomolu v podaljšku skladišča 53C namenjeno bo za skladiščenje jeklenih kolotov. Do sedaj se jekleni koluti skladiščijo tudi v halah v zaledju pomola 1 (npr. št.20 ABC 21A,B, 26A, B, 27 in 28). Z izgradnjo novega skladišča 54 se sprošča del prehodov internega prometa med Pomolom I in Pomolom II, zunanji promet pa bo tako lahko v celoti preusmerjen na Serminski vhod.

3.5. IZGRADNJA 12. VEZA IN RO-RO VEZA



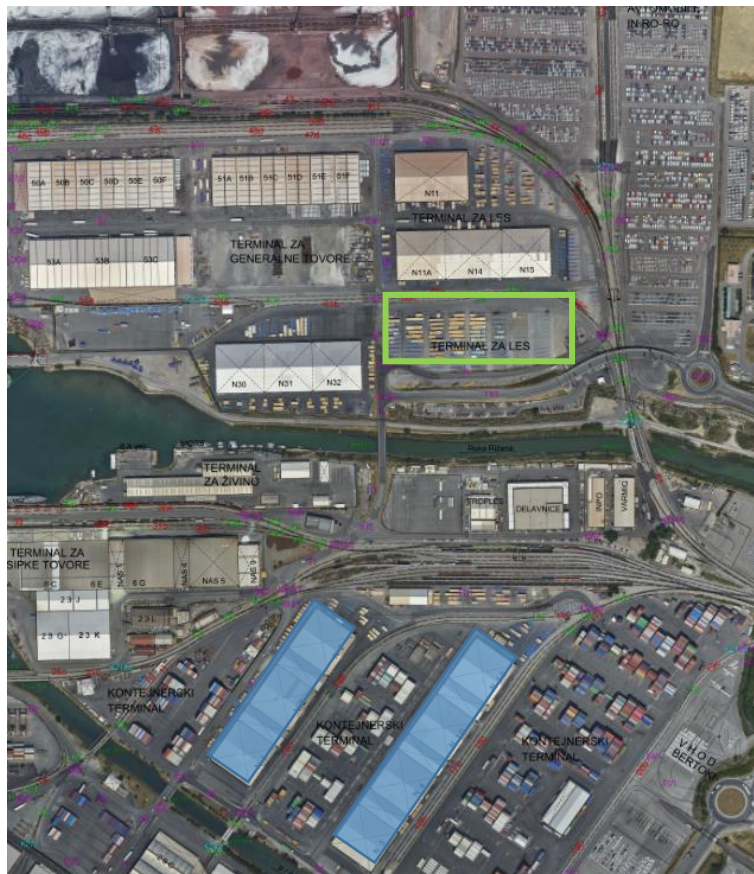
ČAS GRADNJE: Gradnja 2025–2026.

AKTIVACIJA: začetek 2027

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

12. vez in RO-RO vez bo namenjen za generalne tovore in za terminal za avtomobile, zunanji promet namenjen predvsem za prevoz kolotov pločevine bo tako lahko v celoti preusmerjen na Serminski vhod.

3.6. PRESTAVITEV STORITEV TERMINALA ZA LES IZ ZALEDJA POMOLA I NA ZALEDJE POMOLA II



3.7. ZUNANJI KAMIONSKI TERMINAL – 1. FAZA - SPDPN 6 – PARKIRIŠČE P2- SERMIN



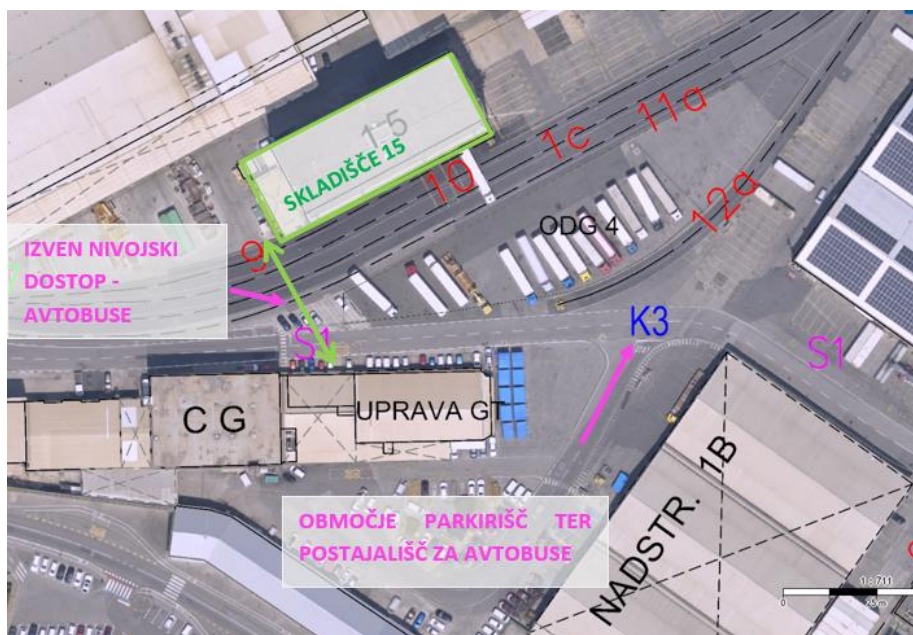
V uporabi od začetka leta 2024.

VPLIV NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

Novi kamionski terminal – parkirišče P2 Sermin je nadomestil predhodnega ob koprskem vhodu v LK, ki je obratoval do konca leta 2023. S tem se je tudi glavnino tovornjakov, ki so bili vezani na stari kamionski terminal in na koprski vhod v LK, preusmerilo na serminski vhod. Na tem parkirišču vozniki lahko urejajo vsa potrebna dovoljenja za vstop v LK in čakajo na termin nakladanja/razkladanja oz. opravljajo počitke skladno z zakonodajo.

Na parkirišču P2 se dnevno med delavnikom v povprečju izdela 450 enkratnih dovolilnic za vstop v LK. V letu 2025 je kamionski terminal obiskalo 262.500 kamionov. Jeseni 2026 bo v neposredni bližini parkirišča P2 Sermin zgrajena nova Serminska vpadnica, ki bo omogočala novi direktni dostop do avtoceste in dodatno razbremenila ostala dva vhoda v LK vozil namenjenih na S del pristanišča.

3.8. UREDITEV SKLADIŠČA 15 (PROJEKT 139)



ČAS GRADNJE: Predvideno v drugi polovici 2027

AKTIVACIJA: Predvidoma v 2028

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV:

Ob nadstrešnici je trenutno avtobusna postaja, avtobus vozi ob upravni stavbi GT enosmerno v nasprotni smeri urinega kazalca.



Avtobus na tem odseku vozi:

PROGA 2:

URA	SMER VOŽNJE	MAX. POTNIKOV	ŠT.
05:40	STAVBA GT - GARAŽA LESNO	20	
08:50	GARAŽA LESNO - STAVBA GT	5	
09:25	STAVBA GT - GARAŽA LESNO	5	
12:30	GARAŽA LESNO - STAVBA GT	10	
13:20	STAVBA GT - GARAŽA LESNO	10	
13:40	STAVBA GT - GARAŽA LESNO	20	
16:50	GARAŽA LESNO - STAVBA GT	5	
17:25	GARAŽA LESNO - STAVBA GT	0	
18:04	STAVBA GT - GARAŽA LESNO	0	
20:30	GARAŽA LESNO - STAVBA GT	10	

4.1. PC Generalni tovari

Koliko, kako in kdaj bodo zaposleni prehajali iz skl. 15 na delovišče?

Čas zadrževanja pri skl. 15:

	Predvideno število mirujočih vozil v okolici skl. 15	
	Fosilna goriva	El. vozila
06:00 - 06:15	11 kombi 8 osv	15 osv
09:00 - 09:30	11 kombi 8 osv	15 osv
13:00 - 14:15	11 kombi 8 osv	15 osv
17:00 - 17:30	11 kombi 8 osv	15 osv
21:00 - 06:00	11 kombi 8 osv	15 osv

4.2. PC Kontejnerski terminal

Koliko, kako in kdaj bodo zaposleni prehajali iz skl. 15 na delovišče?

Čas zadrževanja pri skl. 15:

	Predvideno število mirujočih vozil v okolici skl. 15	
	Fosilna goriva	El. vozila
05:45 - 06:15	5 vozil (8+1) +2 osv	5 vozil (8+1)
09:30 - 10:00	5 vozil (8+1) +2osv	5 vozil (8+1)
14:00 - 14:15	5 vozil (8+1)+ 2osv	5 vozil (8+1)
17:45 - 18:15	5 vozil (8+1)+ 2osv	5 vozil (8+1)
21:45 - 22:15	5 vozil (8+1)+ 2osv	5 vozil (8+1)
Ves čas		

Trenutno je v okolici upravne stavbe PC GT 118 zarisanih parkirnih mest:



5. Dodatne zahteve / potrebe pri ureditvi okolice skl. 15

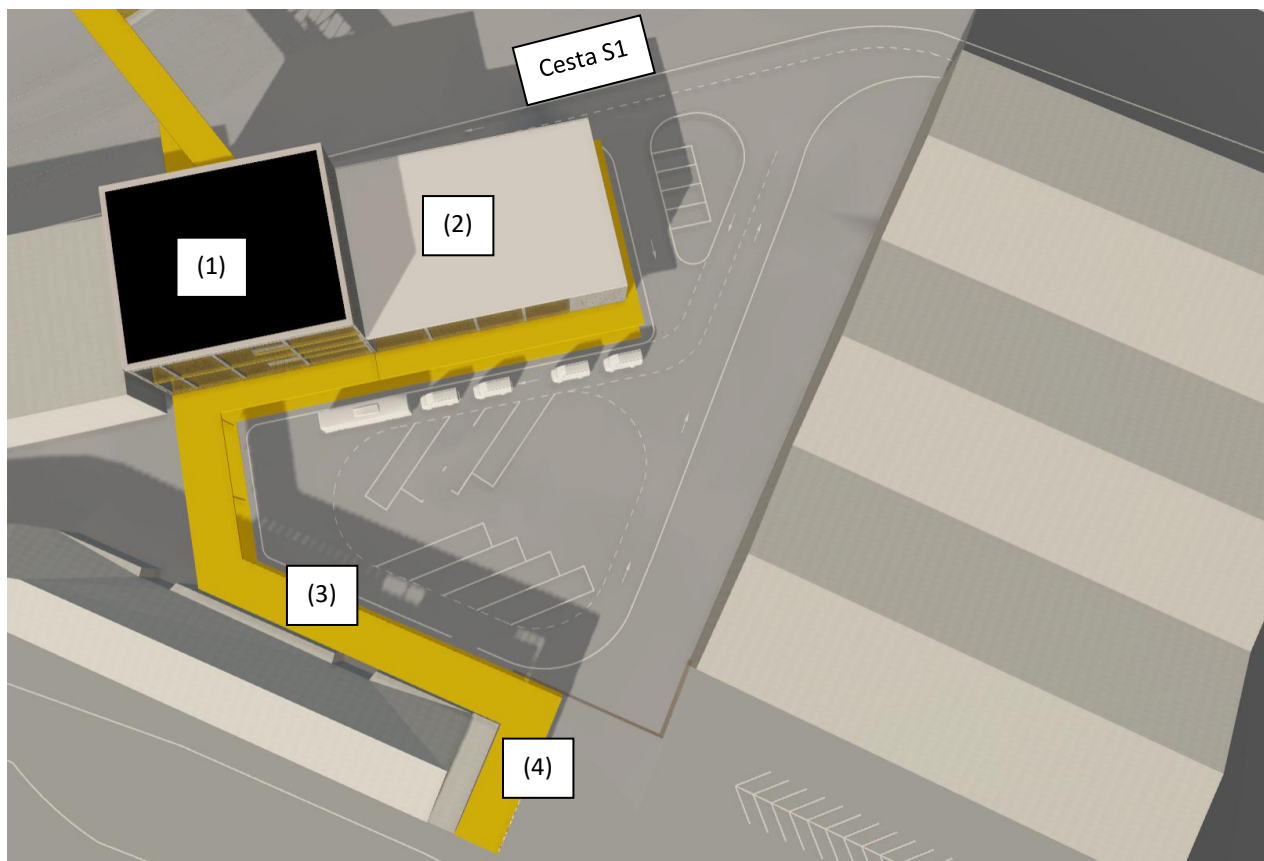
5 parkirišč za zunanje stranke menze

Za učilnico GT potrebujemo 5 parkirnih mest.

Pri Delanglade potrebujemo 5 parkirnih mest za Vadbeni center.

10 parkirišč za vodstvo GT, PO, EE; poslovne stranke, 1 parkirišče za invalide

Zgoraj navedena vozila bodo skupaj zapuščala območje, nekaj jih bo po ustaljenem urniku nekaj pa naključno.



SLIKA 2: GROBA IDEJA NAROČNIKA ZA UREDITEV ZUNANJIH POVRŠIN OBMOČJA SEDANJE UPRAVNE STAVBE PC GT.

Pri zasnovi ureditve Skladišča 15 je naročnik prišel do iztočnic, da se na območje za potrebe prehodov, dostopa in prehranjevanja delavcev umesti vertikalna komunikacija (1), kuhinja z delilnico (2) ter pokrita pasaža (3) in nov peš vhod/izhod v LK (4). Izvajalcu prometne študije bodo naknadno posredovane podloge idejnega projekta.

Glede na variante in predvidene scenarije prometa je potrebno:

- 1. Preveriti pretočnost v prometnih konicah, za vzorec se lahko uporabi stanje obstoječega prometa ob upravni stavbi PC KT*
- 2. Preveriti organizacijo in potrebe mirujočega prometa ob objektih*
- 3. Preučiti logistični sistem prevozov delavcev na delovišča in iz njih ter preveriti možnosti optimizacije prevozov in prevoznih sredstev*
- 4. Predlagati optimizacijo rešitev ali/in ukrepe*

3.9. CENTER ZA RAVNANJE Z ODPADKI IN ODSLUŽENO OPREMO



ČAS GRADNJE: 2027 - predvideno

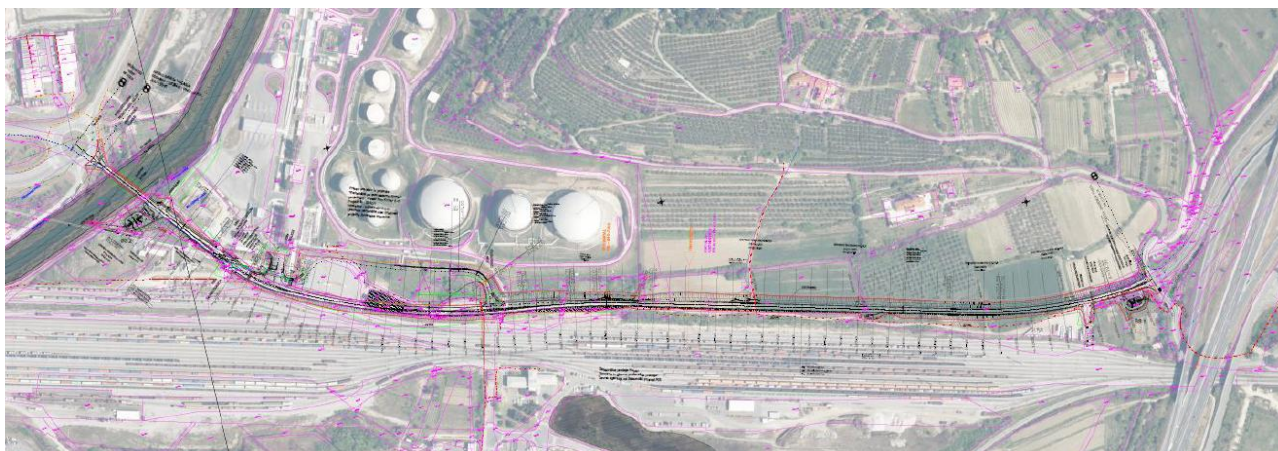
AKTIVACIJA: 2027

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV:

Center za ravnanje z odpadki, ki je bil sedaj lociran na območju kompostarne – kjer je predvidena izvedba druga faza naložbe Garaža KT (ISPKT28), se preseli na območje ob Bertoškem črpališču meteornih voda. Ukine se dejavnost kompostiranja.

4. NALOŽBE OB PRISTANIŠČU, KI BODO VPLIVALE NA PROMETNE TOKOVE

4.1. NOVA SERMINSKA VPADNICA



AKTIVACIJA: zadnji kvartal 2026

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV:

Glavnina tovarnjakov, ki prihaja po AC iz smeri Ljubljane, namenjenih na območje S dela pristanišča - 2. pomola v LK in/ali na parkirišče P2 – Sermin, bo uporabljala to smer za vstop v LK. Na ta način se bo zmanjšala obremenitev bertoške vpadnice in uporabe glavnega koprskega vhoda v LK. V teku je naložba za dograditev serminskega vhoda za potrebe projektnega tovora, ki se do sedaj prevaža preko koprskega vhoda.

4.2. ŠIRITEV BERTOŠKE VPADNICE



ČAS GRADNJE: 2026-2028

AKTIVACIJA: v letu 2028

OCENA VPLIVA NA PRERAZPOREDITEV PROMETNIH TOKOV

Poseg je predviden zaradi povečanja pretočnosti prometa med AC priključkom Bertoki in vhodom v Luko Koper za vse tovarnjake namenjene na južni del LK - Pomol I z zaledjem.

5. PODATKI O PROMETNIH OBREMENTIVAH

5.1. SPLOŠNO

Izdelana dokumentacija:

- Strokovne podlage za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, IDZ, št. načrta 14-649, 15-0522, izdelal PNZ d.o.o., december 2010
- Idejna zasnova ureditve novih vhodov v koprskem pristanišču, izdelal PNZ d.o.o., junij 2014
- Idejna zasnova prometne ureditve vezane na nova privezna mesta severno do Bazena II v Luki Koper, št. 1513-15, 15-0522, izdelal PNZ d.o.o., oktober 2015
- Prometna študija za naložbe po EUN za razvoj kontejnerskega terminala do 1,75 MIO TEU , Appia d.o.o., št. AP017-23, Avgust 2023
- DGD osnutek ureditev naložb za širitev KT do 1,8 mio TEU – Elea IC, 2026

Štetje prometa:

Štetje motornega prometa in analiza prometnih razmer na območju znotraj Luke Koper, PNZ, maj 2014

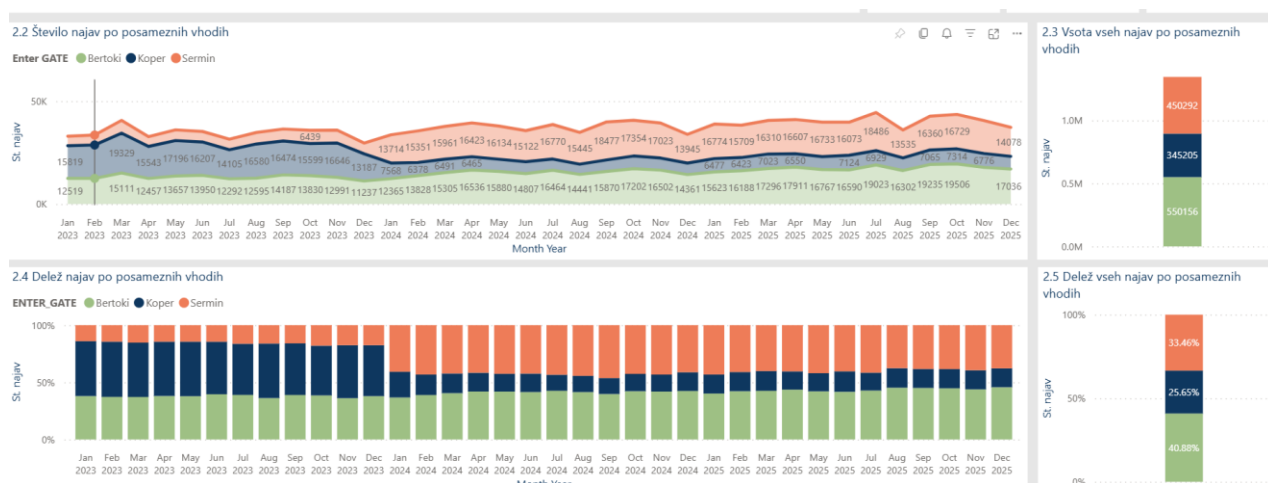
Podatki o tovarnem prometu – vhodi:

Na spodnjih tabelah je prikazano stanje kamionskega pretovora v številkah.

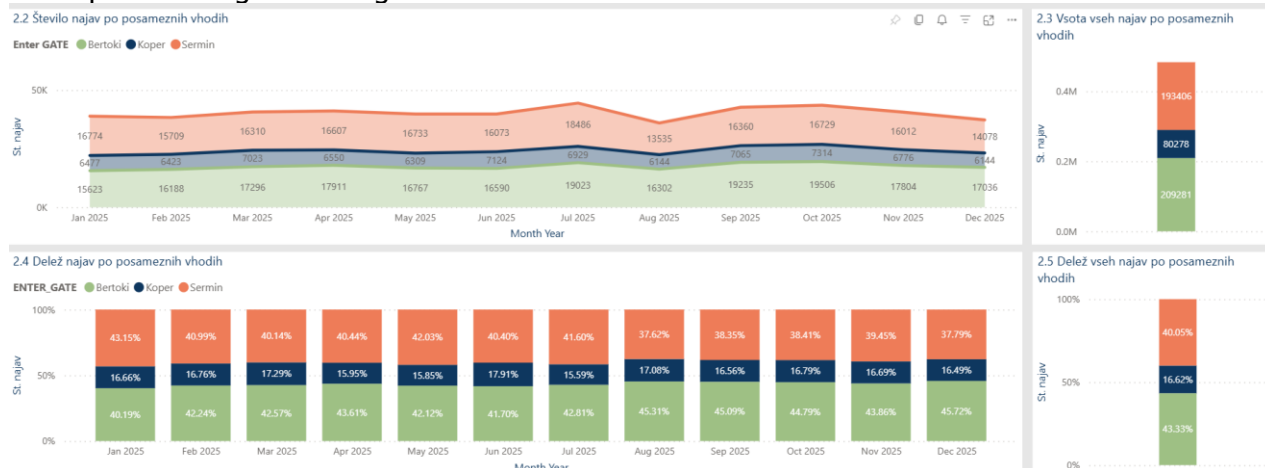
Število pretovorjenih kamionov 2015 – 2025

LETO:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Skupaj:	257.491	289.096	305.262	326.693	337.940	329.755	367.951	399.291	422.811	453.993	490.819
Povprečje na mesec:	21.458	24.091	25.439	27.224	28.162	27.480	30.663	33.274	35.234	37.833	40.902

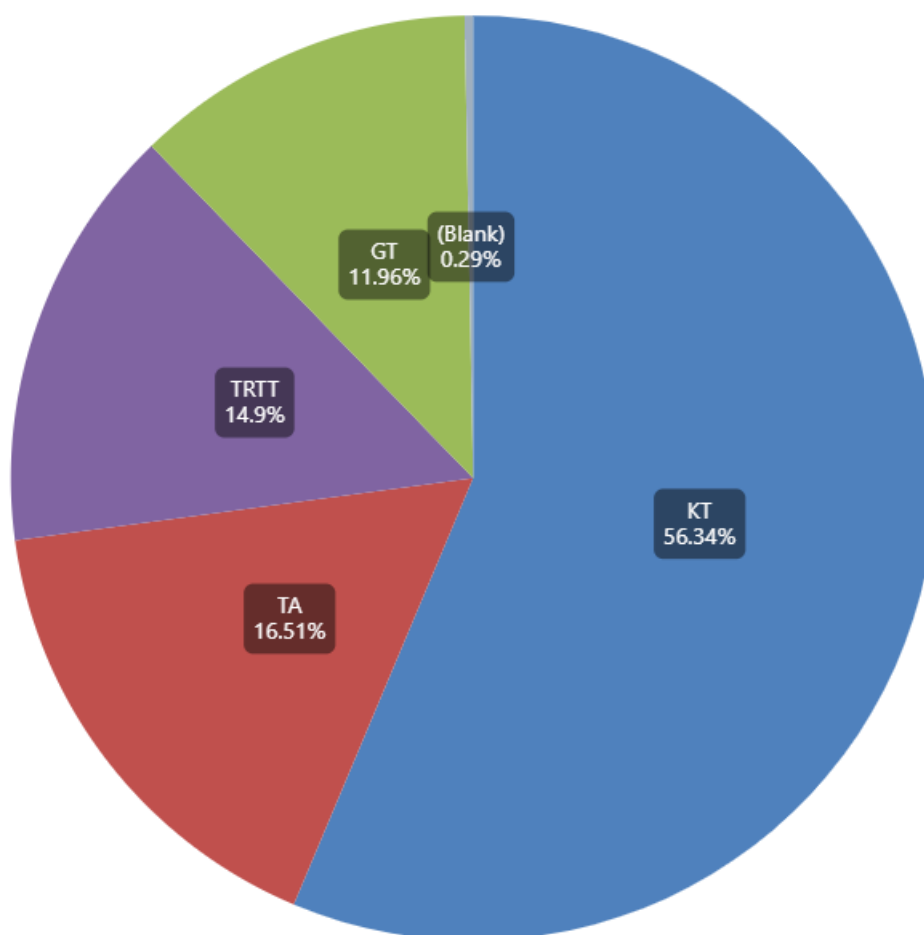
Število vhodov po posameznih tovarnih vhidih in mesecih 2023-2025



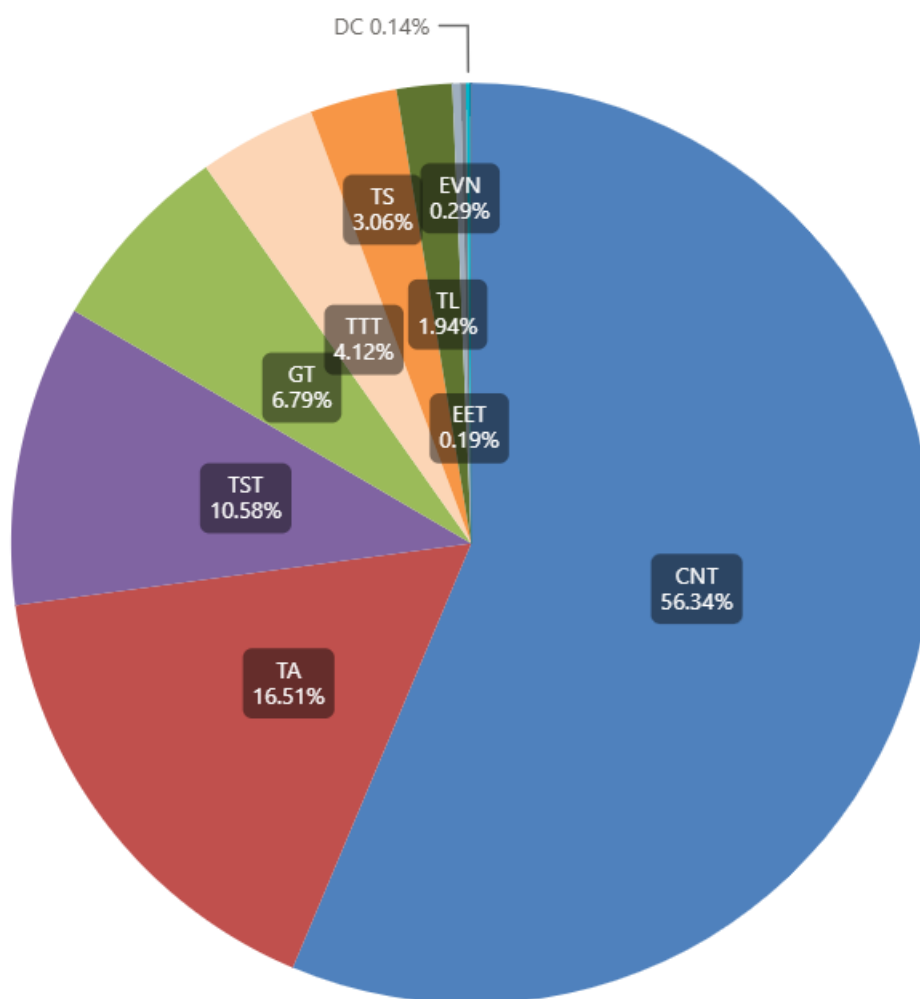
Delež posameznega tovornega vhoda za leto 2025



Delež vhodov tovornjakov po Profitnih centrih za leto 2025



Delež vhodov tovornjakov po terminalih podrobno po organizacijski enoti OE za 2025



Deleži vhodov in izhodov kamionov po PC-jih za leto 2025



Skupno število prihodov tovarnjakov po terminalih in po urah v dnevu za leto 2025

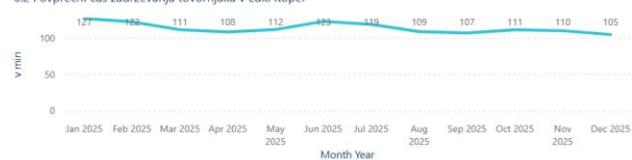
5.1 Vstopi tovarnjakov po posameznih urah v dnevu																										
TERMINAL	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
CNT	9	665	531	1443	3448	4855	4221	14242	12887	15977	19133	20943	21699	22064	22911	23275	22806	19733	15772	10811	6510	3976	2002	1266	943	272122
DC							10	59	51	36	35	49	25	33	105	77	63	56	35	17	5					656
EET							2	37	38	55	73	94	68	65	68	68	96	117	65	63	20	7				936
EVN							70	77	74	208	150	179	165	130	145	119	61	25	9	4	2			1		1419
GT	1	5	3	1	3	6	264	1818	2249	3203	3288	3180	2727	1749	3675	3413	2595	1925	1444	818	322	64	8	4	7	32772
5 Vstopi tovarnjakov po posameznih urah v dnevu Selected							1	4564	6353	7806	8152	8067	8133	7409	7161	6782	5571	4452	2880	1613	607	161	10			79725
							337	1211	1200	1395	1227	845	684	452	619	438	344	232	182	159	54	6				9385
TS							11	214	863	1472	1585	1499	1281	911	1485	1502	1232	934	915	529	267	60	11	2		14773
TST							1783	2839	3887	2757	2592	3353	4837	4619	4861	5237	4557	3845	2968	2014	898	76				51123
TTT	1					40	2954	4311	2551	1660	1810	1895	1520	1214	673	526	358	208	113	39	13					19886
TZ							11	91	28	8	8	11	13	7	2											179
Total	14	670	534	1444	3451	4901	9664	29463	30181	34577	38053	40115	41152	38653	41705	41437	37683	31527	24383	16067	8698	4350	2031	1272	951	482976

Povprečen čas zadrževanja kamiona v pristanišču skupaj in po PC za leto 2025

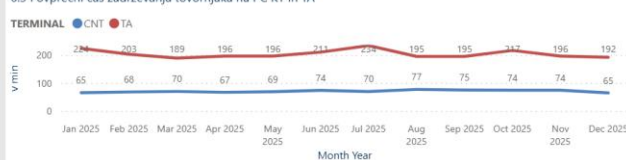
6.1 Čas zadrževanja tovarnjakov v pristanišču

TERMINAL	Jan 2025	Feb 2025	Mar 2025	Apr 2025	May 2025	Jun 2025	Jul 2025	Aug 2025	Sep 2025	Oct 2025	Nov 2025	Dec 2025	Total
CNT	65.48	68.15	69.95	66.91	69.03	73.70	69.71	77.16	74.86	74.44	74.29	64.80	70.84
DC	208.07	160.41	167.55	180.39	162.60	206.44	137.19	139.68	117.79	143.11	109.20	139.42	157.95
EET	94.91	135.67	94.97	80.33	85.39	81.00	81.94	87.77	84.88	95.50	131.50	66.53	88.81
EVN	59.00				122.00	110.48	119.40	112.90	91.85	107.60	82.75	96.49	98.27
GT	264.46	245.36	209.98	169.66	185.29	243.88	231.04	225.74	183.20	176.74	191.48	208.17	211.14
TA	224.33	203.11	189.31	196.40	196.41	210.79	233.92	195.26	195.11	216.75	196.50	192.19	205.56
TL	166.21	214.47	181.12	133.68	144.70	153.35	119.50	139.58	130.28	116.02	138.15	134.70	148.17
TS	259.78	291.70	225.80	224.48	247.41	280.95	166.54	190.54	140.33	136.06	192.11	187.29	237.20
TST	110.29	102.96	97.84	99.68	93.27	90.63	89.39	89.13	86.86	96.96	98.66	106.33	97.05
TTT	114.66	120.97	107.32	115.92	102.82	123.59	122.54	109.43	139.55	128.59	156.24	119.25	122.59
TZ	93.95	87.24	83.78	118.57	97.71	91.72	106.53		72.67	67.50	68.55	74.86	89.28
Total	126.89	122.26	111.47	108.33	111.68	122.82	118.78	108.75	106.97	111.40	110.06	104.68	113.66

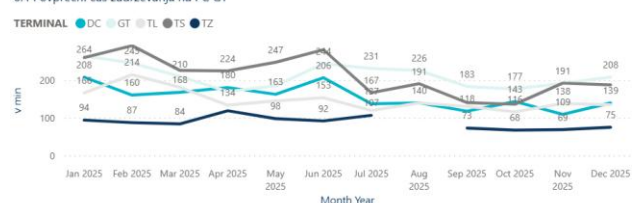
6.2 Povprečni čas zadrževanja tovarnjaka v Luki Koper



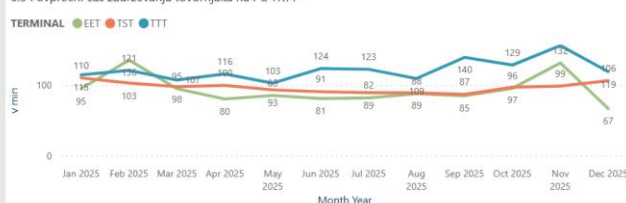
6.3 Povprečni čas zadrževanja tovarnjaka na PC KT in TA



6.4 Povprečni čas zadrževanja na PC GT



6.5 Povprečni čas zadrževanja tovarnjaka na PC TRIT



Podatki o železniškem prometu – skupine tirov za KŽ 13/1 in KŽ 13/3, čas posamezne zapore v prometni študiji 2014.

Napoved rasti prometa - iz poslovnega načrta se definira scenarij rasti prometa (po komoditetah) in tega smiselno upošteva pri rasti cestnega prometa

Predvideni prometni ukrepi – prepoved vožnje osebnih vozil, večje število avtobusnih prevozov in prevozov s kombiji.

5.2. INTERNE PROMETNE POTI PC KT (PREHOD PREKO GLAVNE VPADNICE)

Prometna študija mora preveriti vse obstoječe in novo zasnovane transportne poti po DGD prometni ureditvi, torej prometni režim za zunanje in interne kamione, ter vse glavne dostopne ceste do ostalih profitnih centrov.

Izvajalec mora določiti lokacije za štetje prometa, iz katerega pridobi podatke o trenutni obremenjenosti glavnih cestnih povezav. Izvajalec je dolžan preučiti predhodno izdelano prometno študijo iz leta 2023 in pri izdelavi nove študije uporabiti vse uporabne podatke.

6. VSEBINA IN OBSEG NALOGE

Na podlagi navedenih možnih rešitev oz. podanih usmeritev za izdelavo prometne študije mora izbrani izdelovalec, za vsako rešitev, izdelati oziroma zagotoviti naslednje:

Prometno vrednotenje:

- ustrezno štetje prometa znotraj Luke Koper (organizacija, izvedba, obdelava),
- določitev merodajnih urnih obremenitev (znotraj Luke Koper in na zunanjem omrežju),
- Nova zasnova prometnega omrežja (sedanje prometno omrežje in primerjava z novo zasnovano vodenja prometa z upoštevanom širitvijo območja pristanišča po DPN ter možni scenariji)
- mikroskopska simulacija sedanjega stanja v izbrani urni konici leta 2025 (kalibracija in validacija),
- mikroskopska simulacija različice s preureditvijo v izbrani urni konici leta 2025 in 2036,
- analiza in primerjava prometnih učinkov posameznih variant.
- stroškovno ovrednotenje posameznih variant in novih predlogov

Prometno študijo oz. prometno preveritev in utemeljitev je potrebno izvesti z mikroskopsko simulacijo zaradi podrobnega modeliranja odvijanja prometa. Analiza mora biti narejena za največjo urno konico, ki je posledica največjega dnevnega pretovora ob zasedenosti vseh predvidenih priveznih mest.

Znotraj Luke Koper mora biti modeliran cestni tovorni in avtomobilski promet, zunanji in interni promet (delovni stroji, terminalski vlačilci na KT in dostava CNT, neregistrirana vozila in kombiji) in železniški tovorni promet.

Prometni model blagovnega prometa mora omogočati multimodalno izbiro med cesto in železnico, hkrati pa mora upoštevati tudi obremenitve, ki izvirajo iz pomorskega prometa.

Za razvoj matrik voženj je treba definirati izvore in cilje glede na vrsto blaga (komoditete), ki se prevaža v pristanišče in znotraj njega.

Prometna študija naj poda oceno glede zamud na posameznih cestah, križanjih cest, križanjih cest in tirov.

Glede na predvideno lokacijo **vhodno izhodne** točke kontejnerskega terminala in predvidene scenarije toka kamionskih vozil je potrebno:

1. Ugotoviti pretočnost predloga nove vhodno izhodne točke glede na interne dejavnike prometnih tokov (bližina železniškega križanja, občasni zastoji, čakalne vrste itn.)
2. Pripraviti simulacijo prometnih tokov po scenarijih letnega prometa do 1,80 mio TEU,
3. Predlagati optimalno rešitev z vidika železniškega in cestnega pretoka tovornih vozil. Za potrebe povečanja pretočnosti prometa podati ustrezna priporočila in ukrepe.

Glede na zasnovo **pristaniške obvoznice z viaduktom** je potrebno:

1. Preveriti podane variante poteka trase viadukta
2. Preveriti vse možnosti povezave območja PCTA in javnega cestnega omrežja na S strani
3. Preveriti potek ceste med vezi 3.-5. v prvem bazenu in dograjeno garažno hišo v polni funkciji.
4. Preveriti pretočnost pristaniške obvoznice
5. Preveriti in na podlagi prometnega modela preveriti do 3 variante prometne ureditve in jih po možnosti nadgraditi,
6. pripraviti idejno rešitev povezave primarnega cestnega omrežja severnega dela pristanišča z navezavo na obstoječe primarno cestno omrežje z upoštevanjem predvidenih ureditev po DPN .

Slediti je potrebno ideji, da bo kontejnerski terminal zasnovan kot funkcionalna celota in enovito delovišče. Transportne poti (za vozila, ki ne sodelujejo v delovnem procesu kontejnerskega terminala) se vodijo izven območja kontejnerskega terminala zaradi zagotavljanja varnosti in operativnosti dela na terminalu, razen interventnih in vozil podpornih procesov: interni prevozi zaposlenih, premiki strojev do delavnic vzdrževanja,...).

Glede na zasnovo **ureditve skladišča 15** s predvideno zunanjo ureditvijo in predvidene scenarije prometa je potrebno:

1. Preveriti pretočnost v prometnih konicah, za vzorec se lahko uporabi stanje obstoječega prometa ob upravni stavbi PC KT
2. Preveriti organizacijo in potrebe mirujočega prometa ob objektih
3. Preučiti logistični sistem prevozov delavcev na delovišča in iz njih ter preveriti možnosti optimizacije prevozov in prevoznih sredstev
Predlagati optimizacijo rešitev ali/in ukrepe

7. DELOVNA SKUPINA

Izdelovalec naloge mora zagotoviti sodelovanje minimalno naslednjih strokovnjakov:

- vodjo projekta: pooblaščenega inženirja, vpisanega v IZS, gradbene stroke z izkušnjami pri vodenju velikih infrastrukturnih projektov,
- projektiranje cest: vsaj enega pooblaščenega inženirja gradbene stroke, vpisanega v IZS, z izkušnjami pri gradnji oz. načrtovanju AC ali državnih cest ali drugih večjih infrastrukturnih objektih državnega pomena,
- izdelovalca prometne študije: vsaj enega pooblaščenega inženirja gradbene stroke - smer promet, vpisanega v IZS z izkušnjami pri izdelavi prometne študije,
- hrup in varstvo okolja: strokovnjaka iz področja varovanja okolja

8. OBVEZNOSTI IZDELOVALCA

Izdelovalec naloge ima poleg vseh nalog, določenih v poglavju o vsebini in obsegu dela, še sledeče obveznosti:

- Izdelovalec študije je dolžan stalno sodelovati z naročnikom,
- Variante predlaganih rešitev morajo biti medsebojno usklajene z vidika cestnih in železniških rešitev in ostale obstoječe interne infrastrukture,
- Pridobiti mora ustrezne podlage za delo (ortofoto karte in obstoječe podatke o zunanji cestni in železniški ter interni infrastrukturi, zadostne podatke o predvidenih naložbah in prometu),
- Sodelovati mora na usklajevalnih sestankih in naročniku in predstavnikom upravljavca infrastrukture na kateri bodo posegi izvedeni predstaviti različne variante rešitev,
- Kartografsko gradivo mora biti izdelano z uporabo sodobne računalniške tehnologije (grafični in atributni podatki),
- Naročnik si pridržuje pravico dajati izvajalcu med izdelavo načrtovanj dodatna navodila, ki jih bo moral upoštevati, ne da bi imel pravico do dodatne cene, če taka navodila ne bodo bistveno vplivala na obseg naloge.
- Projektno dokumentacijo mora oddati tudi v digitalni obliki in sicer:
 - grafični del v formatu .dwg ali .dxf in .pdf,
 - tekstualni del v formatu .doc in .pdf
 - tabelarični del v formatu .xls in .pdf
- Prometni model in rezultati morajo biti pripravljeni na način, da naročniku omogočajo nadaljnjo uporabo in razširitev glede na napredek izvajanja naložb in umeščanje v prostor. Podatki so last naročnika in morajo biti pripravljeni in predani tako, da omogočajo nadgradnjo modela ne glede na to, kdo bo izbrani izvajalec nadaljnjih faz in nadgradnje.

Priloge:

- Pregledna karta Luke Koper, Maja Kariž, januar 2026 z nazivi cest, objektov, površin, vezov, tirov
- Prometna študija za naložbe po EUN za razvoj kontejnerskega terminala do 1,75 MIO TEU , Appia d.o.o., št. AP017-23, Avgust 2023
- DGD osnutek ureditev naložb za razvoj Kontejnerskega terminala do 1,8 mio TEU za širitev KT do 1,8 mio TEU