


CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
LJUBLJANSKE
URBANE REGIJE

Za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji

KAZALO

NAGOVOR	5
O REGIJI	6
1 TRAJNOSTNA MOBILNOST: CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	9
2 CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA REGIJE: VLOGA CPS IN PROCES IZDELAVE	12
3 STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI REGIJE	16
4 VIZIJA	31
5 STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	33
I. STEBER: Hoja in kolesarjenje	34
II. STEBER: Javni potniški promet	38
III. STEBER: Motorni promet	44
IV. STEBER: Tovorni promet in logistika	49
V. STEBER: Celostno prometno načrtovanje	53
6 AKCIJSKI NAČRT	59
PRIPRAVLJAVCI CPS LUR	67
VIRI	68



Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije je bila 24. oktobra 2018 soglasno potrjena na 10. redni seji Sveta Ljubljanske urbane regije. Svet sestavlja 26 županov občin Ljubljanske urbane regije:

Občina Borovnica
Občina Brezovica
Občina Dobropolje
Občina Dobrova - Polhov Gradec
Občina Dol pri Ljubljani
Občina Domžale
Občina Grosuplje
Občina Horjul
Občina Ig

Občina Ivančna Gorica
Občina Kamnik
Občina Komenda
Občina Litija
Mestna občina Ljubljana
Občina Logatec
Občina Log - Dragomer
Občina Lukovica
Občina Medvode

Občina Mengeš
Občina Moravče
Občina Škofljica
Občina Šmartno pri Litiji
Občina Trzin
Občina Velike Lašče
Občina Vodice
Občina Vrhnika

TRAJNOSTNI RAZVOJ NAS BO POPELJAL V SKUPNO PRIHODNOST!

V Ljubljani in Ljubljanski urbani regiji smo se pred več kot desetletjem zavezali trajnostnemu razvoju našega mesta in regije, saj smo prepričani, da je razvoj mest in regij mogoč le ob spoštovanju okolja in vseh prebivalcev, ki tu živimo. To je naša edina pot v prihodnost, v kateri bodo tudi generacije, ki prihajajo, lahko živele kakovostno in polno življenje.

Pri tem je sodelovanje občin, ki sestavljamo Ljubljansko urbano regijo, izjemnega pomena in vesel sem, da se vsi župani tega območja zavedamo pomena okolju in ljudem prijaznega razvoja za vse nas!

Med našimi glavnimi izzivi je tudi urejanje mobilnosti. Že leta 2007 smo trajnostno mobilnost prepoznali kot eno izmed prioritarnih razvojnih nalog in skupaj pristopili k pripravi strokovnih podlag za urejanje javnega prometa v regiji.

Naše aktivnosti so usmerjene v zagotavljanje dostopnega, hitrega, učinkovitega, varnega, čistega in ekonomsko sprejemljivega prometa, ki je nujno potreben, da lahko regija na eni strani razvija svoje potencialne, hkrati pa zagotavlja udobno bivanje in povezovanje ljudi.

Naš skupen cilj je zagotovitev integrirane mobilnosti z dobro delujočim javnim potniškim prometom ter razvojem kakovostne in varne infrastrukture za pešce in kolesarje.

Zato smo oblikovali inovativen strateški dokument Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije, v pripravo katerega smo bili vpeti predstavniki vseh 26 občin Ljubljanske urbane regije, kar kaže, da se prav vsi zavedamo izjemnega pomena tega dokumenta za današnje in prihodnje generacije.

V Celostni prometni strategiji Ljubljanske urbane regije podajamo konkretne ukrepe na področju urejanja trajnostne mobilnosti in predstavljamo inovativen pristop k reševanju prometnih izzivov na ravni regije. Hkrati je to ena izmed ključnih strokovnih podlag za regionalni prostorski plan ter temelj za iskanje virov za izvedbo razvojnih projektov.

Ponosen sem, da smo župani vseh 26 občin v Ljubljanski urbani regiji skupaj z našimi strokovnimi službami pokazali, da s sodelovanjem, ekipnim delom, strokovnostjo in ob zavedanju, da so v središču pozornosti naše prebivalke in prebivalci, vodimo našo regijo v prihodnost, v kateri lahko zagotovimo kakovostne in prijazne pogoje bivanja vseh generacij, tako sedanjih kot tudi tistih, ki šele prihajajo.

Zoran Jankovič, predsednik Sveta Ljubljanske urbane regije in župan Mestne občine Ljubljana



O REGIJI

ZELENI MOTOR RAZVOJA IN METROPOLITANSKA BIOREGIJA ZNANJA

Ljubljanska urbana regija (LUR), ki združuje 26 občin osrednjeslovenske regije, je regija z največ znanja in kreativnega potenciala v Sloveniji ter velja za gospodarsko najbolj razvito regijo v državi. V njej so zgoščene ključne državne, znanstvene, raziskovalne, izobraževalne in kulturne institucije. Prav tako imajo v regiji sedež številna podjetja, ki zaposlujejo pomemben delež slovenskega prebivalstva in ustvarijo več kot tretjino slovenskega bruto družbenega proizvoda.

Kljub urbanemu značaju regije z Ljubljano, glavnim mestom Slovenije, regijo odlikujejo tudi dobro ohranjeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost in pestra krajina. Prav zaradi bližine kakovostnih območij narave, prepletenosti grajenega in naravnega ter urbanega in ruralnega okolja je regija edinstvena med evropskimi metropolitanskimi regijami. Leži na stičišču dveh pomembnih evropskih koridorjev: Baltsko-jadranskega in Sredozemskega koridorja. Za vpetost regije v mednarodni prostor sta pomembni tudi povezava z mednarodnim Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana, ki leži v neposredni bližini LUR oziroma je približno 25 kilometrov oddaljeno od središča Ljubljane, ter povezava s približno 100 kilometrov oddaljenim pomorskim pristaniščem Koper.

LUR je najpomembnejši cilj dnevnih migracijskih tokov v Sloveniji. Njena privlačnost, urejenost in številne možnosti, ki jih ponuja skoraj 550.000 prebivalcem regije, nekaj manj kot 28.000 študentom iz drugih regij ter številnim drugim obiskovalcem, pomenijo tudi velike izzive na področju mobilnosti, ki je eden glavnih dejavnikov razvoja. Znotraj regije potekajo tudi dnevne delovne migracije – več kot 142.500 delovno aktivnih oseb se tako vsak dan vozi na delo zunaj občine svojega stalnega prebivališča.

LUR se je v svojem razvojnem programu zavezala, da bo s prenovo prometne infrastrukture v smeri trajnostne mobilnosti izboljšala gospodarske tokove in zmanjšala obremenitve okolja ter tako uresničila svoje cilje po učinkovito notranje povezani regiji, preudarni rabi prostora in virov, razvoju znanja, kreativnosti in inovativnosti ter tako postala konkurenčna metropolitanska regija z delovnimi mesti visoke dodane vrednosti in z visoko kakovostjo bivanja.

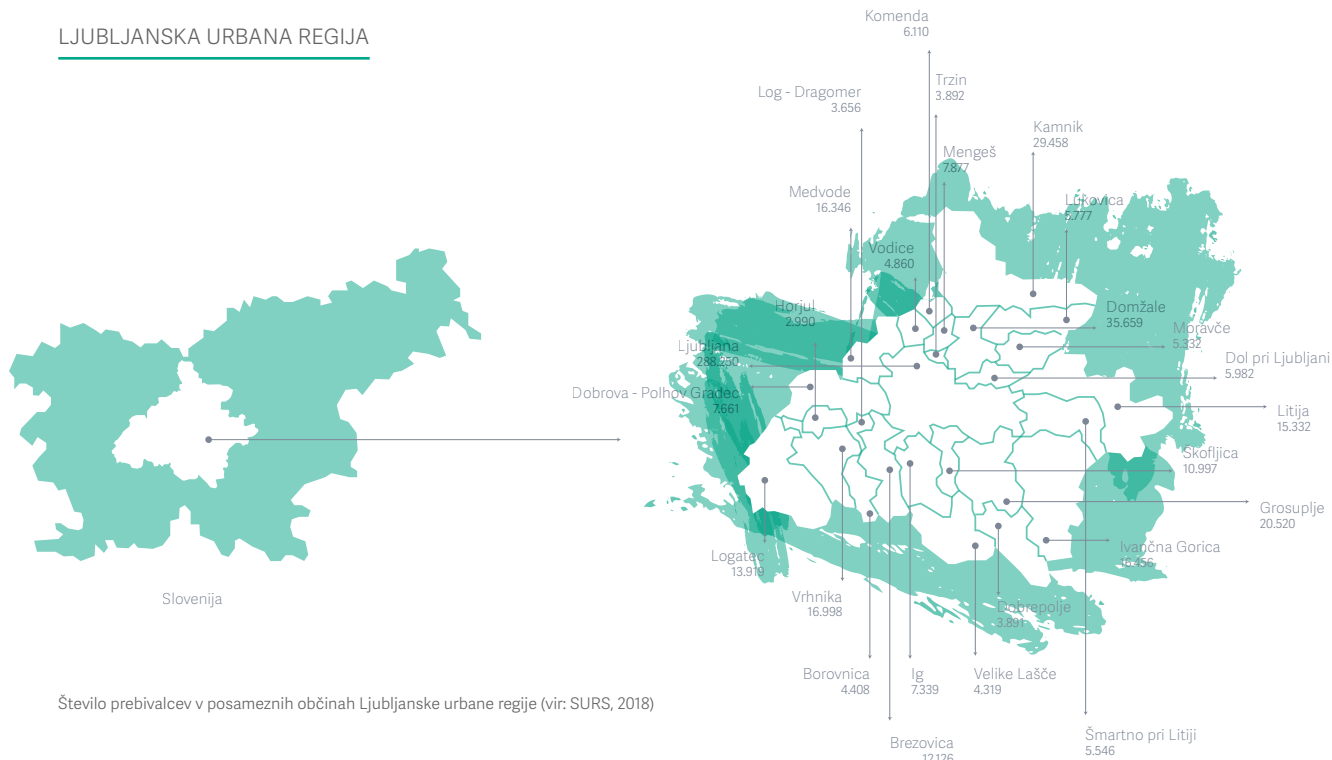
550.000
prebivalcev

28.000
študentov iz drugih regij

142.500
delovnih migrantov

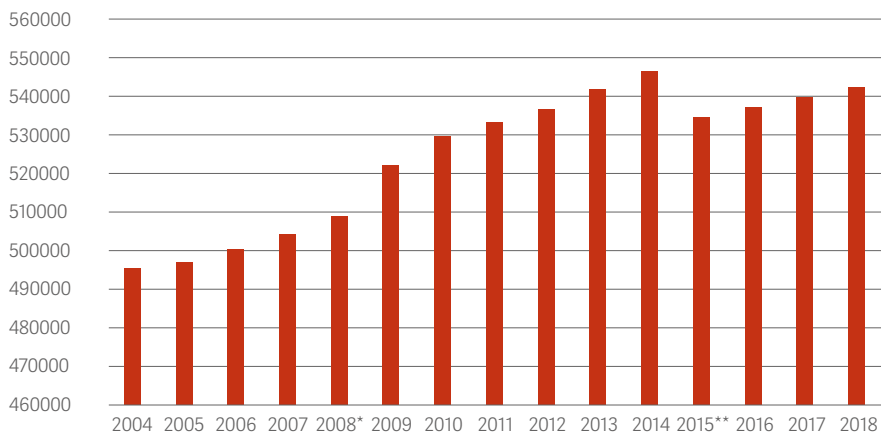
Več kot 142.500 delovno aktivnih oseb v LUR se vsak dan vozi na delo zunaj občine svojega stalnega prebivališča.

LJUBLJANSKA URBANA REGIJA



Število prebivalcev v posameznih občinah Ljubljanske urbane regije (vir: SURS, 2018)


OSREDNJESLOVENSKA REGIJA



Število prebivalcev v regiji po letih (vir: SURS, 2018)

* Po letu 2008 je spremenjena definicija prebivalstva, ki vključuje tudi študente, dijake, tužje in druge s stalnim ali začasnim prebivališčem, zato je v letu 2009 zaznan dodaten porast števila prebivalcev regije.

** Od 1. 1. 2015 Občina Litija statistično ne spada več v območje Osrednjeslovenske regije, zato je v tem letu zaznan upad števila prebivalcev regije.



“Če mesta načrtujemo za avtomobile in promet, dobimo avtomobile in promet. Če načrtujemo za ljudi in prostor, dobimo ljudi in prostor.”

Fred Kent, urbanist ter ustanovitelj in predsednik neprofitne organizacije »Project for Public Spaces«

1 TRAJNOSTNA MOBILNOST: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE ZA INOVATIVNO IN NAPREDNO REGIJO

Prometna povezanost, mobilnost ljudi in tovora imajo ključno vlogo pri razvoju mest in urbanih središč, občin, regije in države, vendar le trajnostni način mobilnosti hkrati spodbuja gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja. Cilj trajnostnega prometnega načrtovanja je vzpostaviti trajnostni prometni sistem z zagotovitvijo dostopnosti delovnih mest in storitev za vse, izboljšanje varnosti, zmanjšanje onesnaževanja, emisij toplogrednih plinov in porabe energije, povečanje učinkovitosti potniškega prometa, zmanjšanje stroškov mobilnosti, optimizacija tovornega prometa in pozitiven prispevek k zdravju prebivalcev in obiskovalcev regije. Slovenija je v preteklosti velik delež svojih razvojnih sredstev namenila razvoju mobilnosti, ki temelji na uporabi osebnih vozil, a pri tem zapostavila razvoj javnega potniškega prometa (JPP), železniških prevozov, kolesarjenja in pešačenja, čemur so sledili tudi vzorci poselitve in razvoja prostora.

Nagel razvoj netrajnostnih oblik mobilnosti, ki je sledil gospodarskemu razvoju države, je sicer prinesel družbi hiter gospodarski razvoj in konkurenčnost v evropskem prostoru, vendar na osebem motornem prevozu temelječa mobilnost ne vodi v dolgoročen trajnostni razvoj. Prihodnja uspešnost regije je torej odvisna od vzdržnega upravljanja z omejenimi viri in trajnostnih

konceptov, ki bodo tudi našim zanamcem nudili kakovosten prostor za delo in bivanje. Koncept razvoja trajnostne mobilnosti je kompleksen in izvedljiv le z aktivnim sodelovanjem ključnih deležnikov na lokalni, regionalni in nacionalni ravni ter z vključevanjem širše javnosti, ki ustvarja največ prometnih tokov. Ukrepi, določeni s trajnostnim prometnim načrtom, morajo zato celovito obravnavati vse načine in oblike prevoza, kot so JPP, osebni promet z motornimi vozili, kolesi in peš, tovorni promet ter mirujoči promet.

Regija se razvija v smeri trajnostne mobilnosti. Deluje kot inovativna in napredna regija, ki svoj razvoj osredotoča na ljudi, izboljšuje možnosti za mobilnost prebivalcev in lajša dostop do posameznih delov regije in storitev ter se bolje odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Trajnostno prometno načrtovanje torej pomeni načrtovanje mobilnosti za ljudi, ne za avtomobile in povečevanje prometa. Tu so v ospredju boljša kakovost javnih prostorov, pozitivni učinki na okolje in zdravje ter varnost – predvsem za najbolj ranljive skupine udeležencev v prometu. Zavedati se je treba tudi, da se bosta v naslednjih letih bistveno povečala tako osebni kot tovorni promet. Kot kažejo napovedi do leta 2030, prvi za več kot 20 % in drugi za več kot 60 %, kar je zelo skrb vzbujajoče.

Trajnostno prometno načrtovanje pomeni načrtovanje mobilnosti za ljudi, ne za avtomobile in povečevanje prometa.

Koncept celostnega prometnega načrtovanja, ki sledi evropskim smernicam, je v zadnjih dveh letih pridobil pomembno vlogo pri načrtovanju prometa v slovenskih občinah, saj je k izdelavi občinskih Celostnih prometnih strategij (CPS) pristopilo tudi devet občin LUR, k pripravi regijske CPS pa vseh 26 občin. Pred tem so občine promet večinoma urejale skozi občinske prostorske dokumente in strategije, razen Mestna občina Ljubljana (MOL), ki je imela že leta 2012 sprejeto Prometno politiko, ki je večinoma skladna z usmeritvami priprave CPS. Izkušnje so pokazale, da morajo rešitve za prometne izzive presežati meje posameznih občin, če želimo doseči karseda učinkovit prometni sistem, saj se kolesarske steze, avtobusne linije, železnice in prostorski razvoj ne zaustavijo na lokalnih mejah.

Občine LUR so zato kot prve pristopile k skupni izdelavi CPS na ravni celotne razvojne regije, kar predstavlja inovativen inštrument, ki bo s svojimi izkušnjami v prihodnje postavljati tudi temelje in izhodišča za pripravo regijskih CPS drugih regij. Dokument bo s celovito obravnavo in jasno opredeljenimi prioritetskimi projekti regiji in občinam olajšal tudi izvedbo projektov iz virov financiranja, ki so na voljo za inovativne rešitve na področju trajnostne mobilnosti, ter jasno načrtoval usmeritev razvoja regije pri pogovorih z državo in širšo evropsko skupnostjo. Ob tem bo pomembno prispeval tudi k trajnostnemu prehodu regije v nizkoogljično družbo.



Celovit pristop k načrtovanju mobilnosti temelji na usklajevanju konceptov gospodarskega razvoja, socialne pravičnosti in kakovosti okolja.

2 CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA REGIJE: VLOGA CPS IN PROCES IZDELAVE

CPS je ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa, ki se je do sedaj v Sloveniji že uveljavil na ravni občin, ne pa tudi na ravni regije. Inovativni inštrument načrtovanja mobilnosti na regionalni ravni, s katerim bo regija uresničevala zastavljene strateške cilje in posledično vzpostavljala višjo kakovost bivanja, je pomemben tako z vidika vsebin, ki jih obravnava, kot tudi z vidika oblikovanja metodologije in procesa njene priprave, kar bo uporabno za nadaljnje podobne strategije v drugih regijah.

Celovit pristop k načrtovanju mobilnosti temelji na usklajevanju konceptov gospodarskega razvoja, socialne pravičnosti in kakovosti okolja. Pomeni pristop, ki presega okvirje delitve pristojnosti na ravni regije, povezuje lokalno, regionalno in državno raven ter hkrati spodbuja vključevanje različnih skupin deležnikov v pripravljalni proces. Če je na lokalni ravni pomembno predvsem povezovanje različnih sektorjev občine, je na regionalni ravni pomembno predvsem ustvarjanje sinergij in zavez pri skupnem načrtovanju med različnimi ravni načrtovanja, ki temelji na zaupanju in transparentnosti.

Tudi CPS regije sledi novim pristopom načrtovanja prometa, katerega osnovne značilnosti so:

- Strateško in ciljno načrtovanje.
- Odločanje je participativno in transparentno.
- Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja.

- Osredotočenost na človeka.
- Stroškovno učinkovito načrtovanje.
- Upravljanje prometnega povpraševanja.
- Osredotočenost na učinkovite in postopno vpeljane izboljšave.
- Interdisciplinarnost in vključevanje sektorjev za zdravje, okolje in prostor.
- Strateško presojanje skladnosti projektnih možnosti in zastavljenih ciljev.

Med cilje CPS uvrščamo vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjšajo onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost JPP in zmanjšajo stroški potniškega in tovornega prevoza ter izboljšata privlačnost in kakovost okolja. Celostno urejen promet ne pomeni zgolj bolje izkoriščene prometne infrastrukture, manjših stroškov za mobilnost, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb in večjega zadovoljstva. Poudarjeni so prijaznost do pešcev in kolesarjev ter razvoj JPP in tudi načini spreminjanja potovalnih navad prebivalcev regije, ki bodo zaradi manjše uporabe avtomobilov prispevali k večjemu deležu trajnostnih oblik mobilnosti. Gradnja infrastrukture, predvsem cestne, je le eden od mogočih načinov reševanja prometnih težav, h kateremu se zatekamo, ko so izčrpane vse druge, predvsem cenovno učinkovitejše možnosti.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura
Projektno načrtovanje
Netransparentno odločanje
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost
Osredotočenost na avtomobile
Investicijsko intenzivno načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte
Domena prometnih inženirjev
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj

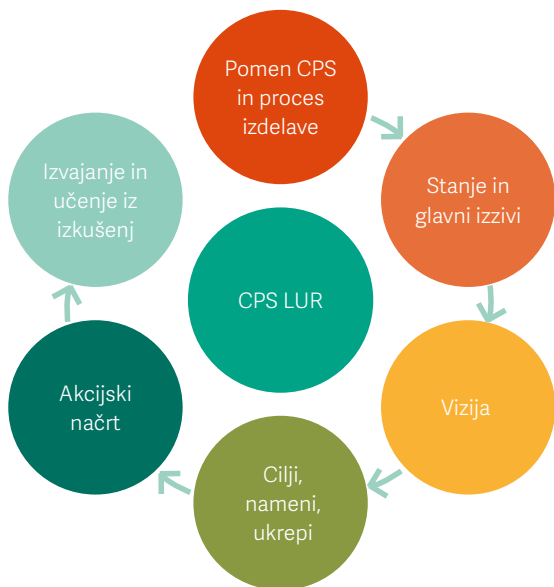


CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Strateško in ciljno načrtovanje
Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na človeka
Stroškovno učinkovito načrtovanje
Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor
Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Ključne značilnosti celostnega načrtovanja prometa – Smernice za pripravo CPS: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012).

Priprava CPS regije sledi smernicam za izdelavo CPS, ki jih je na evropski ravni pripravila Evropska komisija, na nacionalni ravni pa Ministrstvo za infrastrukturo, ter logično nadgrajuje predlagane postopke njene priprave na lokalni ravni potrebam regije. Predvsem se regionalna raven razlikuje od

lokalne po tem, da je za pripravo strategije bolj pomembno vključevanje različnih deležnikov in predstavnikov organizirane javnosti z različnih ravni (državna, občinska) in področij, vključevanje prebivalcev v pripravo pa je treba načrtovati še bolj skrbno in usmerjeno.



Faze priprave celostne prometne strategije regije

Konkretno je priprava celostne prometne strategije regije vključevala različne deležnike in javnosti v vseh fazah priprave. V okviru analize stanja sta bili izvedeni delavnici za deležnike in predstavnike občin. Opravljeni so bili intervjuji z vsemi 26 župani LUR. Za širšo javnost je bila pripravljena spletna anketa o potovalnih navadah, izzivih na področju mobilnosti v regiji in pogledih o prioritetah za razvoj trajnostne mobilnosti, v kateri je sodelovalo skoraj 2000 posameznikov. Analiza stanja je tako postavila temelje za opredelitev vizije regije in ciljev, ki jih želimo doseči, kar je bilo preverjeno na petih delavnicah, izvedenih na različnih prometno povezanih delih regije in na spletnem GIS portalu, na katerem so prebivalci regije, deležniki in odločevalci v regiji lahko tudi grafično podajali svoje pobude za prioritsetne ukrepe, ki bodo pripomogli k doseganju ciljev. Prioritetni ukrepi, ki so sestavni del akcijskega načrta, so bili preverjeni na delavnicah

s predstavniki občin in ključnimi deležniki ter dodatno s pomočjo intervjujev s ključnimi deležniki, ki bodo v prihodnje tudi nosilci izvedbe teh ukrepov.

S strokovnega vidika je CPS regije pod vodstvom Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije (RRA LUR) povezala ugotovitve, znanje, vire in postopke projektov SMART–MR (program Interreg Europe), Peripheral Access (program Central Europe) in InterConnect (program ADRION) ter predvsem strokovno delo ekipe pripravljavcev (Ljubljanski urbanistični zavod, d. d., Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti – Geografski inštitut Antona Melika, Prometni inštitut Ljubljana in Inštitut za politike prostora), katerih delo je izven omenjenih projektov financiralo vseh 26 občin LUR.



Na izzive mobilnosti je treba gledati dolgoročno. Rešujemo jih lahko le s skupnimi močmi in sodelovanjem vseh občin ter ključnih deležnikov.

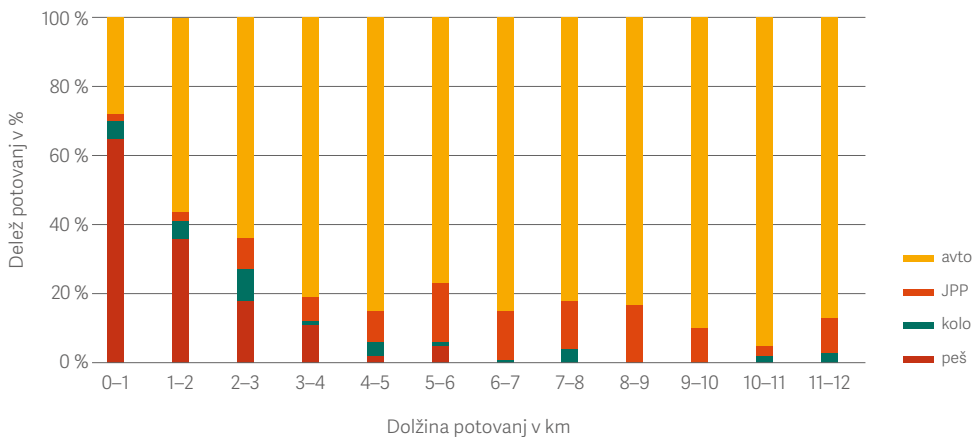
3 STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI REGIJE

MOBILNOST V REGIJI

Razvoju trajnostne mobilnosti se v Sloveniji, še posebej pa v LUR, v zadnjih dvajsetih letih posveča posebno veliko pozornosti. To dokazuje vedno več sprejetih razvojnih dokumentov in strategij (npr. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, 2004; Resolucija o prometni politiki RS (Intermodalnost: čas za sinergijo), 2006; Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030, 2016; Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030, 2017) ter tudi raziskav, ki vsem udeleženiim nalagajo bolj proaktivni premik k izvajanju zastavljenih zavez v praksi.

Kljub zadanim zavezam in različnim prizadevanjem pa stanje kaže, da mobilnost v regiji še vedno prioritarno sloni na osebnem motornem prevozu. Posledice prepočasnega posodabljanja železniškega prometnega omrežja kot hrbtenice JPP ter nepovezanega in premalo razvitega omrežja JPP, predvsem v smislu intermodalnosti, se kažejo v nezadostni in nekonkurenčni ponudbi JPP ter v večanju uporabe avtomobilov tudi na vsakodnevnih krajših poteh. Trend večanja uporabe osebnega motornega prometa se povečuje in se do zdaj še ni spremenil. Leta 2013 je bilo v poglobljeni študiji o potovalnih navadah prebivalcev v MOL in LUR ugotovljeno, da se kar več kot 60 % potovanj v LUR opravi z avtomobilom, pri čemer so deleži potovanj z avtomobilom v LUR izrazito veliki tudi na kratkih razdaljah.

DELEŽ POTOVANJ PO PROMETNIH SREDSTVIH IN OPRAVLJENI RAZDALJI – PREBIVALCI LUR

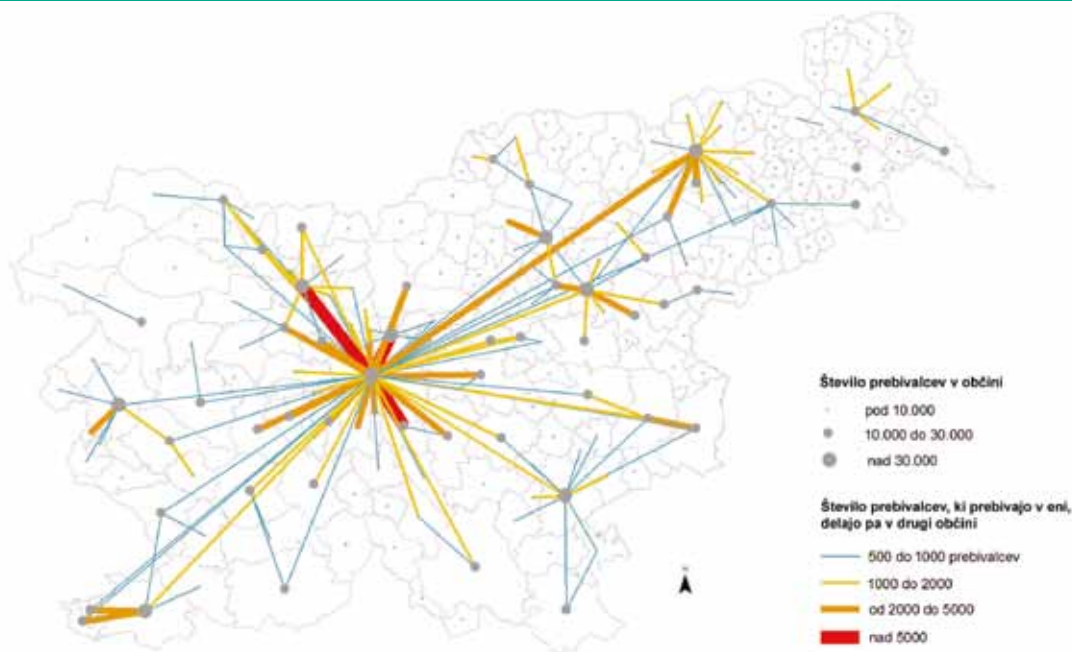


Deleži potovanj prebivalcev LUR po prometnih sredstvih glede na dolžino potovanj leta 2013 (vir: Raziskava potovalnih navad v MOL in LUR, 2014)

LUR z glavnim mestom Ljubljano je najpomembnejši cilj dnevnih migracijskih tokov v Sloveniji, saj privlači dnevne migrante na delovna mesta in v šolo iz te in iz sosednjih regij (RRP, 2014–2020). V MOL je več kot 222.000 delovnih mest oziroma več kot četrtnina vseh delovnih mest v državi (SURs, 2017). Od tega se

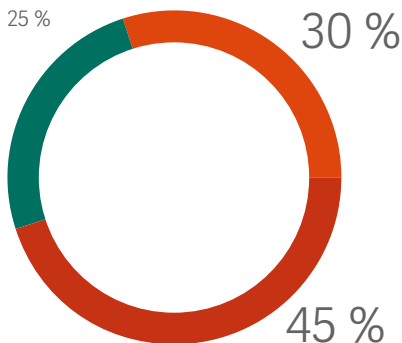
več kot 120.000 ljudi (55 %) dnevno pripelje v MOL od drugod (približno 25 % iz drugih občin LUR, 30 % ljudi pa iz preostale Slovenije). Poleg tega se na delo zunaj občine svojega stalnega prebivališča v drugo občino (ki ni MOL) vozi še približno 22.500 delovno aktivnih oseb.

PRIKAZ DELOVNIH MIGRACIJ



Prikaz delovnih migracij (vir: Tatjana Marn, IPoP, podatki iz SURs 2010)

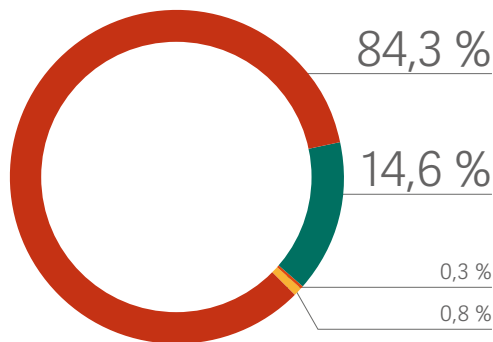
DELEŽ ZAPOSLENIH / DNEVNIH MIGRANTOV
V MOL GLEDE NA LOKACIJO BIVANJA.



- delež poti na delovno mesto znotraj MOL
- delež poti na delovno mesto iz LUR v MOL
- delež poti na delovno mesto iz Slovenije v MOL

Vir: Raziskava potovalnih navad v MOL in LUR, 2014

DELEŽI POTOVANJ PO PROMETNIH SREDSTVIH, KI SO SE ZAČELA
ZUNAJ MOL NA OBMOČJU LUR IN KONČALA NA OBMOČJU MOL – 2013

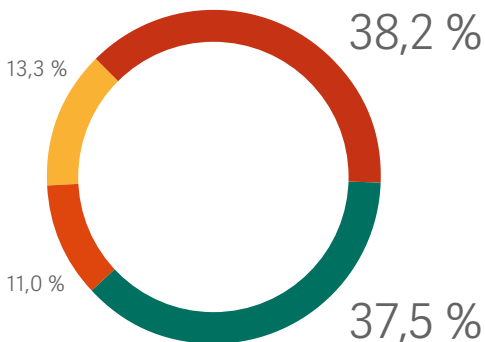


- avto
- JPP
- kolo
- peš

Vir: Raziskava potovalnih navad v MOL in LUR, 2014

Zadnja reprezentativna Raziskava potovalnih navad v MOL in v LUR (2014) razkriva, da je večina poti (kar 84 %) iz regije s ciljem v MOL opravljena z avtomobilom.

DELEŽI POTOVANJ PO PROMETNIH SREDSTVIH,
KI SO BILA V CELOTI OPRAVLJENA ZNOTRAJ MOL – 2013

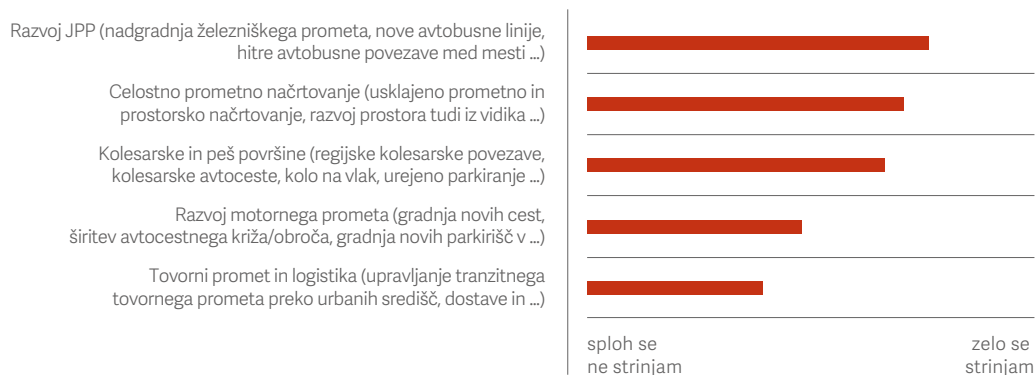


- avto
- peš
- kolo
- JPP

Vir: Raziskava potovalnih navad v MOL in LUR, 2014

V tej raziskavi je ovrednoten tudi podatek o potovanjih izključno znotraj MOL. Slika izbire prometnega sredstva je v tem primeru bistveno drugačna. Osebni avto za svoja potovanja uporablja le nekaj več kot tretjina prebivalcev MOL, medtem ko jih veliko uporablja alternativne možnosti, ki znotraj MOL pomenijo konkurenčno izbiro. Krajše razdalje omogočajo uporabo širšega nabora prometnih sredstev.

STRINJANJE PREBIVALCEV LUR Z RAZVOJEM POSAMEZNIH MODALITET TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

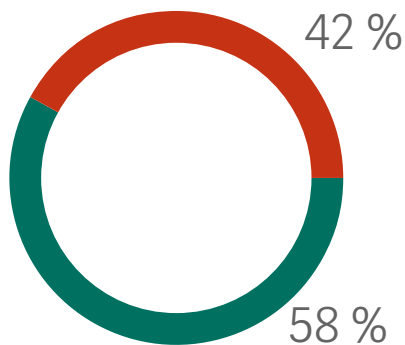


Vir: Anketa, izvedena v sklopu priprave CPS LUR (2018)

V sklopu priprave CPS LUR smo z javnomnenjsko anketo preverjali strinjanje prebivalcev LUR z razvojem posameznih modalitet trajnostne mobilnosti. Največ podpore javnosti je deležen razvoj JPP.

Anketiranci podpirajo tudi namero LUR, da se v prihodnosti načrtovanju trajnostne mobilnosti zagotovi več pozornosti in sredstev.

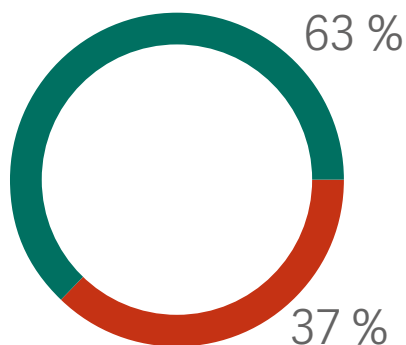
POTREBNE SO INVESTICIJE V:



— cestno infrastrukturo
— železniško infrastrukturo

Rezultati ankete, izvedene v sklopu priprave CPS LUR (2018)

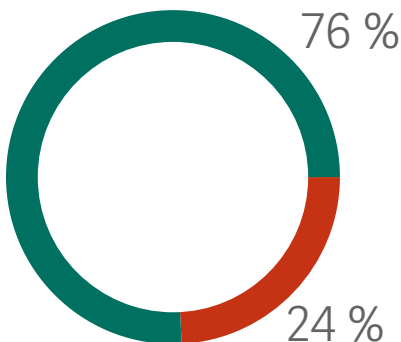
POTREBNE SO INVESTICIJE V:



— cestno infrastrukturo
— kolesarsko infrastrukturo

Rezultati ankete, izvedene v sklopu priprave CPS LUR (2018)

PRI NAČRTOVANJU JE TREBA DATI PREDNOST:

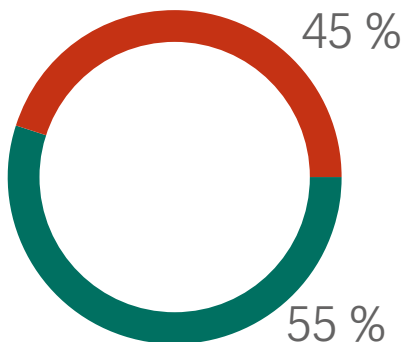


— avtu
— JPP

Rezultati ankete, izvedene v sklopu priprave CPS LUR (2018)

Prav JPP je trenutno tisti, pri katerem bi na ravni regije lahko naredili največji korak naprej. Pri tem ne govorimo le o potrebi po spreminjanju potovalnih navad vsakodnevnih migrantov, ampak predvsem o reorganizaciji JPP. Trenutne kapacitete JPP so namreč minimalne in tudi, če bi bile do konca izkoriščene, bi lahko prevzele le majhen delež potnikov, ki se vsakodnevno vozijo z osebnim avtom. Kapaciteta železniškega javnega

PRI NAČRTOVANJU JE TREBA DATI PREDNOST:



— kolesu
— JPP

Rezultati ankete, izvedene v sklopu priprave CPS LUR (2018)

prometa, ki v jutranji konici do 9. ure vozi z območij zunaj MOL v MOL, je ocenjena na približno 7.000 potnikov, medtem ko je kapaciteta avtobusnega javnega prometa v enakem času ocenjena le na 11.000 potnikov. Z vsakodnevnimi 120.000 delovnimi migranti se v MOL vozijo še številni dijaki in študenti. Samo dijaki, ki bivajo zunaj MOL, lahko zapolnijo kapaciteto JPP, ki je pri prihodih med 7. in 8. uro že sedaj polno zasedena.

Prav JPP je trenutno tisti, pri katerem bi na ravni regije lahko naredili največji korak naprej.

120.000
delovnih migrantov



11.000
potnikov



6-9h
zjutraj

7.000
potnikov



Kapaciteta železniškega javnega prometa, ki v jutranji konici do 9. ure vozi z območij zunaj MOL v MOL, je ocenjena na približno 7.000 potnikov, medtem ko je kapaciteta avtobusnega javnega prometa v enakem času ocenjena le na 11.000 potnikov. Z vsakodnevnimi 120.000 delovnimi migranti se v MOL vozijo še številni dijaki in študenti. Samo dijaki, ki bivajo zunaj MOL, lahko zapolnijo kapaciteto JPP, ki je pri prihodih med 7. in 8. uro že sedaj polno zasedena.

Premalo izkoriščen potencial kolesarjenja in intermodalnosti na ravni regije

Glavni izziv kolesarjenja v LUR je razvoj kolesarske infrastrukture. Razviti je treba omrežje sklenjenih, varnih in udobnih kolesarskih povezav. Kolesarske povezave so ključne za povečanje števila vsakodnevnih voženj – na primer na delo ali v šolo. Poleg tega je razvoj kolesarske infrastrukture pomemben za razvoj turizma in rekreacije. V MOL je urejenih kar 230 km kolesarskih povezav, vendar je ključno nadaljevati z njihovim razvojem s povezovanjem pomembnejših krajev med seboj znotraj MOL in na ravni regije.

Čeprav je rekreativno kolesarjenje kot oblika prostočasne dejavnosti v LUR priljubljeno, pa je delež vsakodnevnega kolesarjenja (na delo, v šolo, po opravkih) relativno majhen. Anketa o prometnih navadah prebivalcev na ravni Republike Slovenije (2016) kaže, da se v LUR večina potovanj opravi z avtomobilom (73 %). Toda s primernimi ukrepi lahko spodbudimo kolesarjenje, saj pretežni del prebivalstva živi v ravninskih delih regije. Hkrati se z vpeljavo električnih koles povečujejo razdalje, primerne za vsakodnevno kolesarjenje. Dober zgled je MOL, kjer se letno povečuje delež kolesarjev, ki kolesarijo po vsakodnevnih opravilih. Ta je bil za potovanja znotraj MOL v letu 2013 11 %.

Povezava železniškega potniškega prometa in kolesarjenja ima velik potencial za to, da bi delež ljudi v regiji, ki se vsakodnevno na delo vozi z avtom, to navado spremenil in začel kombinirati uporabo vlaka in kolesa. Tovrstno potovanje združuje prilagodljivost kolesa v prvem in zadnjem kilometru ter razmeroma hitro potovanje na glavnem delu poti. V jutranjih konicah je potovanje z vlakom hitrejšo od potovanja z avtomobilom, saj so za LUR, podobno kot za druge regije, značilni avtomobilski zastoji. Hkrati je potovanje z vlakom bolj predvidljivo, saj se trajanje potovanja ne podaljša zaradi nesreč ali izrednih dogodkov.

Za razliko od cest, kjer so v konicah kapacitete povsem izkoriščene, imajo železnice možnost povečevanja kapacitet za prevoz večjega števila potnikov.

Prestopne točke (postaje, postajališča in P+R) so pogosto urejene na način, ki ne omogoča potniku prijaznega povezovanja različnih vrst prometa in razvoja intermodalnosti. Ker postaje neredko tudi niso ustrezno prilagojene ljudem z oviranostjo, starejšim in otrokom, te skupine redkeje uporabljajo potniški promet. Optimizacija notranje organiziranosti in povezanosti prestopnih točk ter dostopnosti za ranljive skupine je zato zelo pomembna.

Neučinkovitost JPP in potreba po njegovi reorganizaciji

Delež vsakodnevnega uporabe JPP (na delo, v šolo, po opravkih ...) je v LUR relativno majhen in znaša približno 8 %, saj se večina potovanj opravi z osebnim avtomobilom. S primernimi investicijami v infrastrukturo, vozna sredstva in prilagoditvijo vozniških redov se lahko zelo spodbudi uporaba JPP, saj je LUR največji generator osebnega prometa v Sloveniji in ima največji potencial za rast JPP na celotni državni ravni. Na območjih z redko in razpršeno poselitvijo, kjer je organizacija klasičnega javnega prevoza energetsko neučinkovita, se smiselno uvajajo fleksibilne oblike prometa, tako imenovani prevozi na zahtevo, ki dopolnjujejo obstoječ sistem javnega prometa.

Slabo stanje cestne in železniške infrastrukture se odraža v daljših potovalnih časih in nepredvidenih zamudah, zaradi česar je JPP v primerjavi z drugimi vrstami prometa nekonkurenčen. Učinkovita infrastruktura zahteva večje začetne investicijske stroške, ki pa se delno lahko povrnejo s pomočjo učinkovitega sistema JPP v LUR, in koristi, ki jih taka uporaba prinaša. Sodobna zasnova postaj in postajališč JPP poveča atraktivnost javnega prometa. Povečanje hitrosti avtobusov na cestah v obliki rumenih pasov in

večjih hitrosti vlakov na progah bi pomenilo konkretno skrajševanje potovalnih časov JPP.

Velik delež vozil LPP sicer uporablja alternativne pogone (CNG, metan, elekrika), vendar pa na področju avtobusnih prevozov še vedno prevladuje dizelski pogon. Uporaba fosilnih goriv v avtobusnih prevozih in zastarel vozni park potniških vlakov povzročata onesnaževanje ozračja ter nemalo preglavic potnikom JPP, saj pogosto prihaja do okvar in zamud. Večina potniških vlakov presega svojo življenjsko dobo, niso klimatizirani, imajo neustrezne dostope in ne podajajo informacij o prihajajočih postajališčih. Z investicijami v nova vozna sredstva se lahko poveča atraktivnost JPP, izboljša se dostopnost za vse uporabnike; vozila so uporabniku bolj prijazna. Nov vozni park lahko tudi skrajša potovalne čase.

Vozni red pomeni velik izziv v organizaciji JPP v navezavi z javno infrastrukturo in voznimi sredstvi. Integracija voznih redov med avtobusnimi in železniškimi prevozniki še ni v celoti zaživela, izgradnja mreže P+R in drugih intermodalnih prestopnih točk pa še ni zaključena. V regiji manjkajo hitre avtobusne linije do regijskih središč in direktne železniške povezave med občinskimi središči LUR. Taktni promet potniških vlakov je odvisen od razpoložljivosti železniške infrastrukture in njenih zmogljivosti. Z usklajenim delovanjem JPP se lahko skrajšajo potovalni časi JPP.

Prometni zastoji v konicah kot posledica prevelikega deleža uporabe avtomobila pri dnevni delovni migraciji

Zastoji na cestah v LUR in MOL so v primerjavi z drugimi mesti in regijami v Evropi manjši (TOMTOM traffic index); potovalni časi tudi v konicah niso bistveno povečani. Vlaganja v cestno infrastrukturo ter gradnja in širitve cest zato ne more biti prioriten ukrep za izboljšanje mobilnosti v regiji, medtem ko sta na drugi strani infrastruktura in kapacitete JPP nezadostna. V prihodnosti zato kaže prioriteto urejati predvsem infrastrukturo na področju JPP ter s tem hkrati zagotoviti izhodišče za pametno načrtovanje in upravljanje prometa.

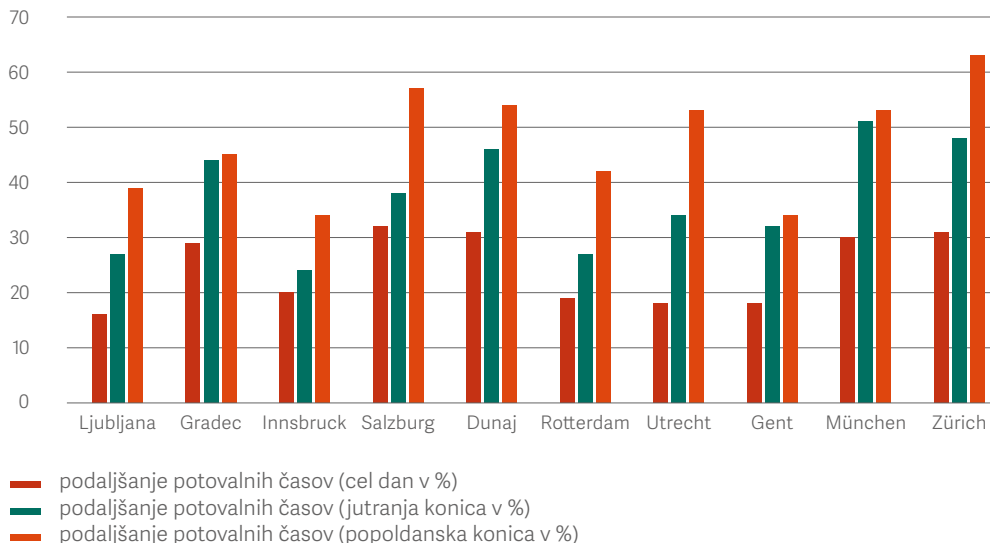


Foto: Pixabay



Foto: Unsplash

PODALJŠANJE POTOVALNIH ČASOV ZARADI ZASTOJEV V EVROPSKIH MESTIH (PODATKI TOMTOM)



Podaljšanje potovalnih časov v MOL v primerjavi z drugimi evropskimi mesti po podatkih podjetja Tom-Tom, ki se ukvarja z navigacijsko tehnologijo

Dnevno se v MOL na delo pripelje več kot 120.000 ljudi. Več kot 22.500 delovno aktivnih ljudi se znotraj regije odpelje na delo v drugo občino. Delovno aktivno prebivalstvo se v MOL dnevno podvoji. Dodatno kar nekaj vsakodnevnih poti iz regije v MOL opravijo tudi dijaki in študenti. Predvsem študenti za svoje poti uporabljajo tudi avtomobil, in čeprav so praviloma pri uporabi racionalni in sta sopotništvo ter velika zasedenost vozila v tem primeru normalna praksa, pa vseeno pomenijo dodatno obremenitev, ki se v študijskih mesecih dodatno odraža na cestah predvsem v okolici MOL.

Najbolj očitno se problem povečanega motornega prometa izrazi na vseh krakih avtocestnega križa in ljubljanskem obroču ter še na nekaterih glavnih državnih cestah, kjer so tranzitni (migracijski) tokovi zaledja močni in usmerjeni proti MOL (npr. Škofljica, Medvode, Trzin ...). Predvsem na avtocestnem križu in ljubljanskem obroču so tudi v koničnih urah prisotni tranzitni tokovi širšega slovenskega in tudi evropskega prostora, ki pa na nobenem odseku ne predstavljajo več kot tretjine celotnih obremenitev; nekje so te obremenitve celo manjše od 5 %.

Zaradi naštetega se na vseh naštetih odsekih pojavljajo zgostitve prometa in zastoji v koničnih urah; čas potovanja na delo se podaljšuje.

GORENJSKA

12.000
delovnih migrantov

Skupaj število delovnih migrantov v MOL iz gorenjske smeri po SURS

Prebivališče v občinah Vodice, Cerklje na Gorenjskem, Šenčur, Kranj, Naklo, Radovljica, Bled, Tržič, Preddvor

10.200
vozil na povprečni delovni dan

GORENJSKI KRAK AC
državna cesta R1: Kranj – Jeprca
državna cesta R3: Vodice – Ljubljana



PRIMORSKA
21.500
delovnih migrantov

Število delovnih migrantov v MOL iz primorske smeri po SURS

Prebivališče v občinah Ajdovščina, Ankaran, Bloke, Bovec, Brda, Brezovica, Cerknica, Divača, Hrpelje – Kozina, Idrija, Ilirska Bistrica, Izola, Kanal ob Soči, Kobarid, Komen, Koper, Log – Dragomer, Logatec, Loška dolina, Miren – Kostanjevica, Nova Gorica, Piran, Pivka, Postojna, Renče – Vogrsko, Sežana, Šempeter – Vrtojba, Tolmin, Vipava, Vrhnika

14.300
vozil na povprečni delovni dan

PRIMORSKI KRAK AC
državna cesta R2: Vrhnika – Brezovica
državna cesta R3: Podpeč – Vnanje Gorice



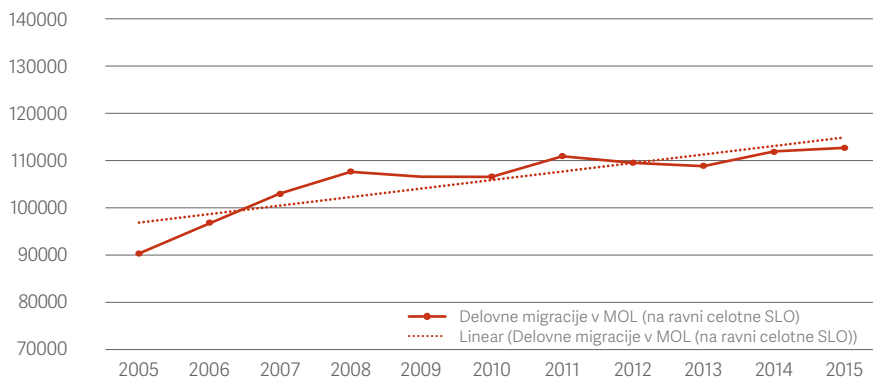
 **MOL**
6-9h
zjutraj

Enostavna analiza pokaže, da je po statističnih podatkih v jutranji konici delovnih migrantov v smeri proti Ljubljani več, kot je vozil na glavnih prometnicah. Iz tega je mogoče sklepati, da je delež tranzitnega prometa v konicah majhen (na nekaterih relacijah skorajda zanemarljiv), zastoji v konicah na cestah proti Ljubljani so torej posledica predvsem vsakodnevnih delovnih migracij.

Zastoji in podaljševanje potovalnih časov na cestnem omrežju je predvsem izrazito v jutranji konici; raztegnjeno je približno na dve uri. Preostanek dneva so prometne obremenitve bolj porazdeljene, potovalne hitrosti pa (razen občasnih lokalnih zgostitev in izrednih dogodkov) večje. Vzorec ustreza obremenitvam, ki so posledica delovnih migracij; te imajo izvor potovanja v regiji in širše ter cilj (večinoma) v MOL. V primeru takšnega vzorca potovanja je gradnja nove infrastrukture ter širitev obstoječih avtocest in glavnih državnih

cest, kjer se pojavljajo zastoji, relativno neučinkovit pristop k reševanju težav, saj odpravlja le posledice, prestavi težave na lokalno raven, ne odpravlja pa vzroka. Potrebe po prevozu na delo tako ostajajo, in čeprav npr. širitev avtocestnega obroča in priključnih krakov začasno reši probleme na avtocestnem omrežju, jih realno gledano le prestavi na območje npr. mestne (občinske) cestne mreže, ki pa je zaradi omejitev v prostoru znotraj urbanih naselij ni mogoče enostavno širiti, in tako ni zmožna prenesti dodatnih obremenitev.

DELOVNE MIGRACIJE V MOL (NA RAVNI CELOTNE SLOVENIJE)

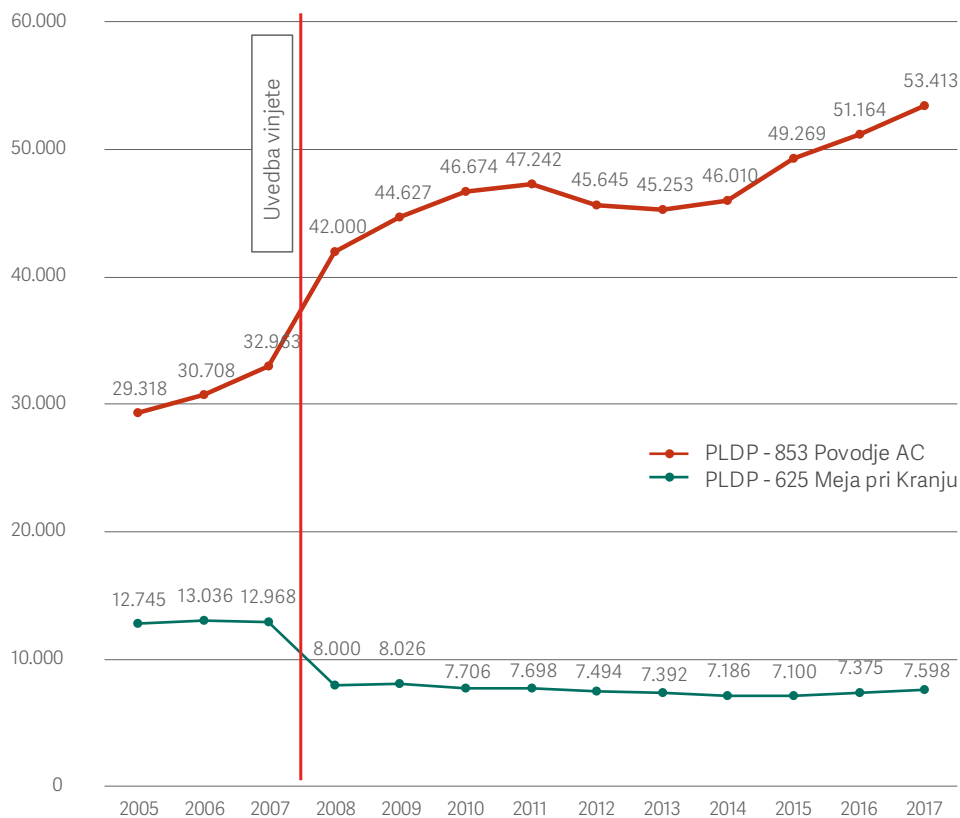


Delovne migracije v MOL (na ravni celotne Slovenije). Vir: SURS

V zadnjih desetletjih se je na območju celotne Slovenije veliko vlagalo v razvoj cestne infrastrukture. Dokončani so bili avtocestni križ in tudi številne druge cestne povezave. Dokončanje avtocestnega križa in gradnja nove cestne infrastrukture sta imela poleg drugih dejavnikov pomemben vpliv na poselitvene vzorce; prometni tokovi proti Ljubljani so se krepili. Hkrati sta se povečevala vplivno zaledje Ljubljane in raven suburbanizacije. Če k naštetemu prištejemo še monocentričen prostorski razvoj ter vpliv preteklega gospodarske krize, ko so se bili ljudje pripravljani voziti na delo dlje, je rezultat pričakovan. Število delovnih migracij je iz leta v leto naraščalo,

medtem ko je izbira osebnega avtomobila kot glavnega prevoznega sredstva logična posledica nesorazmernih vlaganj v cestno infrastrukturo na račun razvoja preostalih modalitet (železnica, avtobus, kolo, hoja). Dodatno je na enostavnost in ekonomiko uporabe avtoceste vplivala tudi uvedba vinjetnega sistema, ki finančno ne razlikuje med krajšimi in daljšimi vožnjami ter pogostostjo uporabe (po načelu onesnaževalec plača). In čeprav je uvedba vinjete močno izboljšala statistiko varnosti na naših cestah, je hkrati dolgoročno prispevala tudi k povečanju števila voženj in stopnje uporabe avtomobila.

RAST POVPREČNEGA LETNEGA DNEVNEGA PROMETA (PLDP) NA GORENJSKI AVTOCESTI IN VZPOREDNI REGIONALNI CESTI



Rast PLDP na gorenjski avtocesti in vzporedni regionalni cesti.

Vir: Podatki o prometnih obremenitvah na državnih cestah; DRSI, Štetje prometa med letoma 2005 in 2017.

Velike obremenitve (tranzitnega) tovornega prometa na poseljenih območjih in odsotnost trajnostne logistike v urbanih središčih

Dodatni izziv za zmanjšanje motornega prometa je zmanjšanje tovornega prometa, še posebej tranzitnega, ter zastojev na poseljenih območjih LUR, ki jih povzročajo tudi tovorna vozila. Tovorni promet se je v zadnjih petih letih v LUR povečeval. Po podatkih števecv prometa se je število tovornih vozil na nekaterih cestnih in avtocestnih odsekih povečalo za več kot četrtnino. Število težkih tovornih vozil se je na nekaterih odsekih povečalo tudi za več kot polovico.

Z nekaterimi ukrepi se lahko že kratkoročno omeji tovorni promet, in to še posebej tam, kjer obstajajo alternativne poti, ki so manj obremenjujoče za lokalno prebivalstvo. Večji izziv pa so dolgoročni ukrepi, ki bi pripomogli k preusmeritvi dela tovora na železnice, kar se lahko doseže le s celostnim prometnim načrtovanjem.

Ukrepi trajnostne logistike so izziv še posebej v večjih naseljih LUR. Dostava blaga v urbanih središčih je pomemben del oskrbe prebivalcev in gospodarstva in ima posebno značilnosti, kot so distribucija na koncu transportne verige, majhni tovari, veliko voženj, omejena infrastruktura, velika gostota poselitve in zahteve prebivalcev po varovanju okolja. Hkrati imajo urbana središča težave na področju prometa, kot so rast prometa in potreb po mobilnosti, zastoji in povečani negativni vplivi na okolje.

Trajnostno načrtovanje logistike v urbanih središčih lahko bistveno prispeva k optimizaciji dostav blaga, zmanjša stroške in posledično tudi negativne okoljske vplive. Medtem ko z omejevanjem dostopa zmanjšamo število vozil v urbanem središču, lahko dostavljavci istočasno tudi optimizirajo število voženj z njihovim združevanjem (v MOL ima npr. dovolilnice za vstop v mestno središče več kot tisoč dostavljavcev).

Za doseg te ciljev je potreben ustrezen izbor ukrepov, ki so lahko specifični glede na naselje. Prav tako je potrebno vključevanje vseh deležnikov v celotnem procesu implementacije.

Neuskklajeno in nepovezano delovanje uprave (občin, države) ter sektorjev (promet, gospodarstvo, prostor) in premalo vključevanja javnosti

Trajnostna mobilnost lahko v praksi deluje le, če je delovanje usklajeno med različnimi ravni upravljanja (državna, regionalna, občinska) in med različnimi področji načrtovanja (promet, poselitev, gospodarstvo, energetika, turizem, zdravje ipd.) ter če je v načrtovanje vključena tudi javnost. Za izboljšanje stanja na področju prometa je potreben sistemski pristop, ki presega administrativne meje in vključuje ter usklajuje različna področja. Zaradi neuskklajenega načrtovanja se zaveze o bolj trajnostnem prometu ne spoštujejo in izvajajo vedno, kar prizadene vse ravni našega življenja. Posledice so neučinkovit in nekonkurenčen JPP ter načrtovanje poselitve in umeščanje zaposlitvenih središč brez možnosti vzpostavitve JPP. Temu sledi porast uporabe osebnih motornih vozil in posledično slabša prometna varnost, večja onesnaženost okolja in splošno poslabšanje kakovosti bivanja. Povezave med prostorskim razvojem in mobilnostjo se v praksi pogosto pokažejo prepozno. Ireverzibilnost prostorskih posegov ne omogoča popravljanja storjenih napak.

Javnost je v procese načrtovanja prometa in prostora izven predpisanih postopkov priprave dokumentov pogosto premalo vključena. Aktivno vključevanje javnosti v Sloveniji vse do procesov priprav občinskih CPS večinoma ni bila poudarjena oziroma uveljavljena praksa. Na ravni občin so se na tem področju zgodile večje spremembe s pripravo CPS v letu 2017. Z vključevanjem javnosti v urejanje prometa je treba nadaljevati tudi na regionalni ravni. Regionalna raven je za vključevanje javnosti zahtevna, saj se ljudje bolj verjetno vključujejo

v načrtovanje ukrepov, ki se nanašajo na prostor v okolici njihovega bivališča, kot pa v načrtovanje ukrepov na ravni regije. To je mogoče preseči s poudarjenim vključevanjem različnih predstavnih, zagovornih in drugih deležniških organizacij.

Manjkajoča regionalna raven načrtovanja

Nova zakonodaja (ZUreP-2) (ponovno) uvaja regionalni nivo planiranja, saj določa izdelavo novih strateških dokumentov – regijskih prostorskih planov. Del teh bo tudi zasnova omrežij gospodarske javne infrastrukture. V okviru tega bo treba posebno pozornost nameniti zasnovi trajnostne mobilnosti. Regijsko načrtovanje trajnostne mobilnosti je posebej pomembno za zasnovo in izvedbo sistemov mobilnosti (kot je na primer JPP), ki so dokazano lahko učinkoviti le, če so usklajeni na ravni regije.

Na ravni LUR je sicer že prepoznan pomen regijskega prometnega urejanja (Javni promet v LUR, 2010), medtem ko je v Regionalnem razvojnem programu (RRP) 2014–2020, iz leta 2015, ki je temeljni programski, strateški in izvedbeni dokument na regionalni ravni, eden od programov za ljudem prijazno regijo tudi trajnostna mobilnost (program št. 3.1), ki mu sledijo naslednji ukrepi: spodbujanje uporabe javnega prometa, posodobitev in optimizacija železniškega omrežja, spodbujanje nemotorizirane mobilnosti.



Foto: Fotolia



Foto: Fotolia



Regija bo tudi v prihodnosti svojim prebivalkam in prebivalcem ter obiskovalkam in obiskovalcem nudila najvišjo kakovost življenja in dela v zdravem, zelenem, prijaznem in uspešnem okolju.

4 VIZIJA

Vizija celostne prometne strategije opredeljuje dolgoročno videnje mobilnosti v regiji v prihodnosti in nam kaže, v kakšni regiji želimo v prihodnje živeti ter po čem se bo regija prihodnosti razlikovala od regije danes. Postavljena vizija, ki so jo sooblikovali deležniki in prebivalci regije, je temelj za vse nadaljnje korake priprave celostne prometne strategije regije, za definiranje ciljev, ki vizijo podpirajo, in za ukrepe, s katerimi bomo vizijo tudi uresničili. Trajnostno naravnana vizija razvoja mobilnosti vsebinsko dopolnjuje splošno razvojno vizijo regije, ki si jo je regija postavila v Regionalnem razvojnem programu.

Kot zeleni motor razvoja bo Ljubljanska urbana regija z različnimi vrstami trajnostnih načinov mobilnosti omogočila dobre in hitre povezave vseh občin regije z urbanimi in prometnimi središči v Sloveniji in širši regiji. Pri tem bo poudarek na učinkovitem, dostopnem, udobnem in varnem javnem prevozu, kjer bodo v ospredju preusmeritev prometnih tokov na funkcionalen železniški potniški promet ter dobri pogoji za kolesarjenje s poudarkom na daljinskih kolesarskih povezavah. Za vsakodnevne opravke osebni avto ne bo nujno potreben, saj bo hiter, pogost in notranje povezan javni potniški promet pokrival vse kotičke regije in hitro ter udobno prepeljal potnike na zeleni cilj. S tem bomo dosegli cilje, kot so zmanjšanje uporabe osebnih vozil in prometnih zastojev ter znižanje visoke stopnje emisij in hrupa. Regija bo tako tudi v prihodnosti svojim prebivalkam in prebivalcem ter obiskovalkam in obiskovalcem nudila najvišjo kakovost življenja in dela v zdravem, zelenem, prijaznem in uspešnem okolju.

A black bicycle with a red rear light is parked in a modern building's atrium. The space is characterized by large, light-colored stone columns and a clean, minimalist design. The bicycle is positioned in the lower right quadrant of the frame, facing left. The background shows a series of repeating columns that create a sense of depth and architectural rhythm. The lighting is bright and even, highlighting the textures of the stone and the sleek lines of the bicycle.

V Ljubljanski urbani regiji
smo prepoznali pet ključnih stebrov
trajnostne mobilnosti v regiji.

5 STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJI
I. STEBER: Hoja in kolesarjenje	<ol style="list-style-type: none">1. Dobra povezanost z mrežo kolesarskih povezav2. Večji delež potovanj s kolesom3. Izboljšane prestopne točke za pešce in kolesarje
II. STEBER: Javni potniški promet	<ol style="list-style-type: none">4. Nadgradnja javne infrastrukture za JPP5. Prenova voznega parka JPP6. Izboljšanje upravljanja sistema JPP
III. STEBER: Motorni promet	<ol style="list-style-type: none">7. Optimiziran motorni promet8. Celovito urejanje mirujočega prometa9. Večja varnost in manjša onesnaženost naselij z emisijami in hrupom
IV. STEBER: Tovorni promet in logistika	<ol style="list-style-type: none">10. Učinkovit (tranzitni) tovorni promet s čim manj vpliva na lokalno prebivalstvo11. Ureditev trajnostne logistike v urbanih središčih12. Spodbujanje modernih in okolju prijaznih logističnih centrov
V. STEBER: Celostno prometno načrtovanje	<ol style="list-style-type: none">13. Bolj usklajeno in usmerjeno upravljanje na različnih ravneh (vertikalno in horizontalno)14. Celostno prometno načrtovanje, usklajeno med različnimi področji (prometno, prostorsko, gospodarsko ...)15. Izobraževanje, ozaveščanje in vključevanje javnosti16. Izboljšanje pogojev financiranja in racionalnejša poraba sredstev

I. steber: Hoja in kolesarjenje

OPERATIVNI CILJI:

- Vzpostavljena bosta državno in medobčinsko omrežje kolesarskih povezav
- Prestopne točke bodo dostopne z varnimi in udobnimi potmi za hojo

STANJE

Kolesarjenje med občinskimi središči v LUR ima velik potencial, saj pretežni del prebivalstva živi v ravninskem delu regije, razdalje med naselji pa so razmeroma majhne. Kolo je privlačna izbira zlasti v jutranji in popoldanski konici, saj se zaradi zastojev na cestah potovalna hitrost kolesa in avtomobila precej približata ena drugi. Z električnimi kolesi ali v kombinaciji kolesa in železniškega potniškega prometa je čas za potovanja od doma do delovnega mesta v konici lahko celo krajši ali vsaj podoben kot čas potovanja z avtomobilom, saj so za regijo značilni vsakodnevni prometni zastoji. Vendar pa je razvoj vsakodnevnega kolesarjenja odvisen od razvoja kolesarske infrastrukture. V urbanih središčih se je infrastruktura v zadnjem desetletju razvijala s hitrim tempom, medtem ko je med naselji in občinami še vedno velik potencial za izboljšave. Izgradnja ustreznih kolesarskih povezav je zato pogoj za večjo uporabo koles v regionalnem merilu.

Hoja je najbolj naraven, zdrav in ekonomičen način premikanja na kratke razdalje. Hoja je neločljiv del regionalne prometne sheme, še posebej ob navezavi na JPP. Zato je treba izboljšati dostopnost prestopnih točk za pešce tako, da jih bodo z veseljem uporabljale tudi najbolj ranljive skupine prebivalcev regije.

DOSEŽKI

Sistem izposoje koles BicikeLJ v MOL

V MOL je bil vzpostavljen sistem izposoje koles BicikeLJ, ki trenutno deluje v okviru 58 postaj s 580 kolesi za izposajo. Poleg tega, da storitev omogoča kolesarjenje s souporabo koles znotraj mesta, ima pomemben vpliv tudi na regionalni ravni, saj omogoča kombiniranje regionalnega JPP in kolesa. Tako se lahko tisti, ki se v MOL pripeljejo z regionalnim JPP, po MOL premikajo z izposojenim kolesom, sistemi pa so povezani z mestno kartico URBANA, ki povezuje storitve mesta in nekaterih primestnih občin. Storitev je med meščani in obiskovalci mesta zelo priljubljena, saj je po anketi CPS MOL kar 97 % anketirancev podprlo njeno uvedbo. Sistem izposoje koles BicikeLJ je dobra praksa, ki bi jo bilo smiselno razširiti tudi v druge občine LUR ter tako izboljšati intermodalnost in povezljivost sistemov JPP v regiji.

Pripelji srečo v službo

Izboljšave infrastrukture je smiselno dopolnjevati s promocijskimi aktivnostmi ter tako spodbujati ljudi h kolesarjenju. *Pripelji srečo v službo* je nacionalna pobuda, namenjena spodbujanju kolesarjenja na delo. Gre za promocijsko aktivnost za zelo zahtevne potnike – zaposlene. Na delo želijo priti hitro, varno in pripravljeni. Vsako leto se več

Hoja je najbolj naraven, zdrav in ekonomičen način premikanja na kratke razdalje.

kolesarjev pridruži tej pobudi, saj prihod v službo združujejo s tekmovalnostjo in grajenjem ekipe ter tudi konkretnimi nagradami.

Izposoja koles v Medvodah

Kolesarski turizem je velik potencial za lokalno gospodarstvo. Na železniški postaji v Medvodah je turistično-informacijski center omogočil izposajo koles in s tem kolesarjenje vključil v turistično ponudbo. Z izposajo kolesa obiskovalec pridobi tudi popust na cene storitev iz turistične ponudbe. Dobro prakso povezave kolesa in vlaka ter rekreacije in turizma bi lahko prenesli tudi v druge kraje in urbana središča v LUR.

CILJI

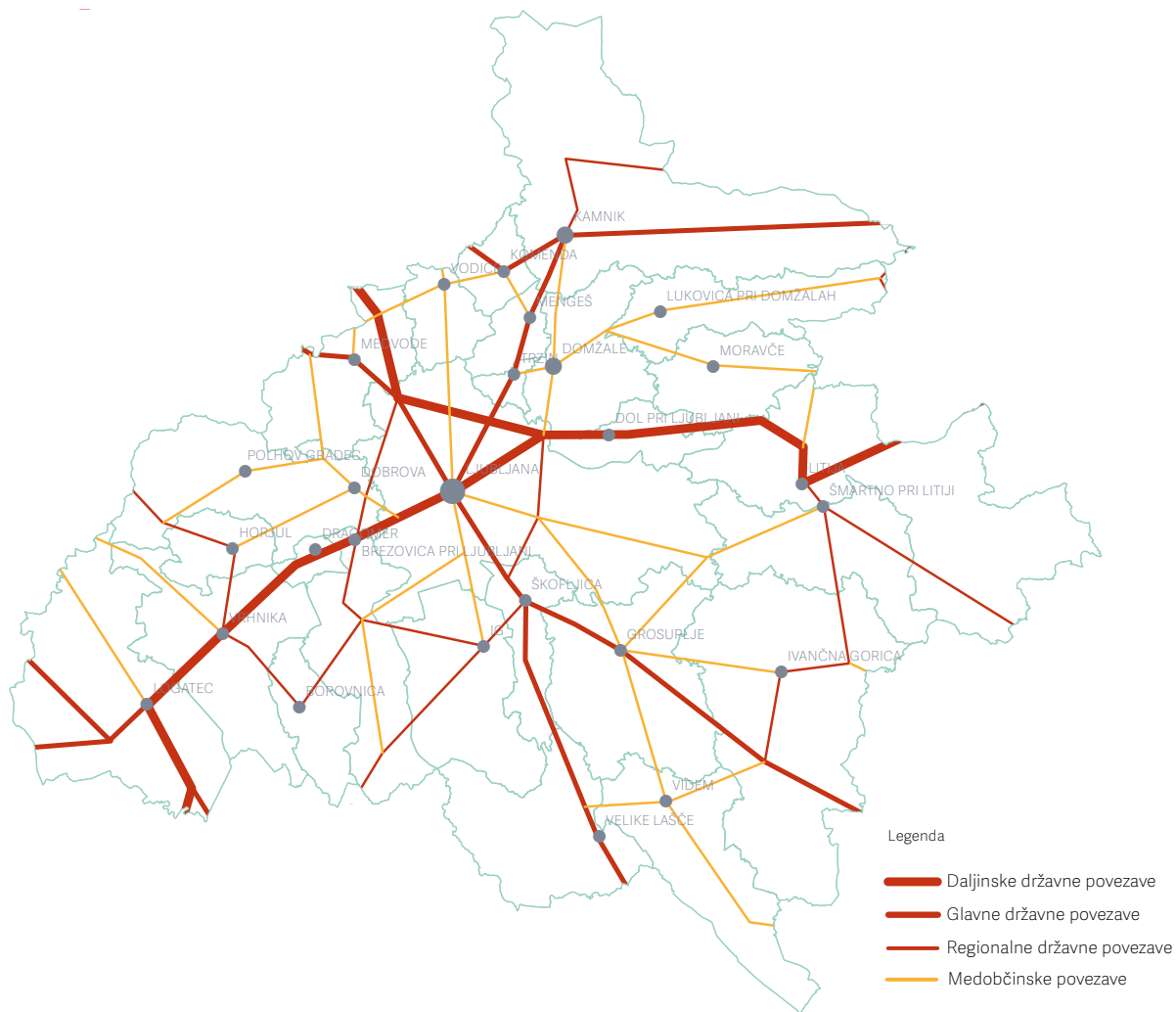
Strateški cilj 1: Dobra povezanost z mrežo kolesarskih povezav.

Osnovni pogoj za kolesarjenje v LUR je ustrezno omrežje kolesarskih povezav. Na novo vzpostavljena infrastruktura bo omogočala kolesarjenje na regionalni ravni, medtem ko je za večjo spremembo potovalnih navad prebivalcev regije treba nadaljevati z razvojem varne in udobne mreže obstoječih kolesarskih povezav.

V LUR bo dokončana in razširjena mreža kolesarskih povezav, ki jih načrtuje država (državne, glavne in regionalne). Ta bo povezovala mesta in večja naselja. Omrežje bo prednostno namenjeno varni, udobni in hitri dnevni mobilnosti, hkrati pa bo privlačno tudi za turiste in rekreativne kolesarje. Državno omrežje bo dopolnjevala sklenjena mreža medobčinskih kolesarskih povezav, ki bo povezala tudi manjša naselja v regiji.



KARTA KOLESARSKIH POTI



Karta kolesarskih poti v LUR. Vir: RRA LUR, oktober 2018

Občine in država bodo okrepile sodelovanje pri razvoju kolesarske infrastrukture, saj je za učinkovito izvedbo projektov državne kolesarske infrastrukture potrebno tudi poznavanje lokalnega okolja in potreb prebivalcev regije. Za učinkovito sodelovanje je potrebna ustanovitev regionalnega koordinacijskega telesa, ki bo skrbelo za koordinirano pripravo projektne dokumentacije, medsebojno obveščanje in spremljanje izgradnje kolesarskih povezav. Hkrati bo pripravljen tudi nabor ciljev s področja spodbujanja turizma in lokalnega gospodarstva.

Sodobna tehnologija pomeni nove izzive. Področje kolesarjenja se z uporabo električnih koles hitro spreminja. Električna kolesa omogočajo hitrejšo vožnjo in kolesarjenje na daljše razdalje, kar je z vidika mobilnosti na regionalni ravni ključnega pomena. Ob tem električna kolesa omogočajo kolesarjenje tudi starejšim, ki so pomembna skupina udeležencev v prometu. Vse večjemu deležu električnih koles je treba prilagoditi kolesarsko infrastrukturo. To vključuje razširitve poti, odstranitev kratkih klančin ipd.

Ob izboljševanju kolesarske infrastrukture je pomembno tudi druge ceste urejati tako, da v večji meri upoštevajo pešce in kolesarje.

Strateški cilj 2: Večji delež potovanja s kolesom

Za večji delež opravljenih poti na delo s kolesom je ključno omogočiti kombiniranje kolesarjenja in železniškega potniškega prometa ter spodbujanje uporabe električnih koles.

Pri poti na delo je bistven čas potovanja. Kolesa so avtomobilom časovno konkurenčna, kadar avtomobili stojijo v zastojih, kar je značilno za čas prometnih konic, in kadar lahko uporabo kolesa kombiniramo s potovanjem z vlakom. Hkrati lahko z električnimi kolesi dosežemo večje hitrosti, ki so konkurenčne potovanju z avtomobilom v konici tudi brez uporabe vlaka. Zato bo posebna pozornost namenjena spodbujanju uporabe

električnih koles in promociji kombiniranja potovanja s kolesom in vlakom.

Omogočiti je treba varno parkiranje koles na cilju. Treba je izboljšati kolesarsko infrastrukturo ter urediti varne pokrite kolesarnice v šolah in pri delodajalcih. Predvsem večje organizacije lahko na tem področju močno spodbudijo uporabo koles z njihovo zagotovitvijo za službene namene ter z različnimi spodbudami za zaposlene.

Strateški cilj 3: Izboljšane prestopne točke za pešce in kolesarje

Dostopnost za vse (t. i. univerzalna dostopnost) je pomembno vodilo v sodobnem načrtovanju prostora, saj ta način urejanja prostora in prometa upošteva vse uporabnike. Posebna pozornost je namenjena najranjlivejšim skupinam uporabnikov (starejši, gibalno ali senzorno ovirani, otroci ali ljudje s pripomočki oziroma vozički). Prestopne točke – postaje, postajališča in P+R bodo urejeni brez grajenih ovir, dostopni vsem ter hkrati varni in prijetni.

Na prestopnih točkah je treba izboljšati pogoje za kombinirano uporabo koles in JPP. To vključuje različne načine souporabe kolesa z vlakom: bodisi z lastnim kolesom od doma do vstopne postaje, kjer ga parkiramo, bodisi z zlozljivim ali navadnim kolesom na vlak ali avtobus ter s tem kolesom do končne destinacije. Druga možnost je kombinacija potovanja z izposojenim kolesom do postaje, potovanje z vlakom in nato nadaljevanje poti z izposojenim kolesom v drugi občini. Vse te možnosti zahtevajo ustrezno opremo postaj (varne in nadzorovane kolesarnice), izposojo oziroma souporabo koles na postajah ter možnost prevoza koles z avtobusom, vlakom ali prevozom na zahtevo.

II. steber: Javni potniški promet

OPERATIVNI CILJI:

- Povečanje števila potnikov v JPP
 - Skrajšanje potovalnih časov vlakov in avtobusov
 - Povečanje deleža prebivalstva z dostopnostjo do JPP
-

STANJE

JPP, ki ga predstavljata avtobusni in železniški potniški promet, je največji potencial razvoja trajnostne mobilnosti v LUR. Analiza dostopnosti mestnega središča Ljubljane z vsemi javnimi prevoznimi sredstvi v LUR (Koblar, 2017) je pokazala, da je LUR relativno dobro pokrita z javnimi prevoznimi sredstvi. Do 30 minut oddaljenosti do mestnega središča z vsemi razpoložljivimi sredstvi JPP prebiva 49 % prebivalcev LUR. Zadovoljivo je dejstvo, da le 10 % prebivalcev regije nima dostopa do JPP, pri čemer je upoštevana razdalja 1.000 m po omrežju pešpoti in časovna oddaljenost 90 minut s časom prihoda v jutranji prometni konici. Ne glede na dobro pokritost s postajališči JPP je v zadnjih letih zaznati upadanje števila potovanj z avtobusi in vlaki. Obseg prevozov v medkrajevnem in mestnem avtobusnem prevozu ter prevozu z vlaki iz leta v leto upada. Javno podjetje Ljubljanski potniški promet, d. o. o. (LPP) je s podaljšanjem nekaterih linij v primestne občine, uvedbo enotne kartice URBANA, nakupom sodobnih vozil, uvajanjem okolju prijaznih avtobusov in podaljšanjem rumenih pasov na nekaterih vpadnicah približalo JPP potrebam potnikov in ga na nekaterih primestnih linijah tudi precej pocenilo, vendar kljub temu brez ustreznih

ukrepov na regionalni in nacionalni ravni ne more nuditi celovite ponudbe JPP potnikom, ki prihajajo v LUR in MOL. Na medmestnih in medregionalnih povezavah je JPP namreč še vedno počasen, premalo frekventen, časovno nepredvidljiv in cenovno nekonkurenčen osebni motornemu prometu. Delež ljudi, ki za svoje dnevne potovalne navade uporabljajo JPP, dosega približno 8 %. Uporabniki sredstev javnega potniškega prevoza so praviloma lastniki abonentskih vozovnic (osnovnošolci, dijaki in študenti) oziroma prebivalci LUR in drugih regij, ki nimajo možnosti prevoza z osebnim avtomobilom. Kapacitete JPP v LUR (avtobus in vlak skupaj) v jutranji konici znašajo približno 18.000 sedišč.

Analize postankov na linijah javnega prevoza v LUR kažejo, da sta tako pri številu postankov na mestnih linijah LPP kot tudi v medkrajevnem javnem potniškem prometu izraziti jutranja in popoldanska konica. Celo nekoliko bolj kot v mestnem potniškem prometu je v medkrajevnem javnem potniškem prometu zelo izrazit upad števila voženj ob koncih tedna (sobota, nedelja).

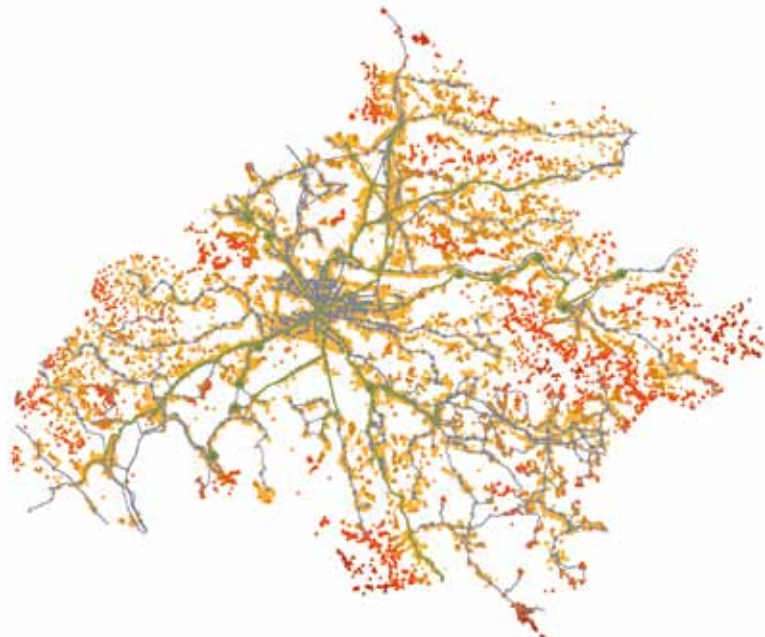
Ljubljanska avtobusna postaja je s Slovenijo povezana s približno 160 linijami medkrajevnega

JPP, ki ga predstavljata avtobusni in železniški potniški promet, je največji potencial razvoja trajnostne mobilnosti v LUR.

Ljubljanska avtobusna postaja je s Slovenijo povezana s približno 160 linijami medkrajevnega avtobusnega prometa.

avtobusnega prometa. Mestni potniški promet v MOL je zastopan z 39 linijami. Potovalne hitrosti mestnih avtobusov so zaradi velikega števila osebnih vozil, s katerimi si delijo ceste, dokaj majhne. Nekoliko sta potovalne hitrosti izboljšala uvedba rumenih pasov in zaprtje Slovenske ceste za preostali promet, bistvenega napredka pa brez zmanjševanja števila osebnih vozil ni mogoče doseči. LUR je zvezdasto povezana s petimi železniškimi progami v smereh Zasavja, Kamnika, Gorenjske, Primorske in Dolenjske. Na osrednjo železniško postajo Ljubljana dnevno pripelje več kot 130 potniških vlakov. Njihova povprečna potovalna hitrost znaša približno 48 km/h. Povprečna zasedenost potniških vlakov je okoli 27 %.

OBMOČJA V LJUBLJANSKI URBANI REGIJI Z NEUSTREZNO DOSTOPNOSTJO DO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA



Oddaljenost prebivalcev od najbližjega postajališča

- ▲ do 1 km
- ▲ nad 1 do 2 km
- ▲ nad 2 do 4 km
- ▲ nad 4 km

linije JPP z dobro frekvenco

ostale linije JPP

- postajališče s časovno konkurenčno železniško povezavo
- postajališče z ustrežno frekvenco

meje občin



Avtorja vsebine: Matej Gabrovec, Nika Razpotnik Viskovič

Avtorica zemljevida: Nika Razpotnik Viskovič

Vir: Geodetska uprava Republike Slovenije, Ministrstvo za notranje zadeve, Ministrstvo za infrastrukturo

© Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU 2018

V koničnem času se predlaga 15-, 30- in 60-minutni takti JPP v odvisnosti od smeri in povpraševanja po prevozih. Najboljšo frekvenco je z dopolnjevanjem avtobusa in vlaka treba zagotoviti na območju MOL. Predlagane so tudi nove železniške povezave v smeri Ribnice, Vrhnike in Letališča Jožeta Pučnika na Brniku.

Potencial predstavlja tudi reka Ljubljana, in sicer predvsem na področju dostopa do Ljubljanskega barja ter za turistične in rekreativne namene, nekoliko manj na področju dnevne mobilnosti. Možnosti, ki jih ponuja, so predstavljene v Strokovnih podlagah za plovnost Ljubljane (2012).

DOSEŽKI

Enotna integrirana vozovnica

Vozovnica integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) je enotna elektronska vozovnica, ki jo lahko upravičenec uporablja za subvencioniran prevoz z vlakom, medkrajevnim avtobusom in z mestnim avtobusom in je danes na voljo le za dijake in študente. MOL je vsem uporabnikom za vse storitve, ki jih ponuja, uvedla enotno vozovnico URBANA, ki se uporablja tudi na podaljšanih linijah v nekateri

primestne občine, ne povezuje pa medkrajevnega avtobusnega prometa in železniških prevozov, ki so v upravljanju države in naj bi jih povezala tehnološko podobna vozovnica IJPP. Pomembna prednost IJPP je ta, da lahko na območju mestnega prometa potnik z integrirano vozovnico poleg vozil mestnega prevoznika uporablja tudi vlake in avtobuse v medkrajevnem prometu. Predvidena je razširitev sistema IJPP še na druge produkte, ki jih bodo lahko uporabljali tudi preostali potniki, ki niso vključeni v sistem subvencionirane šolske vozovnice, s čimer se bo ponudba storitev JPP poenotila na ravni države, kakor je vozovnica URBANA poenotila storitve na ravni mesta in nekaterih primestnih občin.

Gradnja in obnova železniških postajališč

Osnovni cilj gradnje novih železniških postajališč je preusmeritev potnikov iz cestnega prometa na železnico in s tem razbremenitev cestnega prometa v LUR. Izvedena preureditev sedmih obstoječih železniških postajališč Lj. Tivoli, Lj. Litostroj, Lj. Brinje, Lj. Ježica, Lj. Vodmat, Lj. Stegne in Medno prispeva k večji privlačnosti železniškega potniškega prometa. Prav tako pa bosta k temu cilju pomembno prispevali tudi novi postajališči Lavrica in Dolgi most, ki sta v zaključni fazi izgradnje.



Vizualizacija novega železniškega postajališča na Lavrici. Vir: Direkcija RS za infrastrukturo

Podaljšanje linij LPP

S podaljševanjem mestnih linij JPP v občine LUR (npr. Grosuplje, Škofljica, Medvode, Vodice, Dobrova - Polhov Gradec, Ig in Brezovica) sta se povečali frekventnost in kapaciteta avtobusnih povezav. Primer dobre prakse je občina Grosuplje, ki je skupaj z LPP in MzI združila šolske prevoze z rednimi linijami ter podaljšala mestno linijo LPP v primestno do Grosuplja. S tem so z minimalnim povečanjem stroškov zelo izboljšali kakovost storitve JPP.

Nova vozila za JPP

LPP je v preteklosti veliko sredstev vložil v nakupe novih, udobnih vozil in vpeljevanje alternativnih pogonov za mestne avtobuse. Tako so vsi avtobusi LPP klimatizirani, nizkopodni, s prostori za ljudi z oviranostmi, izpolnjujejo najvišje standarde EURO 5 in EURO 6, več kot tretjino jih poganja stisnjen zemeljski plin oziroma metan, predvidene pa so še nove investicije in nakupi. LPP bo svoj vozni park posodobil s 23 novimi CNG avtobusi, katerih prihod je načrtovan v avgustu 2019. Pomemben prispevek k regionalnemu prevozu potnikov bo prinesla tudi predvidena posodobitev voznega parka potniških vlakov. Nakup novih voznih sredstev za železniški potniški promet bo dvignil kakovost storitev in delno zamenjal obstoječi dotrajani vozni park. Dobava 26 potniških garnitur bo izboljšala privlačnost železniškega JPP, omogočala neoviran prevoz koles z vlakom ter dostope v vlak tudi funkcionalno oviranim osebam in vozičkom.

CILJI

Strateški cilj 4: Nadgradnja infrastrukture za JPP

Javna infrastruktura zahteva velika finančna vlaganja za izboljšanje obstoječega stanja. Za učinkovit JPP in za zagotavljanje konkurenčne storitve prometu cestnih osebnih vozil pa je nujna njena nadgradnja. Na področju avtobusnega

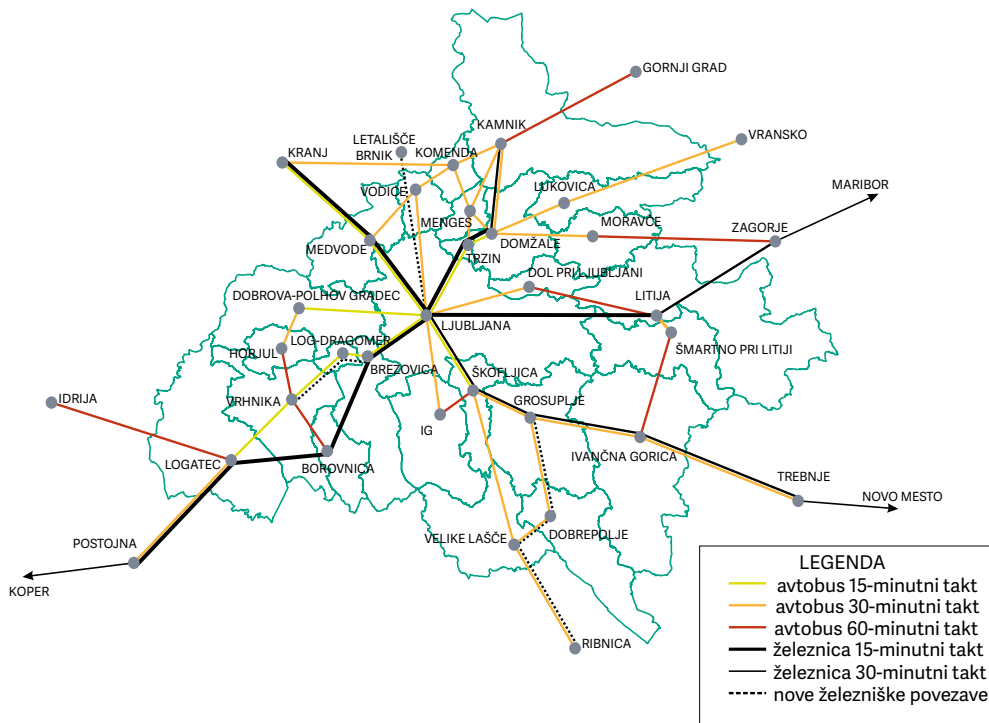
prometa je MOL začela postopno uvajati ločene pasove za JPP, kar je izboljšalo potovalne hitrosti avtobusov znotraj mestnega središča. Proces je treba nadaljevati tudi širše v regiji, kjer se je hitrost javnega prevoza v konici izkazala kot ključna za atraktivnost JPP. Podobno je treba uvajati dobre prakse tudi pri ureditvi križišč in avtomatizaciji signalizacije, ki daje prednost vozilom JPP. Z vidika potnika so se v MOL in v nekaterih drugih občinskih središčih sodobna ureditev postaj ter izboljšave storitev in informacij na postajah pokazale kot zelo spodbudne. Proces pa je treba nadaljevati tudi na drugih postajah v regiji, s poudarkom na železniških postajah in postajališčih. Dosegati je treba boljše pogoje za kombiniranje različnih potovalnih načinov, zato je treba nadaljevati z izgradnjo mreže P+R, urejanjem kolesarnic v neposredni bližini postaj in postajališč ter omogočiti lažje prestopanje med različnimi sistemi JPP, pri čemer je nujno treba upoštevati predvsem potrebe potnikov. Ključna za delovanje celotnega sistema prevoza potnikov v regiji je celovita prenova ljubljanskega železniškega vozlišča in osrednje avtobusne postaje, prenova obstoječih železniških prog ter gradnja novih prog za potniški promet (npr. Vrhnika, Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana), kar bo povečalo kakovost železniških in avtobusnih storitev v potniškem prometu in skrajšalo potovalne čase vozil JPP. S povečanjem prepustne zmogljivosti železniških prog in gradnjo dodatnih tirov (Ljubljana–Kranj) lahko povečamo tudi frekventnost potniških vlakov. Elektrifikacija prog (npr. Ljubljana–Kamnik) skrajša potovalne čase vlakov. Ponovna vzpostavitev železniške povezave Ljubljane s Kočevjem bo razbremenila cestno infrastrukturo.

Strateški cilj 5: Prenova voznega parka JPP

Zastarel vozni park je nujno potreben posodobitve, saj bo le tako lahko konkuriral osebnemu prometu. Podobno kot so k posodobitvam voznega parka že pristopili nekateri avtobusni prevozniki, kjer je že danes večina vozil klimatizirana, okoljsko

sprejemljiva in predvsem v mestnem prometu primerna za potnike z oviranostmi, so tudi znotraj drugih sistemov potrebne posodobitve voznih sredstev in povečanje števila vozil. Predvsem v železniškem prometu je treba povečati število voznih sredstev, uvesti alternativne pogone (ali elektrifikacijo), zagotoviti neovirano dostopnost za funkcionalno ovirane osebe, ljudi s pripomočki in vozički, omogočiti prevoz koles, vsa vozila pa naj bodo opremljena s klimatskimi napravami in sistemom WI-FI.

PREDLOG FREKVENČ JPP V KONIČNEM ČASU



Predlog frekvenc JPP v koničnem času. Vir: Prometni inštitut Ljubljana, d. o. o., in ZRC SAZU Geografski inštitut Antona Melika, oktober 2018

Strateški cilj 6: Izboljšanje upravljanja sistema JPP

Izboljšanje upravljanja sistema JPP je v veliki meri soodvisno od nadgradnje javne infrastrukture in voznega parka JPP, a se vendarle lahko izboljšuje tudi neodvisno od njih. Uskladitev voznih redov in frekvenc JPP je potrebna glede na dejanske zahteve potnikov. Predlog taktnega JPP v koničnem času znaša 15, 30 in 60 minut. Odvisen je od smeri in od prevoznega sredstva. Naloga upravljavca IJPP bo povezava JPP, ki je v pristojnosti države (vlak, medkrajevni avtobusni promet) s tistim na občinski ravni (mestni promet). Na manj poseljenih, hribovitih območjih brez povezave z JPP je smiselno zagotoviti »prevoze na zahtevo«. Izbiri najustrežnejšega modela prevozov na zahtevo na regionalni ravni naj vodi cilj, da je storitev namenjena vsem skupinam prebivalstva, da združuje potnike in da dopolnjuje obstoječ javni prevoz. Smiselno je podaljšanje nekaterih obstoječih linij avtobusnega in železniškega prometa in tudi uvedbi nove avtobusne tangencialne in integrirane linije ter jih povezati s sistemi P+R na celotnem območju LUR. V avtobusni in železniški prevoz potnikov je treba vpeljati »hitre linije«, ki bodo karseda hitro in direktno povezovale občinska središča z regijskim središčem. Enotno integrirano vozovnico JPP za dijake in študente je nujno treba razširiti na vse uporabnike storitev JPP. Treba je izpostaviti tudi celovito tarifno integracijo za vse potnike.



Foto: Uroš Podlogar



Foto: Uroš Podlogar

III. steber: Motorni promet

OPERATIVNI CILJI:

- Zmanjšanje prometnih obremenitev v občinskih središčih LUR
- Manj voženj na delo z avtomobilom

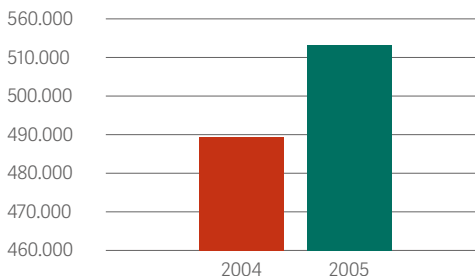
STANJE

LUR je območje regionalnih navezav na območje prometnega vozlišča Ljubljane in stičišče evropskih prometnih koridorjev (Baltsko-jadranski koridor in Sredozemski koridor). LUR z glavnim mestom je zaposlitveno, upravno, gospodarsko in izobraževalno središče Slovenije. Je tudi regija z največ delovnimi mesti v državi in najgosteje poseljeno območje v državi. Skupaj z vlaganji v nadgradnjo cestnega omrežja in rastočo stopnjo motorizacije v preteklosti so posledice tega velike dnevne delovne migracije iz Slovenije in LUR v MOL.

Tokovi dnevnih migrantov so se med letoma 1995 in 2005 ponekod več kot podvojili. Dnevne selitve so najbolj očitne v smereh avtocestnega križa. Velika vlaganja v cestno infrastrukturo in gradnja ter dokončanje avtocestnega križa z ljubljansko obvoznico so imeli velik vpliv na poselitveni vzorec (suburbanizacija, razpršena poselitve) ter s tem povezane vsakodnevne delovne migracije v večja zaposlitvena središča. Takšne selitve dodatno spodbujata tudi trenutni način plačevanja uporabe avtocest (vinjetni sistem ne temelji na dejstvu, da onesnaževalec plača, niti ne na plačilu cestnine na podlagi dejansko prevožene razdalje) ter ureditev sistema povračila stroškov prevoza na delo.

Stanje v prometu je tesno povezano in soodvisno z veliko področji. Gradnja novih cest in dodatnih

RAST PROMETA MED LETOMA 2005 IN 2017
NA GORENJSKEM AVTOCESTNEM KRAKU

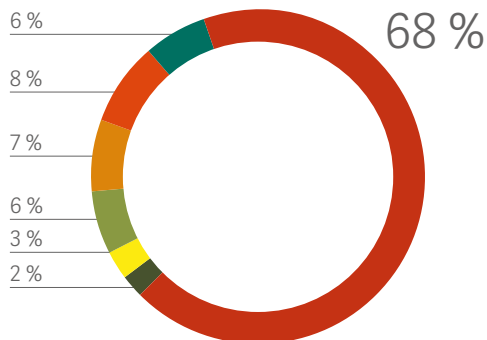


Rast prometa med letoma 2005 in 2017 na gorenjskem avtocestnem kraku. Vir: Podatki o prometnih obremenitvah na državnih cestah; DRSI, Štetje prometa med letoma 2005 in 2017

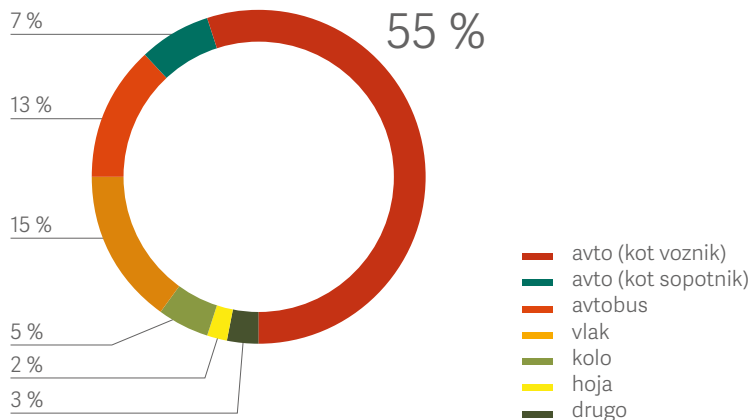
pasov za reševanje zastojev se kaže kot manj uspešen in predvsem kratkotrajen ukrep, saj nove ceste in dodatni pasovi ljudi dodatno spodbudijo k uporabi avtomobila. Težava se ponovi na več pasovih in z več vozili.

Podatki v anketi, izdelani v okviru priprave CPS LUR, kažejo, da je uporaba avtomobila kot osnovnega prevoznega sredstva bolj pogosta v občinah z neposredno navezavo na avtocesto (v teh občinah več kot 70 % ljudi uporablja avto, bodisi kot voznik ali kot sopotnik), medtem ko je v občinah, kjer ni neposredne navezave na avtocesto, odstotek ljudi, ki uporablja avto, za najmanj 10 % manjši, pri čemer se za skoraj 10 % poveča odstotek ljudi, ki uporablja vlak.

UPORABA PREVOZNIH SREDSTEV V OBČINAH OB AC KRIŽU



UPORABA PREVOZNIH SREDSTEV V OBČINAH, KI NISO OB AC KRIŽU



Anketa CPS LUR. Uporaba prevoznih sredstev v občinah ob AC in v občinah, ki niso ob AC. Brez MOL.

Splošno povečanje potovanja z avtomobilom v zadnjih desetletjih se ne odraža le v večji obremenjenosti avtocestnega križa, temveč tudi v močnem povečanju prometa na državnih in občinskih cestah, kjer pa se v infrastrukturo na tej ravni ni dovolj vlagalo. Vsa glavna urbana središča v regiji so povezava z državnimi cestami, vendar ta večinoma potekajo skozi središča naselij. Ponekod so za razbremenitev naselja z motornim prometom sicer zgrajene obvozne ceste, vendar gradnja v splošnem ni dohajala prostorskih potreb in razvoja naselij in prometa. Ob praksi, kjer je bila gradnja obvoznih cest prva, a morda ne najbolj racionalna, upravičena ali smiselna izbira, predvsem ob pomanjkanju nadgradnje v infrastrukturo železnic ali drugih oblik javnega prometa, ne preseneča dejstvo, da večina prebivalcev regije še vedno vidi rešitev zagat zastojev in prometa v gradnji obvoznih okoli naselij ter širitvi avtocestnega obroča.

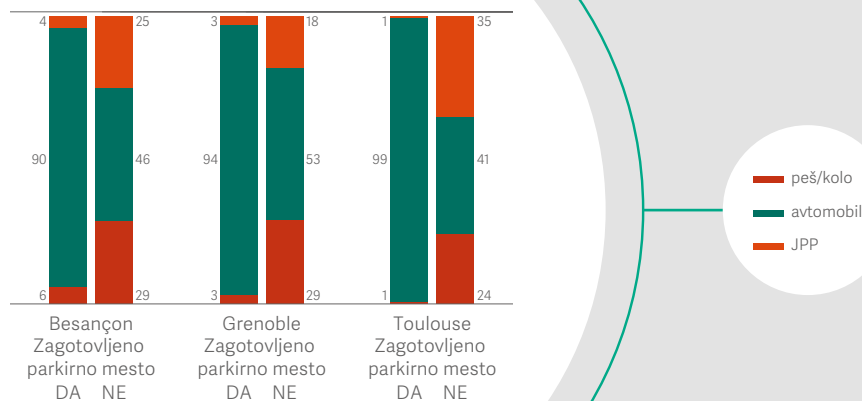
Izbira avtomobila kot osnovnega prevoznega sredstva je v regiji še vedno daleč najbolj razširjena. Od povprečja sicer v smeri uporabe bolj trajnostnih sredstev prometa izrazito odstopa le MOL (npr. večja je uporaba koles na vsakodnevni poti in

tudi uporaba JPP). Na izbiro prometnega sredstva imata velik vpliv tudi parkirna politika in načrtovanje parkirnih površin. Kot kaže praksa, ima velik vpliv na izbiro avtomobila kot osnovnega prevoznega sredstva npr. možnost parkiranja na cilju; manj kot ima uporabnik možnosti za parkiranje na cilju (npr. prostorske omejitve, plačevanje parkiranja), več je možnosti, da za svojo pot uporabi alternativno prevozno sredstvo. V zavedanju pomembnosti in posledic upravljanja parkiranja prednjači MOL, ki s svojo aktivno parkirno politiko vpliva na celotno regijo in opogumlja druge občine za upravljanje parkiranja (uvajanje časovno omejenega parkiranja, npr. modre cone, ali plačljivega parkiranja v središču naselij).

V anketi, opravljeni v sklopu priprave te CPS LUR, se je izkazalo, da prebivalci občin, kjer so že uvedli nek režim upravljanja z mirujočim prometom, bolj podpirajo uvedbo časovno omejenega ali plačljivega parkiranja. Torej se bolj zavedajo prednosti, ki jih tako upravljanje prinaša, kot v občinah, kjer nimajo uveljavljenih režimov za mirujoči promet. Občine, kjer najbolj podpirajo upravljanje parkiranja, so Kamnik, Logatec, Litija in MOL.

Uporaba avtomobila kot osnovnega prevoznega sredstva je bolj pogosta v občinah z neposredno povezavo na avtocesto.

NA IZBIRO PROMETNEGA SREDSTVA IMATA VELIK VPLIV TUDI PARKIRNA POLITIKA IN NAČRTOVANJE PARKIRNIH POVRŠIN.



Graf: Potovalne navade s parkirnim mestom in brez njega
(Vir: Push & Pull, 2015)

Eden glavnih dejavnikov pri izbiri potovalnega načina je (pričakovana) razpoložljivost parkirnega mesta na cilju. Zagotovljeno parkirno mesto je dejavnik, ki močno vpliva na odločitev uporabnikov, s katerim prevoznim sredstvom bodo do cilja dostopali. V primeru zagotovljenega parkirnega mesta je tako veliko večja verjetnost,

da bodo za opravljeno pot izbrali avto. Podatki, pridobljeni za projekt Push & Pull iz nekaterih francoskih in švicarskih mest, kažejo, da se zaposleni, ki imajo v službi zagotovljeno parkirno mesto, na delo mnogo pogosteje vozijo z avtomobilom kot tisti, ki ga nimajo oziroma ki imajo omejene možnosti parkiranja.

DOSEŽKI

Dokončanje avtocestnega obroča

Gradnja in dokončanje avtocestnega obroča sta kljub nekaterim negativnim posledicam, kot so vplivi na poselitev ali spodbuda za več potovanj z motornimi vozili, pomemben državni projekt, ki je omogočil dobro povezanost ter s tem pospešen gospodarski razvoj in nova delovna mesta ter tako močno vplival na razvoj celotne LUR.

Uvedba elektronskega cestninjenja za tovorni promet na avtocestah

Sistem elektronskega cestninjenja (DarsGo) je sodoben elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku, ki velja za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone. Cestnina se plačuje za vsak cestninski odsek, ki ga vozilo prevozi, pri čemer je strošek odvisen od dolžine posameznega odseka in značilnosti vozila (npr. število osi in EURO emisijski razred vozila). Sistem omogoča bolj pravično cestninjenje (po sistemu onesnaževalec plača). Hkrati za takšno cestninjenje zagotovljena infrastruktura v prihodnosti omogoča nadgradnjo cestninskih shem (npr. dinamično cestninjenje, kjer so na posameznih relacijah ali časovnih obdobjih cestnine dražje). Z vzpostavitvijo sistema so se ukinile cestninske postaje, ki so (predvsem čelne) predstavljale ozko grlo na avtocestnem sistemu in zmanjševale pretočnost na posameznih odsekih.

Zapiranje urbanih središč za motorni promet

Ukinjanje prometnih površin za motorna vozila zaradi vzpostavljanja infrastrukture za trajnostno mobilnost je vedno bolj prisoten trend tudi v naseljih LUR. Občine razmišljajo o urejanju kakovostnih javnih površin tudi na račun pretočnosti prometa ali ukinjanja parkirnih mest. MOL je s popolno transformacijo mestnega središča za potrebe pešcev in kolesarjev

postavila nove standarde v urejanju prostora in tako utrla pot za preostale občine. Sklenitev notranjega mestnega obroča, gradnja garažnih hiš, omejevanje dostav v mestno središče, širitev območja plačljivega parkiranja, širitev ponudbe LPP tudi v sosednje občine in zmanjšanje števila parkirnih mest na ulicah so omogočili, da je danes 12 ha sodobno tlakovanih ulic namenjenih predvsem pešcem in kolesarjem. Znotraj mestnega središča pa so na voljo tudi brezplačni prevozi z električnimi vozili »Kavalir«.

Urejanje problematike mirujočega prometa in gradnja P+R

Vedno več občin se zaveda pomena in koristi urejanja mirujočega prometa. MOL je vzpostavila sistem upravljanja z mirujočim prometom in ga sčasoma nadgrajevala tako, da so območja plačljivega parkiranja razširjena na območje mesta znotraj avtocestnega obroča. Praksi so sledile tudi druge občine v regiji, ki so glede na potrebe in izhodišča uvedle različna območja režimov mirujočega prometa, npr. območja plačljivega parkiranja ali časovno omejeno parkiranje. Občine LUR so skupaj izdelale celovito študijo razvoja mreže P+R v LUR, katere namen je zaustaviti motorni promet čim bližje njegovemu izvoru in preusmeritev potnikov na JPP. Skupno je tako v regiji predvidenih 28 lokacij P+R, od česar jih je do danes zgrajenih 11, v kratkem so predvidene še 4 nove. Znatno delež P+R v regiji predstavljajo lokacije znotraj MOL, kjer že danes deluje 5 P+R s 1673 parkirnimi mesti, ki se jim bo v kratkem pridružilo še 445 parkirnih mest na novi lokaciji v Stanežičah.

Souporaba električnih avtomobilov

Storitev Avant2Go je souporaba izključno električnih avtomobilov, ki je bila najprej uvedena v MOL in se sedaj širi v LUR in v druga slovenska mesta. Izposoja električnega avtomobila je samopostrežna in na vnaprej določenih lokacijah, ob tem gre za kratkotrajne izposoje vozil. To je

projekt podjetja Avant car, kjer so partnerji v različnih vlogah tudi državni Eko sklad, občine ter podjetja v zasebni in javni lasti na trgu ponudili novo storitev s področja mobilnosti – novo obliko najema oziroma delitve avtomobila, pri čemer ima pomembno vlogo tudi lokalna skupnost, ki z zagotovitvijo javnega prostora pripomore k razvoju nove storitve.

CILJI

Strateški cilj 7: Optimiziran motorni promet

V preteklosti so vlaganja v izboljšano infrastrukturo slonela predvsem na gradnji cestne infrastrukture. Avtoceste so sicer povezale Slovenijo in omogočile gospodarski razvoj, vendar so hkrati tudi povzročile porast suburbanizacije in dnevnih delovnih migracij. Izkušnje mest po Evropi kažejo, da je nesmiselno slediti rasti motorizacije z gradnjo nove in s širjenjem obstoječe infrastrukture. Takšne rešitve kratkoročno izboljšujejo stanje in zmanjšujejo zastoje. Sčasoma se zaradi izboljšanja pogojev število vozil dodatno poveča in zastoji se ponovijo, a tokrat s še večjim številom vozil in voznih pasov. Spremenjeni pogoji hkrati negativno vplivajo na manjšo uporabo JPP in izbiro kolesa kot prevoznega sredstva v urbanem središču (pojav je poznan kot Downs-Thompsonov paradoks).

Vlaganja v novo cestno infrastrukturo bodo občine in regija v sodelovanju z državo morale načrtovati premišljeno in s poudarkom na trajnostnih rešitvah ter spodbujanju alternativnih in inovativnih rešitev. Boljšo mobilnost prebivalcev in izkoristek obstoječe infrastrukture se bo dosegalo tudi z organizacijskimi ukrepi ali z investicijsko nezahtevnimi projekti, ki so dobro premišljeni in umeščeni.

Strateški cilj 8: Celovito urejanje mirujočega prometa

Velik vpliv na izbiro avtomobila kot osnovnega prevoznega sredstva ima med drugim tudi možnost parkiranja na cilju. Načrtovanje parkirnih površin in parkirna politika imata torej velik vpliv na izbiro prometnega sredstva. Hkrati pa se lahko s pametnim načrtovanjem in umeščanjem površin za mirujoči promet omogoči tudi razvoj JPP ali spodbuja oblike sopotništva (ang. Carpooling) in deljenja avtomobila (ang. Carsharing). Občine v LUR bodo s pametnim načrtovanjem površin za mirujoči promet, upravljanjem mirujočega prometa in informatizacijo parkiranja skrbele za uravnoteženje povpraševanja in ponudbe s poudarkom na zagotavljanju optimalnih pogojev za trajnostno mobilnost.

Strateški cilj 9: Večja varnost in manjša onesnaženost naselij z emisijami in hrupom

Varna infrastruktura za vse udeležence je osnova za uporabo različnih modalitet. Za varno infrastrukturo bodo občine in regija v sodelovanju z državo poskrbele na občinskih in državnih cestah, predvsem v naseljih, kjer je MOL že postavila standarde drugačnih ureditev. Regija se pridružuje ciljem pobude Vizija NIČ, za nič smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih udeležencev v prometu, h kateri je prva pristopila ravno MOL, ki k temu aktivno spodbuja tudi druge.

Občine in regija v sodelovanju z državo se bodo poleg varnosti trudile kar najbolj nevtralizirati škodljive učinke prometa, kot so izpostavljenost prebivalcev prekomernemu hrupu ali onesnaženju s trdimi delci in dušikovimi oksidi. Zato bodo z različnimi ukrepi zmanjševale hitrost v naseljih in s tem dosegle manjše ravni hrupa in emisij ter še naprej spodbujale povečanje uporabe električnih vozil in vozil na plin (CNG in LPG).

IV. steber: Tovorni promet in logistika

OPERATIVNI CILJI:

→ Omejevanje oz. zmanjšanje (tranzitnega) tovornega prometa

STANJE

Tovorni promet v LUR se je v zadnjih letih povečeval. Vplive tovornega prometa še posebej čutijo lokalni prebivalci, ki so obremenjeni s hrupom, vibracijami in emisijami, a vpliva tudi na varnost drugih udeležencev v prometu, kjer prihaja do zastojev. Hkrati lahko tovorni promet pomembno prispeva k gospodarski rasti in razvoju, če je izvor/ponor blaga v domači državi oz. regiji. To sicer manj velja za tranzit, ki ima izvor/ponor zunaj obravnavanega območja ali države. Omejevanje ali celo prepoved prometa je zato treba skrbno preučiti in v načrtovanje vključiti različne deležnike predvsem zaradi vpliva na lokalno gospodarstvo. Kratkoročno so možni ukrepi za omejitev tovornega prometa, kot npr. v določenih časovnih oknih ali preusmeritev na manj poseljene alternativne poti, če le obstajajo. Pri bolj korenitih ukrepih, kot je npr. prepoved tovornega prometa, sta nujna predhodna analiza učinkov in sodelovanje različnih akterjev.

Izgradnja obvoznih cest je le omejeno učinkovit ukrep za zmanjšanje vplivov tovornega prometa na kakovost bivalnega okolja in, kot kažejo prakse, še to le kratkoročno, medtem ko se kot dolgoročno bolj trajnostne rešitve kažejo v kombinaciji s preusmeritvijo tovora s ceste na železnico, za kar je treba urediti ustrezno železniško infrastrukturo.

DOSEŽKI

Okolju prijazna dostavna vozila

Vse več podjetij, ki jim dostave blaga na krajše razdalje pomenijo pomemben del dejavnosti, uvaja trajnostne ukrepe na področju logistike. Osrednje slovensko poštno podjetje je na primer sprejelo dolgoročno strategijo prenove voznega parka. Velik del voznega parka že predstavljajo dostavna vozila na električni in plinski pogon. Pojavljajo se tudi iniciative, ki so s pomočjo evropskih sredstev in s podporo Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo začele z zeleno dostavo s tovornimi kolesi v MOL. Primeri dobrih praks in ozaveščanje ter ukrepi celostne prometne strategije bodo pripomogli še k večji uporabi trajnostne mobilnosti na področju tovornega prometa.

Omejevanje dostave v MOL

V MOL se je v zadnjih letih omejil dostop vozilom v mestno središče, tudi zaradi uvajanja novih območij za pešce. V ožje mestno središče lahko praviloma dostopajo le lahka tovorna vozila skupne mase do 3,5 tone. Dostavni čas na območjih za pešce je v skladu z Odlokom o urejanju prometa omejen na jutranji čas med 6. in 10. uro. Območja za pešce so zavarovana s fizičnimi ovirami, dostop dostavnim vozilom pa je mogoč z elektronskimi dovolilnicami. Omejeni čas dostav hkrati spodbuja uporabo bolj trajnostnih dostavnih vozil, kot so na primer dostavna kolesa.

CILJI

Strateški cilj 10: Učinkovit (tranzitni) tovorni promet s čim manj vpliva na lokalno prebivalstvo

Tovorni promet je veliko okoljsko breme zaradi emisij, ki jih povzročajo, a je hkrati nujno potreben za zagotavljanje poslovne dejavnosti številnih podjetij. V LUR bomo z ukrepi celostne prometne strategije ponudili rešitve za zmanjšanje vplivov tovarnega prometa.

Omejevanje tovarnega prometa, zlasti tranzitnega, je še posebej pomembno v naseljih, saj je njihov vpliv na lokalno prebivalstvo največji. Na najbolj kritičnih območjih bodo izvedene omejitve v času prometnih konic zaradi zmanjšanja zastojev in izboljšanja varnosti ter npr. omejevanje v nočnem času ali zmanjšanje dovoljenih hitrosti zaradi emisij hrupa.

Popolna prepoved je možen ukrep predvsem tam, kjer obstajajo alternativne poti ter bo dosežen širši konsenz med deležniki.

Ukrepe omejitev ali prepovedi tovarnega prometa je mogoče doseči kratkoročno, a jih je treba načrtovati preudarno. Na ravni LUR bo pripravljena študija vplivov tovarnega prometa na prebivalstvo, ki bo vključevala prioriteten seznam najbolj kritičnih območij, kjer so potrebne omejitve. Predlagani bodo ukrepi za izboljšanje stanja na teh mestih.

Pri izvajanju ukrepov omejitev tovarnega prometa bo potrebno sodelovanje države (DARS, Direkcija za infrastrukturo, če gre za državne ceste), občin, krajevnih/četrtnih skupnosti ter območnih obrtnih zbornic, ki zastopajo interese lokalnega gospodarstva.

Z ustreznimi ukrepi se bo omejevalo dolgotrajno parkiranje ali zadrževanje tovornih vozil na poseljenih območjih oz. v bližini naselij z vzpostavitvijo potrebne parkirne infrastrukture

zunaj poseljenih območij. Kjer drugi ukrepi ne bodo prinesli željenega učinka, pa je treba preiščeno pristopiti tudi k načrtovanju novih obvoznih cest.

Za zagotavljanje učinkovitega tovarnega prometa s čim manj vpliva na lokalno prebivalstvo je pomembna preusmeritev tovora s ceste na železnico, kar je možno doseči dolgoročno s posodobitvijo železniške infrastrukture ter s pomočjo ukrepov prometne politike na državni ravni, zaradi katerih bo železniški prevoz v primerjavi s cestnim bolj konkurenčen.

Strateški cilj 11: Ureditev trajnostne logistike v urbanih središčih

Logistika urbanih središč lahko pomeni pomemben del posamezne prometne politike še posebej v večjih mestih, kjer so zahteve po velikem številu dostav visoke in kjer so zaradi specifik arhitekture ter gostote poseljenosti primerni ukrepi uvajanja omejitev dostopa v urbano središče (npr. peš cone, okoljske cone s posebnimi režimi dostopa).

V okviru izvajanja ukrepov celostne prometne strategije se bodo spodbujale omejitve dostopa v urbana središča, ki se lahko uvedejo glede na okoljske standarde vozil, pri čemer se bodo spodbujala zelena vozila na alternativni pogon (elektrika, plin, hibridi, dostavna kolesa), ki bodo imela prednosti pri dostopu. Okoljsko manj sprejemljivim vozilom se lahko omeji ali celo prepove dostop. Dostop v urbana središča se lahko prilagodi tudi s časovnimi okviri, ki so bolj ugodni za zelena vozila. Uvedejo se lahko nove okoljske/ekološke cone in peš cone, kjer veljajo posebni režimi dostav, in spodbujajo čistejša vozila.

Združevanje oziroma konsolidacija dostav pomeni dostavo na območje zunaj urbanega središča ter nato združitev več pošiljk in nadaljnjo distribucijo (npr. z nizkoemisijskimi vozili) v center urbanega središča, kar lahko drastično zmanjša število voženj in emisij.

Konsolidacijski centri znotraj LUR bodo lahko oskrbovali urbana središča iz različnih občin LUR.

V LUR se bo spodbujalo izvajanje dostav s kolesi v urbanem okolju. Uvajanje tovornih koles («cargobike») je praksa v marsikaterem evropskem mestu, ki se je izkazala za trajnostni in prebivalcem prijazen način dostave, saj zmanjšuje število motornih vozil v urbanih središčih. Pri tem se bo vzpostavila in označila ustrezna infrastruktura za tovorna kolesa (dostavne poti, dostavna mesta).

Strateški cilj 12: Spodbujanje modernih in okolju prijaznih logističnih centrov

Logistični centri so pomembni za oskrbo urbanih središč in za gospodarsko dejavnost številnih podjetij. Z ukrepi celostne prometne strategije bomo spodbujali izgradnjo modernih in okolju prijaznejših logističnih terminalov.

Pri tem je pomembno celostno prometno načrtovanje okolju in bližnjim prebivalcem prijaznejših logističnih centrov, kar pomeni uvajanje celovitega pristopa in usklajevanje med občinami/regijo in podjetji oz. sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem, okoliškimi prebivalci, krajevnimi/četrtnimi skupnostmi za doseg optimalnih rezultatov in minimalnih vplivov na okolje. Po vzpostavitvi in širitvi novih logističnih centrov je treba paziti, da ne bi prihajalo do neželenih vplivov na ljudi in okolje (npr. povečan hrup ali promet).

V regijskem središču LUR v MOL se bo v sodelovanju z različnimi deležniki (Slovenske železnice, DRSl, MOL, BTC, Mercator, transportno logistična in druga podjetja) vzpostavil nov moderni intermodalni logistični center, ki bo omogočal boljšo povezanost med prometnimi podsistemi ter spodbujal tovorni promet po železnici.



Foto: Arhiv DARS



Foto: Fotolia



Nisi obtičal v zastoju, ti si zastoj!

V. steber: Celostno prometno načrtovanje

OPERATIVNI CILJI:

- Priprava in sprejem Regionalnega prostorskega plana (RPP) do leta 2023
 - Priprava in sprejem manjkajočih občinskih CPS do leta 2023
 - Vzpostavitev skupnega koordinacijskega telesa za bolj učinkovito usklajevanje razvoja prometa na državni, regionalni in občinski ravni
 - Povečanje sredstev za promocijo trajnostne mobilnosti in vključevanje javnosti
-

STANJE

Cilj celostnega prometnega načrtovanja je trajnostna mobilnost za vse, kar vključuje uravnotežen razvoj in integracijo različnih načinov prevoza, zagotavljanje dobre prometne varnosti, optimizacijo učinkovitosti prometnega sistema in s tem tudi zmanjševanje onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom ter povečanje privlačnosti prostora, kar vpliva na višjo kakovost bivanja.

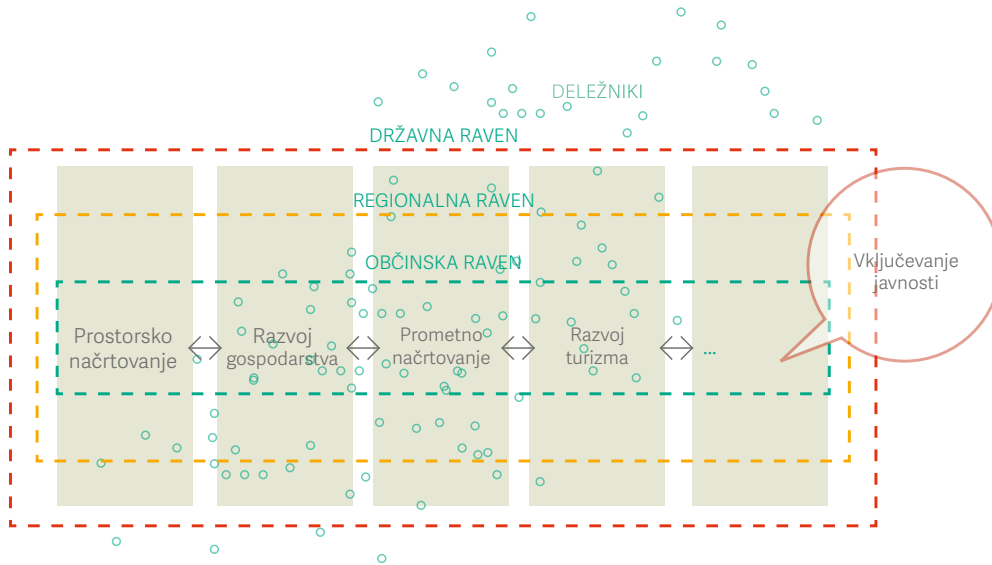
Usklajeno in povezano delovanje vseh akterjev z različnih ravni (država – regija – občine) in področij (promet, poselitve, gospodarstvo idr.) so občine že pri pripravi CPS občin prepoznale kot ključno in že takrat opozorile na potrebo po medobčinskem oz. regijskem povezovanju. Občine, ki so se z izdelavo občinskih CPS že zavezale k premiku v smeri bolj trajnostne mobilnosti, vidijo priložnost v izboljšavi javnega prometa na ravni regije ali širše.

Povezovanje sicer že poteka vertikalno (npr. med državo in občinami, npr. pri umeščanju in načrtovanju posegov v prostor) in horizontalno (npr. med državnimi službami, medobčinsko in na

občinski ravni med različnimi področji), vendar občine poročajo, da je sodelovanje na medobčinski ravni dobro le na načelni ravni. Redki stiki namreč po mnenju občin presegajo projektno vezana sodelovanja. Vse si želijo boljšega sodelovanja z državnimi službami za razvoj prometa.

Za LUR je značilna koncentracija poselitve v nižinskem delu, vezana na regionalno središče (MOL) ter druga večja mesta in urbana središča (npr. Domžale, Kamnik, Vrhnika, Medvode, Grosuplje in Litija) s suburbaniziranim obmestjem. Kljub močni suburbanizaciji in razpršenosti poselitve ostaja velik del zaposlitve v MOL, kar povzroča zelo intenzivne tokove dnevene migracije zaradi zaposlitve, šolanja, oskrbe in storitev. Večina zaposlitve (in poslovno-trgovskih območij) v MOL je vezanih na obrobje mesta zlasti ob avtocestnem obroču, kar spodbuja uporabo osebnega motornega prevoza.

Po drugi strani je k vse večji navezanosti delovno aktivnega prebivalstva na osebni avto vodilo več drugih ukrepov in odločitev z različnih področij, kot so izgradnja avtocestnega križa, uvedba vinjet, umik centralnih in nekaterih institucionalnih dejavnosti



Povezanost delovanja na različnih ravneh in področjih za razvoj učinkovitega sistema trajnostne mobilnosti. Vir: LUZ, oktober 2018

na robove naselij idr. Avtocestni križ Slovenije, zgrajen večinoma v 70., 80. in 90. letih, je na splošno spodbudil močno krepitev poselitve na nekaterih nanj navezanih območjih. S spremembami v družbi, politiki in gospodarstvu se je v enakem obdobju in tudi kasneje intenzivno povečevalo število obrtno-poslovnih con na lokalnih ravneh (med letoma 1997 in 2002 se je njihovo število skoraj podvojilo, Potočnik Slavič, 2010). Konec 90. let je odločitev o novi teritorialno upravni razdelitvi privedla do močno povečanega števila občin, kar je dodatno prispevalo k razdrobljenosti in manj usklajenemu prostorskemu razvoju. Pogosto nedosledno upoštevanje kriterijev za umeščanje dejavnosti v prostor (preverjanje ustreznosti prostora za razvoj posamezne dejavnosti ob upoštevanju varstvenih omejitev in razvojnih možnosti ter s tem tudi iskanje optimalnih povezanosti gospodarskih con s prometnim in energetske mrežjem) na račun upravne ali lastniške strukture je skupaj s povečanjem prebivalstva in stagniranjem razvoja javnega prometa privedla do številnih težav v prometu in negativnih posledic takega razvoja (kot je na primer daljšanje prometnih poti in s tem prekomerna onesnaženost, slabša varnost, hrup ipd.).

Nadaljevati je treba prizadevanja za uravnotežen razvoj poselitve v povezavi z razvojem družbenih in storitvenih dejavnosti v LUR in izvajati ukrepe za izboljšanje stanja na področju mobilnosti. Izkušnje doma in v tujini kažejo, da umeščanje dejavnosti v prostor brez hkratnega temeljitega razmisleka o učinkovitem sistemu mobilnosti vodi v slabšanje stanja prostora (npr. zagotoviti je treba več parkirnih površin, ki bi bile sicer lahko urejene za druge rabe) ter večanje težav, ki jih povzročata promet (npr. zgoščitve motornega prometa in zastoji).

Umeščanje dejavnosti v prostor brez hkratnega temeljitega razmisleka o učinkovitem sistemu mobilnosti vodi v slabšanje stanja prostora.



Povezanost področij načrtovanja. Vir: LUZ, oktober 2008

DOSEŽKI

Koordinacijski odbor za javni promet

Pomemben korak pri razvoju JPP v LUR pomeni ustanovitev Koordinacijskega odbora za javni promet, ki je bil vzpostavljen v letu 2012. Njegova osrednja naloga je koordinacija razvoja JPP v LUR in zastopanje regije pri pogajanjih z državo, prevozniki, sosednjimi regijami ter drugimi deležniki na področju javnega prevoza potnikov.

Študije na ravni regije

RRA LUR je že več kot desetletje osredotočena na razvoj trajnostne mobilnosti v regiji, zato je v okviru svojega delovanja v sodelovanju s strokovnjaki na različnih področjih pripravila številne študije, kot so Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji (2010), Strokovne podlage za plovnost Ljubljane (2012), Posodobitev železniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji (2014) ter Mreža zbirnih središč P+R v Ljubljanski urbani regiji (2014), ki so nastale na pobudo RRA LUR in ob sofinanciranju občin LUR ter različnih evropskih projektov.

Izdelava občinskih CPS

Ob pripravi občinskih CPS je bilo vključevanje javnosti intenzivno in nekatere občine s prakso vključevanja javnosti nadaljujejo tudi pri pripravi projektov s področja prometa – lokalne prebivalce vključujejo v proces načrtovanja ukrepov s področja prometa, na primer oblikovanja novih površin ali povezav za pešce in kolesarje oziroma zapiranje ulic za motorni promet.

CILJI

Strateški cilj 13: Bolj usklajeno in usmerjeno upravljanje na različnih ravneh (vertikalno in horizontalno)

Učinkovitost upravljanja je treba povečati z bolj usklajenim delovanjem različnih ravni:

vertikalno (od občinske do državne ravni) in na vseh ravneh tudi horizontalno (sodelovanje med občinami, med regijami, med ministrstvi). Usklajeno delovanje pomeni dobro obveščenost in sprotno dogovarjanje glede skupnih projektov in skupnega dela. Z usklajenim in usmerjenim upravljanjem mobilnosti bomo optimizirali stroške administrativnega dela, skrajšali postopke, olajšali medsebojno komunikacijo in bolje izkoristili obstoječe strokovne kadre.

Vzpostavitev skupnega koordinacijskega telesa za bolj učinkovito usklajevanje razvoja prometa na državni, regionalni in občinski ravni lahko pripomore k bolj usmerjenemu delovanju na področju razvoja prometa na vseh ravneh. Dogovor o prioritetah in določitev skupnih ciljev razvoja mobilnosti mora biti izhodišče za to, da se bodo ukrepi tudi dosledno izvajali v praksi. Vsem oblikam modalnosti, še posebej pa razvoju JPP kot ključnega stebra trajnostne mobilnosti, je treba zagotoviti dobre možnosti in pogoje za razvoj. Določitev skupnih ciljev mora vključevati potrebe na različnih ravneh, tudi na regionalni ravni.

Možni ukrepi za doseg cilja bolj usklajenega in usmerjenega upravljanja so kadrovski (zagotovitev ustreznega kadra za koordinacijo na državni, regionalni in občinski ravni), organizacijski (vzpostavitev redne komunikacije, obveščanja, koordinacij, pobud in usklajevanja za skupne projekte, skupna komunikacija občin z državo) in izvedbeni (uskladitev predpisov, prilagajanje načina podajanja koncesij). Prav tako je zelo pomembna koordinacija aktivnosti na regionalni ravni.

Na dogodkih v procesu priprave regionalnega CPS je bilo od večine akterjev (občin, sektorjev, odločevalcev) mogoče zaslediti močno podporo ukrepu ustanovitve skupnega regionalnega delovnega telesa, ki bo na področju razvoja regionalne kolesarske in druge infrastrukture skrbelo za usklajeno pripravo medobčinskih projektov, učinkovitejšo komunikacijo med državo

in občinami ter ustrezno strokovno podporo. Občine v vzpostavitvi delovnega telesa vidijo dobre možnosti za racionalizacijo sredstev in boljše organizacijo.

Ministrstvo za infrastrukturo že izvaja aktivnosti za vzpostavitev regijskih koordinatorjev za usklajevanje promocijskih aktivnosti med občinami ob dogodkih, povezanih z Evropskim tednom mobilnosti (ETM). Na delavnicah je bilo mogoče zaslediti tudi pripravljenost občin, da bi s skupnimi sredstvi sofinancirale ukrep, če bi se izkazal kot učinkovit in bi občinam olajšal delo, ki ga imajo z različnimi skupnimi, medobčinskimi vsebinami. Na izvedbeni ravni je treba dolgoročno zagotoviti redne vire financiranja in uskladitev predpisov, da bi občine lahko bolj učinkovito izvajale ukrepe, povezane s trajnostno mobilnostjo.

Strateški cilj 14: Celostno prometno načrtovanje, usklajeno med različnimi področji (prometno, prostorsko, gospodarsko ...)

Za učinkovito planiranje na regionalni ravni je poleg povezovanja med vertikalnimi ravnmi nujno treba zagotoviti tudi prepletenost prostorskega in prometnega načrtovanja skupaj s stanovanjsko in zaposlitveno politiko. Nadaljevati je treba prizadevanja za uravnotežen razvoj poselitve v povezavi z razvojem družbenih in storitvenih dejavnosti ter izvajati ukrepe za izboljšanje stanja na področju mobilnosti, kot je bilo ugotovljeno: »Za vzpostavitev uravnoteženega policentričnega sistema naselij v okolici metropole bi bilo treba v posameznih naseljih zagotoviti dodatne elemente družbene infrastrukture v skladu s funkcijo naselja v policentričnem urbanem sistemu.« (RRP, 2014–2020: str. 37).

Priložnosti za izboljšanje povezanosti med prostorskim in prometnim načrtovanjem se najbolj kažejo v ustrezni pripravi RPP, ki bo sprejet do leta 2023. V sklopu priprave RPP bi bilo treba uskladiti interese razvoja prometa z drugimi

razvojnimi interesi na ravni regije. Strateško načrtovanje na ravni regije se mora odraziti tudi v bolj usklajenih občinskih dokumentih, na primer v prostorskih načrtih, v širitvah poselitvenih območij, zagotovitvi družbene infrastrukture, zaposlitvenih in institucionalnih dejavnosti skupaj z zagotovitvijo dobre dostopnosti.

Širše lahko o usklajevanju področij v okviru celostnega prometnega načrtovanja govorimo tudi v kontekstu usmerjanja razvoja in umeščanja dejavnosti v prostor. Usmerjanje dejavnosti v prostor mora biti usklajeno z dolgoročnim konceptom trajnostne mobilnosti, tako da so zagotovljeni ustrezni pogoji za razvoj dejavnosti (npr. hkratno načrtovanje razvoja dejavnosti in zagotavljanje dostopnosti z javnim potniškim prometom). Takšno načrtovanje je sicer utemeljeno v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije in v strateških delih občinskih prostorskih načrtov, vendar pa v praksi ni dovolj izraženo. Posebej je treba poudariti uveljavljanje koncepta trajnostne mobilnosti pri vseh ureditvah, tudi ob prenovah.

Javni in zasebni sektor, na primer večji zaposlovalci, kot so Univerza v Ljubljani, Klinični center in podobni, lahko sami pripomorejo k bolj trajnostni mobilnosti regije tako, da prek predstavnikov komunicirajo z deležniki s ciljem ozaveščanja promocije in spreminjanja potovalnih navad zaposlenih. V ta namen je priporočljiv ukrep izdelave mobilnostnih načrtov večjih zaposlovalcev v regiji.

Ne nazadnje je izdelava regijske CPS eden pomembnejših ukrepov za bolj trajnostno mobilnost v regiji. Pri izdelavi te CPS LUR je bila med pomembnejšimi komunikacija z akterji na različnih ravneh. Na regionalni ravni bo tako treba po sprejetju te CPS LUR skrbeti za njeno izvajanje in seveda redno preverjanje izvajanja ter slediti cilju, da tudi občine, ki še niso pripravile svojih občinskih CPS, k temu čim prej pristopijo.

Strateški cilj 15: Izobraževanje, ozaveščanje in vključevanje javnosti

Čeprav v velikem številu slovenskih krajev v okviru ETM že potekajo različne akcije za ozaveščanje in spodbujanje trajnostne mobilnosti, je potrebno intenzivnejše ozaveščanje, ki lahko pripelje do dejanskih sprememb potovalnih navad delovno aktivnih prebivalcev. Zato bi bilo treba akcije ozaveščanja razširiti zunaj obstoječih okvirov ETM in jih izvajati tudi na manjših enotah, na primer v podjetjih, v javnih ustanovah, v soseskah oz. večjih, zaključenih stanovanjskih enotah. Nadaljevati je treba z vzgojo in izobraževanjem o trajnostni mobilnosti ne le pri otrocih in mladih, pač pa predvsem pri delovno aktivnem delu prebivalcev.


V okviru izdelav CPS najprej na občinskih ravneh in nato še na ravni regije je bilo podanih več pobud za kontinuirano spremljanje potovalnih navad in izvajanje analiz potreb različnih uporabnikov. S spremljanjem stanja je treba nadaljevati in ugotovitve primerno uporabiti pri načrtovanju nadaljnjih ukrepov.

Strateški cilj 16: Izboljšanje pogojev financiranja in racionalnejša poraba sredstev

Za učinkovitejše izvajanje vseh ukrepov z različnih področij mobilnosti je treba bistveno povečati razpoložljiva sredstva za izgradnjo infrastrukture ter razširiti programe, povezane s trajnostno mobilnostjo. Sredstva za izvajanje teh ukrepov je treba zagotoviti v državnem proračunu in prek različnih mednarodnih programov. Na državni ravni je poleg tega ključno tako načrtovanje z vključevanjem regionalne in občinske ravni kot tudi realizacija zastavljenih ciljev. Vsebine trajnostne mobilnosti je treba razširiti na vsa področja in ne le na področje razvoja prometne infrastrukture, npr. na področja razvoja zelene infrastrukture, socialne enakosti, razvoja gospodarstva itd. Posebno pozornost je treba nameniti finančnim sredstvom za izvajanje mehkih ukrepov

trajnostne mobilnosti, na primer povečevanju uporabe JPP, pri čemer je med mehke ukrepe treba vključiti tudi finančne spodbude, kot so subvencije za delodajalce ali uporabnike.

Na ravni načrtovanja bi bilo treba preveriti različne možne posredne finančne učinke večje uporabe javnega prometa (učinki na okolje, varnost in zdravje prebivalstva oz. ekonomski učinki, povezani z zdravjem, okoljem) in v okviru preučenih podatkov bolj učinkovito in uravnoteženo načrtovati investicije in porabo sredstev. Previden in uravnotežen izbor ukrepov (spodbud in omejitev za uporabnike) lahko vodi k uspešnemu uveljavljanju trajnostne mobilnosti in spreminjanju potovalnih navad pri prebivalcih in pri organizacijah (zaposlovalcih).



49 skupin ukrepov za trajnostno mobilnost
v Ljubljanski urbani regiji.

6 AKCIJSKI NAČRT

STEBER	CILJ	UKREP	NOSILEC	ČASOVNI OKVIR	FINANČNI OKVIR
I.	1, 2, 3, 7, 13, 14, 15, 16	<p>Vzpostavitev državnega in medobčinskega omrežja kolesarskih povezav v regiji</p> <p>Umestitev in gradnja novih državnih kolesarskih povezav</p> <p>Povezati medobčinske kolesarske povezave med naselji v mrežo</p> <p>Izvedba razpisov za sofinanciranje</p>	DRSI, RRA, OBČINE, DRI (medobčinsko)	SREDNJEROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
I., V.	1, 2, 4, 13, 14, 16	<p>Krepitev sodelovanja občin in države pri razvoju kolesarske infrastrukture</p> <p>Ustanovitev skupnega regionalnega delovnega telesa, ki bo skrbelo za usklajeno pripravo medobčinskih projektov, učinkovitejšo komunikacijo med državo in občinami ter ustrezno strokovno podporo</p> <p>Priprava dokumenta o prioritetenih kolesarskih povezavah z opredelitvijo sekundarnih ciljev s področja turizma in gospodarstva</p> <p>Rekonstrukcije cest z doslednejšim upoštevanjem potreb pešca in kolesarja</p>	RRA, OBČINE	KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
I.	1, 2, 3, 4, 14	<p>Razvoj infrastrukture in vpeljava sodobne tehnologije</p> <p>Gradnja primerne infrastrukture na cilju (kolesarnice, električne polnilnice ...)</p> <p>Prilagoditev kolesarskih povezav za hitrejšo vožnjo (razširitev, položnejše klančine ...)</p>	OBČINE, SŽ	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO
I., II.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13, 16	<p>Izboljšanje časovne konkurenčnosti kolesa v prometnih konicah</p> <p>Doseganje večje uporabe električnih koles tudi s pomočjo spodbud</p> <p>Souporaba kolesa in JPP</p>	Mzi, RRA	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO
I.	2, 13, 14, 15	<p>Izboljšanje kolesarske infrastrukture na delovnem mestu</p> <p>Spodbude za uporabo koles v podjetjih (varne kolesarnice, službena kolesa, tovarna kolesa, tuši ...)</p> <p>Finančne spodbude za uporabo kolesa</p>	Mzi, podjetja, javne ustanove	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO

STEBER	CILJ	UKREP	NOSILEC	ČASOVNI OKVIR	FINANČNI OKVIR
I., II.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15	<p>Dostopnost do prestopnih točk z varnimi in udobnimi potmi za hojo</p> <p>Avtobusna in železniška postajališča ter P+R bodo dostopna po merilih univerzalne dostopnosti v radiju 1 km</p> <p>Izboljšanje površin za pešce v okolici avtobusnih in železniških postajališč</p>	OBČINE, SŽ	SREDNJEROČNO	MANJ ZAHTEVNO
I., II.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15	<p>Izboljšani pogoji za uporabo koles na prestopnih točkah</p> <p>Izgradnja varnih in nadzorovanih kolesarnic na pomembnejših prestopnih točkah</p> <p>Uvedba izposoje kolesa na železniških postajah</p> <p>Možnost prevoza koles z avtobusom, vlakom ali prevozom na zahtevo</p>	OBČINE, SŽ, prevozniki	SREDNJEROČNO	MANJ ZAHTEVNO
II., IV.	4, 10, 13, 14, 16	<p>Nadgradnja obstoječih železniških prog na območju LUR</p> <p>Ljubljana–Litija</p> <p>Ljubljana–Borovnica–Logatec, povečanje hitrosti</p> <p>Ljubljana–Kamnik</p> <p>Ljubljana–Medvode (–Kranj)</p> <p>Ljubljana–Grosuplje–Ivančna Gorica</p> <p>Grosuplje–Kočevje, uvedba potniškega prometa</p>	DRSI	DOLGOROČNO	ZELO ZAHTEVNO
II., III., IV., V.	2, 4, 9, 10, 12, 13, 14, 16	<p>Celovita prenova (nadgradnja) ljubljanskega železniškega vozlišča s poglobitvijo, vključno z novimi progami za potniški promet</p> <p>Izdelava študije variant</p> <p>Izdelava DPN</p> <p>Gradnja nove železniške in avtobusne postaje</p> <p>Gradnja oz. poglobitev obvozne tovorne proge</p> <p>Nadgradnja obstoječih prog in ukinitve nivojskih križanj</p> <p>Povezava Ljubljane in Letališča Jožeta Pučnika z železniško progjo</p>	DRSI	DOLGOROČNO	ZELO ZAHTEVNO
I., II., V.	1, 2, 3, 4, 13, 14, 16	<p>Prenova, posodobitev obstoječih in ureditev novih postaj in postajališč JPP</p> <p>Zagotavljanje univerzalne dostopnosti</p> <p>Nadstreški, stojala za kolesa</p> <p>Rekonstrukcije za zagotavljanje tehničnih standardov</p>	DRSI	KRATKO/SREDNJEROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
II.	4, 5, 8, 13, 14, 15, 16	<p>Uvedba rumenih pasov na cesti za avtobusni prevoz</p> <p>Vpadnice v Ljubljani</p> <p>Državne ceste z gostim prometom</p>	DRSI	KRATKOROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
I., II.	2, 5, 9, 13, 15, 16	<p>Prenova avtobusnega voznega parka</p> <p>Novi avtobusi na alternativna pogonska goriva</p> <p>Prevoz koles z neoviranim dostopom za vozičke in funkcionalno ovirane osebe</p>	Avtobusni prevozniki	KRATKO/SREDNJEROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO

STEBER	CILJ	UKREP	NOSILEC	ČASOVNI OKVIR	FINANČNI OKVIR
I., II.	2, 5, 8, 9, 13, 15, 16	Prenova železniških garnitur Novi potniški vlaki opremljeni s sistemom WI-FI Možnosti prevoza koles z neoviranim dostopom za vozičke in funkcionalno ovirane osebe	Mzi, SŽ-Potniški promet	SREDNJEROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
II.	2, 6, 13, 14, 15, 16	Podaljšanje obstoječih povezav JPP in uvedba taktnega prometa	SŽ-Potniški promet, avtobusni prevozniki	KRATKOROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
II.	2, 6, 13, 14, 15	Uvedba enotne integrirane vozovnice JPP za vse uporabnike	Mzi, SŽ-Potniški promet, avtobusni prevozniki	KRATKOROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
II.	2, 6, 13, 14, 15	Uskladitev voznih redov avtobus-vlak in frekvenc JPP glede na potrebe potnikov	DRI, DRSI, SŽ-Potniški promet, avtobusni prevozniki	KONTINUIRANO	SREDNJE ZAHTEVNO
II.	6, 13, 14, 15	Vzpostavitev JPP na slabše dostopnih območjih LUR po sistemu »prevozi na zahtevo«	Občine LUR, prevozniki	KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
II.	2, 3, 6, 13, 14, 15	Spletna prodaja vozovnic za vlak	SŽ-Potniški promet	KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
II.	2, 6, 13, 14, 15	Zagotavljanje krajših potovalnih časov z uvedbo direktnih in hitrih linij JPP	SŽ-Potniški promet, avtobusni prevozniki	KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
II.	2, 6, 15	Spodbujanje, promocija ter izobraževanje o prednostih in koristih uporabe JPP	Mzi, prevozniki, društva agencije	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO
I., III., IV., V.	1, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16	Omejevanje prometa (tudi tranzitnega) v občinskih središčih Zapiranje urbanih središč za motorni promet Vzpostavitev enosmernih in slepih ulic za motorni promet Izvajanje administrativnih prepovedi za omejevanje (tovornega) prometa Gradnja obvoznic okoli urbanih središč	OBČINE, DRSI	KONTINUIRANO	SREDNJE ZAHTEVNO
I., II., III., IV., V.	1, 2, 7, 9, 10, 13, 14, 15, 16	Racionalna gradnja prometne infrastrukture in uvajanje novih rešitev prometnega načrtovanja za doseganje boljše prometne pretočnosti Študija in pilotni projekt uporabe odstavnih pasov v prometni konici na avtocesti Študija in pilotni projekt uporabe reverzibilnih pasov na primernih prometnicah v LUR Odprava ozkih grl za izboljšanje prometne pretočnosti (AC razcepi, križanja na državnih in občinskih cestah) Smiselna gradnja obvoznic okoli prometno močno obremenjenih urbanih središč Hkratno načrtovanje za druge modalitete (kolesar, pešec) ob rekonstrukciji cest Uvajanje novih načrtovalnih praks (kot npr. Skupni prometni prostor - Shared space)	DARS, Mzi, DRSI, DRI, OBČINE	KONTINUIRANO	ZELO ZAHTEVNO

STEBER	CILJ	UKREP	NOSILEC	ČASOVNI OKVIR	FINANČNI OKVIR
III., IV.	7, 8, 9, 10, 13, 14, 16	Optimizacija uporabe avtomobilov Deljenje avtomobila (ang. Carsharing) Sopotništvo (ang. Carpooling) Študija in pilotni primer uvajanja dinamičnega cestninjenja na AC za tovorni promet v času prometnih konic	OBČINE, DRSI	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO
I., II., III., IV.	1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 13, 14, 15	Manj voženj z avtomobilom na delo Zagotavljanje kakovostnih alternativ za druge modalitete (JPP, kolo, hoja) Finančne spodbude za uporabo kolesa in JPP Uvajanje dela na daljavo Premislek o drugačni obliki nadomestila za prevoz na delo	Mzi, DRSI, DRI, MJU, MOP, OBČINE	SREDNJEROČNO	ZELO ZAHTEVNO
I., II., III., V.	2, 3, 7, 8, 9, 13, 14, 16	Zagotavljanje prestopnih točk Gradnja P+R ob vstopih v večja urbana središča Gradnja P+R v regiji Ureditev obstoječih divjih parkirišč za sopotništvo v regiji Gradnja novih parkirišč za sopotništvo	Mzi, DRSI, OBČINE	KRATKOROČNO/ SREDNJEROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
III., V.	2, 6, 8, 13, 14, 15, 16	Upravljanje parkiranja Uvajanje in nadgradnja parkirne politike v občinah in občinskih središčih Uvajanje plačljivih parkirnih con ali parkirišč v območjih velikih generatorjev prometa in središčih urbanih naselij Prilagoditev zakonodaje (bolj ohlapni minimalni parkirni normativi, smiselno uvajanje maksimalnega parkirnega normativa)	OBČINE	KRATKOROČNO/ SREDNJEROČNO	MANJ ZAHTEVNO
III.	7, 8, 15	Informatizacija mirujočega prometa Zagotavljanje pametnih informacijskih sistemov za upravljanje parkiranja Vzpostavitev sistemov za vodenje prometa do parkirnih mest	OBČINE, Mzi	KRATKOROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
I., III.	1, 2, 9, 13, 14, 16	Varna infrastruktura za vse udeležence v prometu Načrtovanje in gradnja infrastrukture za univerzalno dostopnost (taktilne oznake, klančine ...) Upoštevanje smernic za projektiranje prometnih površin za kolesarje in pešce v urbanih naseljih Odprava kritičnih (črnih) točk (nepreglednost, hitrost, nivojska križanja z železnico ...)	OBČINE, DRSI, DRI	KONTINUIRANO	SREDNJE ZAHTEVNO
I., III., IV.	1, 2, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14	Manjše hitrosti motornih vozil v naseljih in manj hrupa Zagotavljanje tehničnih ukrepov za umirjanje hitrosti (grbine, šikane, tlakovanje ...) Uporaba tihega asfalta na občutljivih območjih Administrativne omejitve hitrosti, tovornih vozil (nosilnosti) Dosledno izvajanje nadzora in sankcioniranja	OBČINE, DRSI, DRI	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO

STEBER	CILJ	UKREP	NOSILEC	ČASOVNI OKVIR	FINANČNI OKVIR
III.	7, 9, 11, 12, 13, 14, 16	<p>Spodbujanje e-mobilnosti in uporabe alternativnih virov</p> <p>Zagotavljanje infrastrukture za e-mobilnost polnilnice, parkirna mesta ...)</p> <p>Spodbude za uporabo električnih vozil ter vozil na plin (LPG, CNG)</p>	OBČINE, Mzi, MOP	KONTINUIRANO	SREDNJE ZAHTEVNO
II., IV., V.	4, 7, 9, 10, 12, 13, 14	<p>Omejevanje cestnega (tranzitnega) tovornega prometa</p> <p>Omejevanje tranzitnega tovornega prometa v nočnem času in času prometnih konic</p> <p>Zmanjševanje hitrosti (zmanjševanje hrupa)</p> <p>Preusmeritev na železnico (dolgoročno, zelo zahtevno)</p>	Mzi, SŽ, DARS, DRSI, OBČINE, RRA, OOOZ, GZS, KRAJEVNE/ČETRTE SKUPNOSTI	KRATKOROČNO, KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO
IV., V.	2, 4, 7, 9, 10, 12, 13, 14	<p>Prepoved (tranzitnega) tovornega prometa</p> <p>Izdelava študij/strategije za učinkoviti tranzit v regiji z določitvijo kritičnih mest in prioritetnega seznama ukrepov</p> <p>Prepovedi tovornega prometa, kjer obstajajo alternativne poti (npr. spodbujanje preusmeritve na železnico)</p>	DARS, DRSI, OBČINE, RRA, OOOZ, GZS, KRAJEVNE/ČETRTE SKUPNOSTI	KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
III., IV., V.	8, 10, 12, 13, 14	<p>Omejevanje dolgotrajnega parkiranja ali zadrževanja tovornih vozil na poseljenih območjih oz. v bližini naselij</p> <p>Uvajanje posebnih mest za parkiranje zunaj poseljenih območij</p> <p>Vzpostavitev potrebne spremljevalne infrastrukture (voda, elektrika, sanitarije)</p>	DARS, DRSI, OBČINE	SREDNJEROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
I., IV., V.	2, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16	<p>Uvajanje omejitev dostopa v urbana središča</p> <p>Omejitve dostopa glede na emisijske standarde vozil</p> <p>Pilagojeni časovni okviri dostav (dostop ob določenih urah)</p> <p>Novo okoljske/ekološke cone in peš cone, kjer veljajo posebni režimi dostav in spodbujajo čistejša vozila</p>	OBČINE, TRANSPORTNO-LOGISTIČNA PODJETJA, LOKALNA PODJETJA, KRAJEVNE/ČETRTE SKUPNOSTI, GZS, OOOZ	KRATKOROČNO/SREDNJEROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
IV., V.	2, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	<p>Optimizacija dostav v urbanih središčih z namenom zmanjšanja dostavnih vozil</p> <p>Uvajanje konsolidacijskih centrov za optimizacijo in zmanjšanje števila dostav</p>	OBČINE, RRA, TRANSPORTNO-LOGISTIČNA PODJETJA, LOKALNA PODJETJA	SREDNJEROČNO	SREDNJE ZAHTEVNO
IV.	2, 9, 11, 12, 13, 14, 16	<p>Spodbujanje okolju prijaznejših dostavnih vozil v urbanih središčih</p> <p>Uvajanje električnih in drugih dostavnih vozil na alternativni pogon</p>	OBČINE, RRA, TRANSPORTNO-LOGISTIČNA PODJETJA, LOKALNA PODJETJA	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO

STEBER	CILJ	UKREP	NOSILEC	ČASOVNI OKVIR	FINANČNI OKVIR
I., IV., V.	1, 2, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16	Uvedba izvajanja dostav s kolesi v urbanem okolju Uvajanje tovornih koles (cargobike) Vzpostavitev ustrezne infrastrukture (določitev posebnih mest in poti za tovorna kolesa ...)	OBČINE, TRANSPORTNO LOGISTIČNA IN DRUGA PODJETJA	KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
IV., V.	4, 10, 11, 12, 13, 14, 16	Izgradnja modernih in okolju prijaznejših logističnih terminalov (npr. Intermodalni logistični terminal Ljubljana)	OBČINA, DRSI, SŽ, TRANSPORTNO LOGISTIČNA IN DRUGA PODJETJA	SREDNJEROČNO	ZELO ZAHTEVNO
IV., V.	4, 10, 12, 10, 11, 13, 14, 16	Celostno prometno načrtovanje okolju in bližnjim prebivalcem prijaznejših logističnih centrov Uvajanje celovitega pristopa in usklajevanje med občinami/regijo in podjetji oz. sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem, okoliškimi prebivalci, krajevnimi/četrtinimi skupnostmi za doseg optimalnih rezultatov in minimalnih vplivov na okolje	DARS, DRSI, OBČINE, RRA, OOZ, GZS, KRAJEVNE/ ČETRTE SKUPNOSTI	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO
V.	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16	Vzpostaviti skupno koordinacijsko telo za bolj učinkovito usklajevanje razvoja prometa na državni, regionalni in občinski ravni Zagotovitev ustreznega kadra za koordinacijo na državni, regionalni in občinski ravni Vzpostavitev delovanja koordinacijskega telesa (redna komunikacija med ministrstvi, regijo in občinami; strokovna podpora in sodelovanje pri skupnih projektih) Uskladitev in vzpostavitev skupnih strateških temeljev za razvoj mobilnosti (npr. uskladitev predpisov, način podeljevanja koncesij, vključenost države v oblikovanje in izvedbo ukrepov idr.), ki bodo lahko zaživel v praksi	MINISTRSTVA (npr. MzI), OBČINE, RRA drugi: DRI, ponudniki JPP (SŽ)	PREDNOSTNI UKREP KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
I., II., III., IV., V.	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16	Priprava, sprejem in izvajanje regionalne CPS Izvajanje in revizija regionalne CSP Sprejem manjkajočih občinskih CPS Revizija izdelanih občinskih CPS	OBČINE, RRA, MINISTRSTVA, ponudniki storitev in drugi ključni deležniki	PREDNOSTNI UKREP KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
I., II., III., IV., V.	1, 2, 3, 4, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16	Priprava in sprejem regionalnega prostorskega plana Usklajevanje interesov razvoja prometa z drugimi interesi in področji v sklopu priprave in sprejema RPP	VSI UDELEŽENCI (državna, regionalna, občinska raven, različna področja, javnost)	PREDNOSTNI UKREP KRATKOROČNO	MANJ ZAHTEVNO
I., II., III., V.	1, 2, 3, 4, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16	Upoštevanje dolgoročnega koncepta trajnostne mobilnosti pri načrtovanju vseh posegov v prostor (tudi pri rekonstrukcijah, prenovah)	VSI UDELEŽENCI	KONTINUIRANO	SREDNJE ZAHTEVNO

STEBER	CILJ	UKREP	NOŠILEC	ČASOVNI OKVIR	FINANČNI OKVIR
V.	2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15	<p>Bolj aktivno usmerjanje razvoja in umeščanja dejavnosti v prostor s strani občin in države</p> <p>Natančnejša opredelitev in upoštevanje strokovnih izhodišč pri umeščanju dejavnosti v prostor, dosledno upoštevanje določil prostorskih aktov, uveljavitev nadzora, finančne spodbude</p> <p>Usklajevanje med občinami/regijo in podjetji (zaposlovalci idr.) za izvajanje ukrepov s strani zaposlovalcev: zmanjšanje števila dnevnih delovnih migrantov (npr. zagotovitev delovnih mest v kraju bivanja, omogočati delo od doma idr.)</p> <p>Izdelati mobilnostne načrte za večje generatorje prometa v regiji (podjetja, zaposlitvene centre, šole, UL in fakultete, UKC LJ idr.)</p>	OBČINE, RRA, MINISTRSTVA, ponudniki storitev in drugi ključni deležniki (podjetja, zaposlitvene centre, šole, UL in fakultete, UKC LJ idr.)	KONTINUIRANO	SREDNJE ZAHTEVNO
I., II., III., V.	2, 6, 7, 8, 9, 13, 14, 15	<p>Ozaveščevalne in izobraževalne akcije (npr. več kot enkrat na leto ob evropskem tednu mobilnosti)</p> <p>Promocijske in ozaveščevalne akcije za trajnostno mobilnost in spremembo potovalnih navad na ravni države, regije in občin (vzpostavitev regijskih koordinatorjev ETM, povečanje sredstev za spodbujanje in ozaveščanje idr.)</p> <p>Vzgoja in izobraževanje o trajnostni mobilnosti</p>	Mzi, RRA, OBČINE, MIZS, OŠ	KRATKOROČNO/ KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO (norveški mehanizem za vzpostavitev regijskih koordinatorjev ETM)
I., II., III., V.	4, 6, 7, 8, 13, 14, 15	<p>Kontinuirano spremljanje potovalnih navad in izvajanje analiz potreb različnih uporabnikov</p> <p>Spremljanje potovalnih navad prebivalcev in števila udeležencev v prometu - redno spremljanje stanja in evalvacija učinkov za načrtovanje novih ukrepov</p> <p>Analiza potreb različnih uporabnikov (otrok, šolarjev in mladine, zaposlenih, starejših) za povečanje samostojnosti njihove mobilnosti na ravni občin in regije in na podlagi ugotovitev načrtovanje učinkov ter ukrepov</p>	Mzi, RRA, OBČINE, OŠ idr.	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO
I., II., III., IV., V.	13, 14, 15, 16	<p>Zagotoviti ustrezno vključevanje javnosti in ključnih akterjev pri načrtovanju in izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti</p>	VSI UDELEŽENCI	KONTINUIRANO	MANJ ZAHTEVNO
I., II., V.	1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16	<p>Povečanje programov trajnostne mobilnosti za zagotovitev sredstev</p> <p>Zagotovitev sredstev za izvajanje ukrepov (EU sredstva, uskladitev proračunov)</p>	MINISTRSTVA, RRA, OBČINE, EU	KONTINUIRANO	ZELO ZAHTEVNO
I., II., V.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16	<p>Uravnoteženo načrtovanje investicij in porabe sredstev</p> <p>Povečanje finančnih sredstev za izvedbo mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti, predvsem povečanje uporabe JPP (npr. finančne spodbude, subvencije za uporabnike ali delodajalce)</p> <p>Zagotovitev sredstev za uveljavljanje koncepta trajnostne mobilnosti sočasno pri graditvi infrastrukturnih projektov</p>	Mzi, RRA, OBČINE	SREDNJEROČNO	ZELO ZAHTEVNO



Ljubljanski urbanistični zavod



Inštitut za politike prostora



Prometni inštitut Ljubljana



Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti
Geografski inštitut Antona Melika



PRIPRAVLJAVCI CPS LUR

Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR)

Povezujemo 26 občin osrednjeslovenske regije, v katerih podpiramo trajnostno naravnane gospodarske, infrastrukturne, socialne, kulturne in kreativne dejavnosti. Ob tem spodbujamo povezovanje in razvoj partnerskih mrež med različnimi deležniki, s katerimi skupaj gradimo trajnostni razvoj regije. Smo mlada in visoko usposobljena ekipa strokovnjakov z različnih področij, ki snuje, koordinira in izvaja razvojne projekte, ki prispevajo k dvigu kakovosti življenja v regiji. Iščemo sinergije med projekti ter se povezujemo z domačimi in tujimi strokovnjaki. Ob tem stalno načrtujemo nove projekte glede na najbolj perspektivne potencialne regije.

Ljubljanski urbanistični zavod, d. d. (LUZ)

Ukvarjamo se z urejanjem prostora na različnih ravneh. Zanima nas tradicija. K delu pristopamo vsestransko in povezano, medtem ko glede rezultatov stremimo h kakovosti. Samostojno in v povezavi s poslovnimi partnerji, podjetji, strokovnjaki in skupinami izdelujemo naloge s področja prostorskega načrtovanja, urbanizma, arhitekture in krajinske arhitekture, varstva okolja, načrtovanja prometa, komunalne infrastrukture, energetike in prostorske informatike. Razvijamo nova področja dela. Uveljavljamo se na področju urbane ekonomike in preizkušamo možnosti, ki jih ponujajo mednarodni projekti. Usposobljeni smo za organizacijo, vodenje in izvedbo zahtevnih projektov s področja urejanja prostora.

Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti (ZRC SAZU), Geografski inštitut Antona Melika

Temeljno poslanstvo ZRC SAZU oziroma osemnajstih inštitutov so znanstvene raziskave s področja humanistike, družboslovja in naravoslovja. Pri njih se raziskovalci Geografskega inštituta Antona Melika osredotočamo na raziskave s področja regionalnega planiranja, humane geografije, geografije podeželja, rabe zemljišč, mobilnosti, ustvarjalnosti, kulturne dediščine,

varstva okolja, turizma, varstva pred naravnimi nesrečami, geografskih informacijskih sistemov, fizične in regionalne geografije, zemljepisnih imen in geografske terminologije. Dejavno se vključujemo v aplikativne projekte, znotraj katerih svoja znanstvena spoznanja prenašamo v strategije, programe in projekte ter tako pomagamo deležnikom pri kakovostnejšem prostorskemu in razvojnemu načrtovanju.

Prometni inštitut Ljubljana (PIL)

Smo raziskovalna organizacija v lasti Slovenskih železnic, dejavna na področju transporta. Raziskovalni projekti, strateške in razvojne študije ter raziskave s poudarkom na železnicah se nanašajo na področja ekonomike prometa, prometnega načrtovanja, tehnologije prometa, prometne infrastrukture ter izdelave investicijske dokumentacije. Na domačem trgu aktivno sodelujemo tudi pri izdelavi nacionalnih strateških in razvojnih študij s področja prometa in infrastrukture, izdelavi celostnih prometnih strategij, medtem ko smo na mednarodnem področju vključeni v različne mednarodne projekte s področja razvoja transporta in železnic v Sloveniji in Evropi.

Inštitut za politike prostora (IPoP)

Smo nevladna, svetovalna in raziskovalna organizacija na področju trajnostnega urejanja prostora. Osredotočamo se na participativne procese, urbano prenovo, trajnostno mobilnost in nove prostorske prakse. Povezujemo nevladne organizacije in lokalne pobude ter jim nudimo strokovno podporo in informacije, izvajamo raziskave, izdelujemo študije, svetujemo pri razvoju projektov in vzpostavitvi partnerstev, vodimo participativne procese, izobražujemo za sodelovanje v urejanju prostora, sodelujemo pri oblikovanju politik in si prizadevamo za boljšo zakonodajo z vplivom na prostor ter obveščamo o trajnostnem urejanju prostora.

Skupaj smo sodelovali pri pripravi že 13 občinskih celostnih prometnih strategij.

VIRI

AVRIS (Avtobusni vozno redni informacijski sistem). Register gospodarske javne službe, 2018. Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana. Dostopno na: <ftp.ijpp.si>.

Celostna prometna strategija MOL, 2017. Dostopno na: <https://cpsmol.projekti.si/Data/Sites/1/media/Prometna%20strategija.pdf>.

Celostno načrtovanje javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU, avtorji: Janez Nared, David Bole, Matej Gabrovec, Matjaž Geršič, Maruša Goluža, Nika Razpotnik Visković, Petra Rus, Ljubljana, 2012.

CIVITAS ELAN, dostopno na: <http://www.civitasljubljana.si> in <http://civitas.eu/content/ljubljana>.

Dostopnost do javnega potniškega prometa kot pogoj za socialno vključenost dijakov; Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N. 2018. Geografski vestnik 90.

ELTIS, dostopno na: <http://www.eltis.org/sl>.

Geografski vidik obrtno-poslovnih con na slovenskem podeželju; Potočnik Slavič, I. 2010. IB Revija 1/2010. Dostopno na: <https://www.dlib.si/stream/URN:NBN:SI:DOC-QU0WKFMU/9ebe8437-f240-4546-b9b4-cd5a832dfbaf/PDF>.

Infrastruktura za pešce: splošne usmeritve, Ministrstvo za infrastrukturo, 2017. Dostopno na: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DPR/STMPP/Priloga_2_Infrastruktura_za_pesce_-_splosne_usmeritve__verzija_1__avgust_2017.pdf.

Izdelava modela povezanosti celotne Slovenije s kolesarskimi potmi, CRP V2-1513. UL FGG.

MOL, podatki o izdanih dovolilnicah za vstop v mestno središče v letu 2018.

Mreža zbirnih središč P+R v Ljubljanski urbani regiji (RRA LUR, 2014). Dostopno na: <http://www.rralur.si/sl/projekti/mreza-pr-zbirnih-sredisc-v-lur>.

Odlok o urejanju prometa v Mestni občini Ljubljana, Ur. l. RS, št. 8/2017.

Podatki iz avtomatskih števecv prometa; Direkcija za infrastrukturo. Dostopno na: <http://www.di.gov.si>.

Podatki o prometnih nesrečah; Agencija za varnost v prometu, 2018. Dostopno na: <http://nesrece.avp-rs.si>.

Podatki o prometnih obremenitvah na državnih cestah; DRSI, Štetje prometa med letoma 2005 in 2017.

Posodobitev železniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji (RRA LUR, 2014). Dostopno na: <http://www.rralur.si/sl/projekti/railhuc>.

Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, UM FGPA, 2014. Dostopno na: <https://www.ljubljana.si/assets/Uploads/Potovalne-navade-v-MOL2.pdf>.

Pravilnik o kolesarskih povezavah v Republiki Sloveniji. Dostopno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2018-01-1275/pravilnik-o-kolesarskih-povezavah>.

Priprava in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije, Končno poročilo, PNZ svetovanje projektiranje, d.o.o., 2016. Dostopno

na: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Kabinet_ministra/Prometne_navade_prebivalcev.pdf.

Push & Pull, Final report (Project Brochure), 2015. Dostopno na: <http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15>.

Razvoj prebivalstva v Ljubljanski urbani regiji; Rebernik, D. 2004. Dela 22/2004: 89-99. Dostopno na: <https://revije.ff.uni-lj.si/Dela/article/download/dela.22.8.89-99/1278>.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16).

RRP 2014-2020. Dostopno na: <http://www.rralur.si/sl/regija/regionalni-razvojni-dokumenti>.

Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. Dostopno na: <http://www.trajnostnamobilnost.si> in http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf.

SMART-MR, Sustainable measures for achieving resilient transportation in metropolitan regions. Dostopno na: <https://www.interregeurope.eu/smart-mr>.

SPRS, 2004. Dostopno na: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf.

Strategija razvoja prometa v RS do 2030. 2017. Dostopno na: http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs.

Strokovne podlage za plovnost Ljubljanice (RRA LUR, 2012). Dostopno na: <http://www.rralur.si/sl/projekti/strokovne-podlage-za-plovnost-ljubljanice>

Strokovne podlage za urejanje javnega prometa v regiji, RRA LUR 2010. Dostopno na: <http://www.rralur.si/sl/projekti/studija-promet>.

SURS 2018. Dostopno na: <http://www.stat.si/statweb>.

Sustainable Urban Mobility Plans. Dostopno na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/sump_en.

TOMTOM traffic index. Dostopno na: https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex.

Trajnostna mobilnost. Dostopno na: http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajnostna_mobilnost.

Trajnostni razvoj, zelena logistika. Pošta Slovenije. Dostopno na: <https://www.posta.si>.

Urban mobility. Dostopno na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en.

Ustreznost omrežja javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji z vidika razpršenosti poselitve; Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N. 2012. Geografski vestnik 84-2.

Zakon o cestah. Dostopno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/101701>.

Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji; Andrejčič Mušič, Polona; Direkcija Republike Slovenije za ceste, 2005. Dostopno na: http://predlagam.vladi.si/webroot/files/772_publikacija_kolesarji.pdf.

SLOVAR KRATIC:

CNG – stisnjen zemeljski plin (compressed natural gas)

CPS – celostna prometna strategija

CPS LUR – Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije

DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji

DRI – Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o.

DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

ETM – Evropski teden mobilnosti

EU – Evropska unija

GZS – Gospodarska zbornica Slovenije

IJPP – Integrirani javni potniški promet

IPoP – Inštitut za politike prostora

JPP – javni potniški promet

LPG – utekočinjeni naftni plin (liquid petroleum gas)

LPP – Javno podjetje Ljubljanski potniški promet, d. o. o.

LUR – Ljubljanska urbana regija

LUZ – Ljubljanski urbanistični zavod, d. d.

MJU – Ministrstvo za javno upravo

MOL – Mestna občina Ljubljana

MOP – Ministrstvo za okolje in prostor

MzI – Ministrstvo za infrastrukturo

OOZ – Območna obrtno-podjetniška zbornica

OŠ – osnovna šola

PIL – Prometni institut Ljubljana, d. o. o.

PLDP – povprečni letni dnevni promet

RPP – regionalni prostorski plan

RRA – regionalna razvojna agencija

RRA LUR – Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije

RRP – regionalni razvojni program

SMART-MR – Trajnostni ukrepi za učinkovitejši promet v metropolitanskih regijah (Sustainable Measures for Achieving Resilient Transportation in Metropolitan Regions); projekt sofinanciran iz programa Interreg Evropa

SURS – Statistični urad Republike Slovenije

SŽ – Slovenske železnice, d. o. o.

UL – Univerza v Ljubljani

UKC LJ – Univerzitetni klinični center Ljubljana

ZRC SAZU – Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti



Občina
Borovnica



Občina
Brezovica



Občina
Dobrepolje



Občina
Dobrova - Polhov Gradec



Občina
Dol pri Ljubljani



Občina
Domžale



Občina
Grosuplje



Občina
Horjul



Občina
Ig



Občina
Ivančna Gorica



Občina
Kamnik



Občina
Komenda



Občina
Litija



Mestna občina
Ljubljana



Občina
Logatec



Občina
Log - Dragomer



Občina
Lukovica



Občina
Medvode



Občina
Mengeš



Občina
Moravče



Občina
Škofljica



Občina
Šmartno pri Litiji



Občina
Trzin



Občina
Velike Lašče



Občina
Vodice



Občina
Vrhnika

Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regija je nastala ob sofinanciranju 26 občin LUR (Občina Borovnica, Občina Brezovica, Občina Dobrepolje, Občina Dobrova - Polhov Gradec, Občina Dol pri Ljubljani, Občina Domžale, Občina Grosuplje, Občina Horjul, Občina Ig, Občina Ivančna Gorica, Občina Kamnik, Občina Komenda, Občina Litija, Mestna občina Ljubljana, Občina Logatec, Občina Log - Dragomer, Občina Lukovica, Občina Medvode, Občina Mengeš, Občina Moravče, Občina Škofljica, Občina Šmartno pri Litiji, Občina Trzin, Občina Velike Lašče, Občina Vodice in Občina Vrhnika) in Evropskega regionalnega razvojnega sklada v okviru projekta SMART-MR, program Interreg Evropa.



RRA LUR



IPoP



Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Institute of Traffic and Transport Ljubljana I.L.C.



SMART-MR
Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije
Izdala in založila: Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, Tehnološki park 19, 1000 Ljubljana

Vsebinska zasnova: RRA LUR, LUZ, ZRC SAZU, PIL in IPoP

Urednik: Matej Gojčič

Uredniški odbor: Barbara Boh, Katja Butina, dr. Matej Gabrovec,

Klemen Gostič, Blaž Jemenšek, Urban Jeriha, Urška Kranjc,
mag. Lilijana Madjar, Klemen Milovanovič, dr. Janez Nared,

Klemen Ponikvar, Gaja Trbižan, dr. Petra Vertelj Nared

Oblikovanje: Darja Brečko Poženeš, DBP studio

Prelom: Miha Jerovec

Lektura: Tadej Lan in Špela Vidmar

Fotografije: Urban Jeriha, Luka Klemen, Uroš Podlogar, David Lotrič,
Nik Rovar, DARS, DRSI, za Unsplash: Chris Barbalis, Ricardo Gomez
Angel, Ryoji Iwat, Clem Onojeghwo, Tommaso Pecchioli

Zemljevid na strani 7: Saša Kerkoš in Rok Marinšek

Tisk: Partnergraf, zelena tiskarna

Naklada: 2.000 izvodov

Ljubljana, november 2018

© Copyright RRA LUR in projekt SMART-MR: Uporaba in objava
vsebin sta dovoljeni le z navedbo vira.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:502/504(4974)Ljubljana)

CELOSTNA prometna strategija Ljubljanske urbane regije /
[urednik Matej Gojčič ; fotografije Urban Jeriha ... et al.]. - Ljubljana :
Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018

ISBN 978-961-92857-8-7

1. Gojčič, Matej

297245696