



PARKIRAJ IN PRESTOPI

za trajnostno mobilnost v Ljubljanski urbani regiji



RRA LUR

regionalna razvojna agencija
ljubljske urbane regije



Naložba v vašo prihodnost

OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Evropski sklad za regionalni razvoj



PARKIRAJ IN PRESTOPI

za trajnostno mobilnost v Ljubljanski urbani regiji



Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Evropski sklad za regionalni razvoj



RRA LUR

regionalna razvojna agencija
ljubljske urbane regije

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656.121:352(497.4Ljubljana)

PARKIRAJ in prestopi : za trajnostno mobilnost v ljubljanski urbani regiji : P + R / [urednica Mojca Drevenšek]. - Ljubljana : Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), 2014

ISBN 978-961-92857-2-5

1. Drevenšek, Mojca
276095232

7 O trajnostni mobilnosti v LUR – uvodni nagovori

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

*dr. Peter Verlič,
predsednik Koordinacijskega odbora za javni promet
in župan Občine Grosuplje*

*mag. Miran Gajšek,
predsednik ožje projektne skupine*

13 Pogovor o regiji, konkurenčnosti, mobilnosti in razvoju

Intervju z mag. Liljano Madjar, direktorico RRA LUR

19 O mobilnosti v LUR: danes in jutri

31 Predstavitev projekta Mreža P + R zbirnih središč v LUR

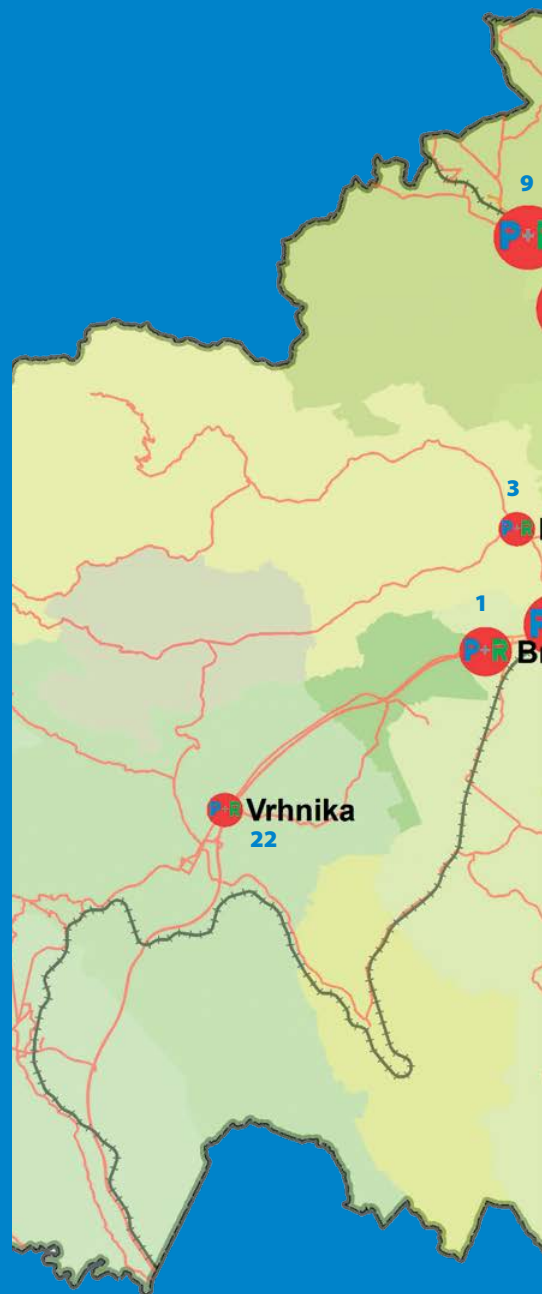
65 Pregled načrtovanih lokacij zbirnih središč P + R v občinah LUR

115 Kako naprej? Razmislek o izzivih na poti k trajnostni mobilnosti

Občina	Ime lokacije	Stran
1 Brezovica	P + R Brezovica	66
2 Dobropolje	P + R Dobropolje	68
3 Dobrova - Polhov Gradec	P + R Dobrova	70
4 Domžale	P + R Domžale	72
5 Grosuplje	P + R Grosuplje	74
6 Ivančna Gorica	P + R Ivančna Gorica	76
7 Kamnik	P + R Kamnik	78
8 Litija	P + R Litija	80
9 Medvode	P + R Medvode	82

Mestna občina Ljubljana

10	P + R Barje	86
11	P + R Bizovik	90
12	P + R Črnuče	92
13	P + R Polje	94
14	P + R Pri Gorjancu	96
15	P + R Rudnik	98
16	P + R Stanežiče	100
17	P + R Zadobrova	102
18 Moravče	P + R Moravče	104
19 Škofljica	P + R Škofljica	106
20 Trzin	P + R Trzin	108
21 Vodice	P + R Vodice	110
22 Vrhnika	P + R Vrhnika	112





PARKIRAJ IN PRESTOPI: pomemben košček mozaika vzpostavljanja trajnostne mobilnosti v LUR

Trajnostna mobilnost je eden od osrednjih razvojnih ciljev Ljubljanske urbane regije (LUR). Za njeno uresničevanje so potrebne celostne prometne rešitve, ki jih lahko dosežemo z usklajenim delovanjem ključnih deležnikov: državnih, regionalnih in lokalnih snovalcev prometnih politik, izvajalcev javnega potniškega prometa in nosilcev razvojnih projektov. V LUR se lahko pohvalimo z odličnim sodelovanjem vseh akterjev, ki prispevamo k uresničevanju načel trajnostne mobilnosti v praksi: to so predvsem izvajalci javnih potniških prevozov, Regionalna razvojna agencija LUR in vseh 26 občin regije.

Že leta 2007 smo se v LUR odločili, da mora regija svojo vizijo razvoja graditi na trajnostni mobilnosti, in zasnovali projekt Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji, ki je podal strokovne odgovore na vprašanje razvoja trajnostne mobilnosti v regiji do leta 2027. V okviru projekta je nastal nabor šestih prednostnih projektov za doseganje trajnostne mobilnosti.

Zavedamo se, da je dostopen, udoben in cenovno ugoden javni potniški promet eden od pomembnih stebrov doseganja trajnostne mobilnosti, zato smo številne ukrepe učinkovitega upravljanja s prometom za krepitev uporabe javnega potniškega prometa v regiji že izpeljali:

- uvajanje rumenih pasov za hitrejši prevoz potnikov na javnem potniškem prevozu,
- posodabljanje voznega parka mestnega potniškega prometa tudi s 36 novimi, okolju prijaznejšimi avtobusi na metan,
- zapiranje mestnih središč za osebne avtomobile,
- podaljševanje prog mestnega potniškega prometa v druge občine (Brezovica, Dobrova - Polhov Gradec, Grosuplje, Ig, Medvode, Škofljica, Vodice, Horjul),



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

- uvajanje enotne mestne kartice Urbana za plačilo javnega prevoza tudi v drugih občinah,
- uvedba sistema »javni prevoz na klic« za osebe z oviranostmi,
- usklajevanje voznih redov,
- omejevanje parkiranja v urbanih središčih,
- prenova mestotvornih odprtih prostorov,
- elektronski prikazovalniki na postajah LPP,
- dostopnost podatkov za različne mobilne aplikacije,
- načrtovanje poti z javnim prevozom na Google Transit.

Izvajanje ukrepov učinkovitega upravljanja prometa ima pozitivne posledice, saj se je čas vožnje z javnim potniškim prometom do cilja na progah, kjer avtobusi del poti vozijo po rumenih pasovih, skrajšal, povečalo pa se je tudi število uporabnikov JPP na podaljšanih progah mestnega potniškega prometa.

Med dolgoročnimi projekti za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa, ki zahtevajo večje finančne vloške, ima projekt Mreža P + R zbirnih središč v LUR osrednje mesto. V okviru projekta je predvidena izgradnja 23 zbirnih središč Parkiraj in prestopi, krajše P + R. Projekt je v sodelovanju s 15 občinami zasnovala Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije. Celoten sistem zbirnih središč P + R, kot je bil zasnovan v projektu Mreža P + R zbirnih središč v LUR, naj bi bil izgrajen do leta 2020. Zbirna središča P + R bodo del osebnega motornega prometa zagotovo zadržala na širšem območju regije in potnike iz osebnih avtomobilov preusmerila na javni potniški promet. Z izboljšano prometno ureditvijo se bo izboljšala tudi kakovost zraka in dvignila kakovost življenja. To pa je tisto, česar si nedvomno želimo vsi prebivalci regije.

Da so naše usmeritve za doseganje trajnostne mobilnosti pravilne, kažejo tudi prejete nagrade in potrditve na mednarodni ravni: Ljubljana je edino mesto, ki je že dvakrat prejelo nagrado evropski teden mobilnosti – za projekt Zagotavljanje varnosti in enakih možnosti v prometu za otroke in osebe z oviranostmi smo prejeli nagrado organizacije Eurocities v kategoriji »Smart living«, posebno pa smo ponosni, da smo s svojimi ukrepi prepričali Evropsko komisijo, ki je v hudi konkurenci evropskih mest Ljubljano izbrala za zeleno prestolnico Evrope v letu 2016.

TEMELJ TRAJNOSTNEGA RAZVOJA: zavedanje, da moramo zanamcem pustiti lepše okolje ...

Sodelujoče občine so v okviru Ljubljanske urbane regije prepoznale mobilnost prebivalstva regije kot eno od prioritetnih razvojnih nalog. Končni cilj je zagotovitev integrirane mobilnosti v regiji z dobro delujočim javnim cestnim in železniškim potniškim prometom, storitvami P + R ter razvojem kakovostne infrastrukture, ki vključuje tudi infrastrukturo za pešce in kolesarje.

Koordinacijski odbor za javni promet Ljubljanske urbane regije kot posvetovalno telo zastopa regijo na medregionalni, državni in mednarodni ravni ter tako prometno problematiko regije približuje deležnikom na različnih ravneh delovanja in odločanja. Odbor ima pomembno povezovalno vlogo tudi med občinami znotraj regije, saj s svojo posvetovalno in strokovno vlogo pomaga občinam pri implementaciji skupnih rešitev razvoja trajnostne mobilnosti regije.

Projekt P + R – Parkiraj in prestopi je eden od prvih takšnih projektov, kjer bo v občinah nastal enoten regijski sistem parkiranja P + R. Koordinacijski odbor bo s svojo aktivno vlogo spodbujal njegovo izvedbo. Prepričani smo, da bo uvedba sodobnega in privlačnega sistema parkiranja P + R spodbudila voznike in sopotnike, da bodo svoja vozila pustili na parkiriščih ter se preostali del poti prepeljali z javnimi prevoznimi sredstvi. Koordinacijski odbor želi kot posvetovalno telo aktivno sodelovati pri izvedbi sistema P + R ob upoštevanju strokovnih podlag, ki jih pripravlja Regionalna razvojna agencija LUR. Prepričan sem, da je zavedanje, da moramo našim vnukom zapustiti lepše okolje, temelj trajnostnega razvoja. Trajnostna mobilnost pa je eden od njegovih sestavnih delov.



dr. Peter Verlič,
predsednik Koordinacijskega
odbora za javni promet in
župan Občine Grosuplje

JAVNI POTNIŠKI PROMET V REGIJI Z OMREŽJEM P + R IN ZELENA PRESTOLNICA EVROPE 2016



mag. Miran Gajšek,
predsednik Ožje projektne
skupine

Projekt »Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji« je bil brez dvoma dobro zastavljen. Pripravljen je bil kot programski dokument, toda posamični projekti se že izvajajo. Projekt Mreža P + R zbirnih središč v LUR ob uvedbi rume-nih pasov ter izboljšavah in razširitvi prog Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) v regijo pomeni pomemben začetek uresničevanja in upravljanja bolj trajnostnega načina mobilnosti v Ljubljani in Ljubljanski urbani regiji.

Ljubljanska urbana regija je hkrati razvojna in statistična regija za pripravo Regionalnega razvojnega programa, za delovanje sveta regije ter vseh delovnih skupin, ki podpirajo delovanje v korist celotne regije, in vseh 26 občin. Ljubljana ni samo Mestna občina Ljubljana, ni samo središče Ljubljanske urbane regije; je tudi glavno mesto Republike Slovenije, v Evropski uniji pa ima med drugim tudi status jedrnega mesta pri vozlišču Mediteranskega koridorja in koridorja Baltik–Jadran ter status evropske metropolitanske regije rasti. In zakaj je vse to pomembno? Zato, ker reševanje prometne problematike in njeno financiranje nista le občinska in regionalna odgovornost, ampak tudi odgovornost Slovenije in Evropske unije.

Dejstvo je, da v Ljubljano, ki zagotavlja četrtno vseh delovnih mest v državi in prostor za večino pomembnih ustanov, in v regijo dnevno gravitira več kot 100 tisoč osebnih vozil. Poleg tega moramo upoštevati še ciljno-izvirni ter tranzitni cestni, železniški in letalski promet. Vodni promet lahko, z izjemo plovbe po reki Ljubljanici, za zdaj zanemarimo, vsaj omeniti pa moramo projekt vodnega prekopa Ljubljana–Soča–Jadransko morje iz 50. let 20. stoletja, ki je nastal pod urbanističnim peresom Maksa Fabianija (mimogrede, v letu 2015, to je ob njegovi 150. obletnici rojstva, bo Ljubljana organizirala veliko razstavo).

Projekt, izvedba in upravljanje s sistemom zbirnih središč P + R imajo vsaj tri dimenzije. Prva dimenzija je upoštevanje dejstva, da nekatera neformalna zbirna središča P + R v vsakodnevni slovenski prometni praksi že obstajajo: na primer na Tržaški cesti pri avtocestnem priključku Ljubljana zahod, v Medvodah ter ob avtocestnih priključkih Šentrupert in Dramlje na Štajerskem. Te izkušnje moramo povezati v sistem za Ljubljansko urbano regijo, pozneje pa tudi za celotno Slovenijo.

Druga dimenzija pomeni, da je omrežje zbirnih središč P + R neločljivi del projekta javni potniški promet v regiji. Zato je sicer prav in logično, da začnemo po fazah, vendar je hkrati jasno, da bo projekt v celoti zaživel šele po uvedbi predlaganih rumenih pasov, stalnih izboljšav voznega parka in novih prog LPP ter po uvedbi Regijskega centra za upravljanje s prometom. V celoti bo projekt izveden, ko ga bo tudi država oziroma vsakokratna Vlada RS prepoznala kot edini pravi model reševanja prometne problematike teritorija in akvatorija Slovenije.

Tretja dimenzija je urbana dimenzija. Prostor je vedno bolj dragocen, zato je na primer v občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana in v drugih občinah regije mogoče k sistemu parkiraj in prestopi vključiti spremljevalne dejavnosti: bencinske postaje, trgovine, servise in podobno. Tako postaja prometna infrastruktura del urbanega prostora in obratno, urbani prostor postaja bolj medsebojno povezan, in to po načelih trajnostne mobilnosti.

V prvih fazah priprave Regionalnega razvojnega programa smo zapisali, da je vizija LUR za obdobje 2014–2020 »zeleni motor razvoja, metropolitanska bioregija znanja«. Vizija je zavestno ambiciozna, je interdisciplinarna, občine in svet regije jo soglasno sprejemajo. Ker bo LUR regija, ki preudarno uporablja svoj prostor, naravne vire in energijo ter ker smo in bomo učinkovito notranje povezani, je seveda naziv Zelene prestolnice Evrope 2016 (ZPE 2016) tudi priznanje Ljubljanski urbani regiji, vsem občinam in vsem prebivalcem. Ker moramo in (z)moremo okoljske in prometne projekte načrtovati in upravljati skupaj.

POGOVOR O REGIJI, KONKURENČNOSTI, MOBILNOSTI IN RAZVOJU

Mobilnost je pomemben dejavnik razvoja. Kako ste jo vpeli v razvojno vizijo Ljubljanske urbane regije za obdobje do leta 2020?

»Naj začnem s pogledom od zgoraj navzdol, z nacionalne ravni torej: Ljubljanska urbana regija je najrazvitejša regija in središče dogajanja v Sloveniji, saj so v njej zgoščene ključne državne, raziskovalne, znanstvene, izobraževalne in kulturne institucije, zato jo v Regionalnem razvojnem programu Ljubljanske urbane regije med letoma 2014 in 2020 prepoznavamo kot gonilo razvoja Slovenije. Še naprej želimo krepiti vlogo regije kot nosilke gospodarskega razvoja v državi, hkrati pa stremeti k uresničevanju trajnostnega razvoja, torej tudi njegove okoljske in družbene komponente. In kaj je skupno doseganju teh ciljev? Mobilnost. Pa ne mobilnost za vsako ceno, ampak mobilnost, ki je trajnostno naravnana. Torej trajnostna mobilnost.«



mag. Lilijana Madjar,
direktorica RRA LUR

Kaj pa je značilno zanjo in kaj je še posebej pomembno z vidika njenega uresničevanja na območju LUR?

»Trajnostna mobilnost predpostavlja socialno pravičnost in prijaznost do okolja. S socialnim vidikom mislim predvsem na njeno dostopnost: za starejše, mlajše in vse druge, ki iz različnih razlogov nimajo avtomobila. Mobilnost mora biti tudi okolju prijazna, zato je v LUR nujno treba omejiti osebni motorizirani promet ter ljudi spodbuditi k hoji in kolesarjenju ter k uporabi javnih prevoznih sredstev. Pozitivne posledice manjše rabe osebnih avtomobilov ter uporabe okolju prijaznejših pogonskih sredstev, kot sta stisnjen zemeljski plin in električna energija, bomo čutili še drugje: zmanjšala se bosta poraba energije in onesnaževanje zraka, povečala se bosta tudi privlačnost urbanih središč in kakovost bivanja za prebivalce in obiskovalce. Ne gre pa zanemariti niti ekonomskega učinka trajnostne mobilnosti.«

Kako se ta odraža v slovenskem prostoru?

»Slovenija po podatkih Eurostata zaseda drugo mesto med evropskimi državami po izdatkih za osebno mobilnost, saj gospodinjstva za to namenijo kar 15 % svojih izdatkov. To pa zato, ker imamo veliko osebnih vozil in jih tudi veliko uporabljamo. Prehod na javni potniški promet, ki je dostopen, učinkovit in prijazen uporabnikom, zagotovo pomeni tudi razbremenitev družinskega proračuna za mobilnost.«

Kakšne načrte in cilje ste si v RRA LUR zastavili za učinkovito spoprijemanje z izzivi trajnostne mobilnosti?

»Da bi učinkovito opredelili cilje, smo najprej pogledali, kateri so ključni deležniki v regiji, ki lahko prispevajo k uresničevanju trajnostne mobilnosti. Ugotovili smo, da je to vseh 26 občin v regiji, vsi prevozniki ter ključne institucije na državni ravni. Vsi skupaj se že od začetka sodelovanja zavedamo, da moramo na izzive mobilnosti gledati dolgoročno. Zato smo se leta 2007 odločili, da bomo poskušali ugotoviti, kakšno bo stanje prometa v regiji čez dve desetletji. K sodelovanju pri pripravi študije Strokovne podlage urejanja prometa v regiji do leta 2027 in k njenemu sofinanciranju nam je uspelo pritegniti večino občin LUR, odzvalo se jih je kar 24. V strokovno skupino, ki je spremljala delo izvajalcev projekta, so se poleg predstavnikov nekaterih občin vključili tudi predstavniki državnih institucij in strokovnjaki s področja prometa. Da je danes ta študija tudi vodilo našega razvoja in nadaljnjih projektov, se moramo zahvaliti dejstvu, da sta pri njenem oblikovanju združena strokovno delo s prometnim modeliranjem ter da je bilo veliko časa posvečenega tudi oblikovanju konsenza med deležniki. Regija je prva v Sloveniji in tudi širše, ki je to strategijo zastavila dolgoročno. Ugotovili smo, da lahko dosežemo razvojne cilje le, če bo razvoj temeljil tudi na trajnostni mobilnosti, katere hrbtenica je javni potniški promet. Ta mora biti hiter, varen, učinkovit in ekonomsko dostopen.«

Kateri so prednostni projekti, ki ste jih zastavili?

»V okviru študije smo opredelili štiri sklope projektov za izboljšanje javnega prometa, ki skupaj z ukrepi za povečanje privlačnosti kolesarjenja in pešačenja celovito obravnavajo trajnostno mobilnost. Kot prvega naj omenim projekt Mreža P + R zbirnih središč v LUR, s čimer bomo zajezili osebni promet na obrobju regije oziroma čim bližje izvoru. Za ta projekt smo ocenili, da bomo ob relativno majhnih sredstvih za njegovo implementacijo dosegli velike učinke. Zato smo izjemno zadovoljni, da nam je uspelo uresničiti projekt. Za uspehe se moramo zahvaliti predvsem občinam Ljubljanske urbane regije, ki poleg naštetega veliko svojih sredstev namenjajo za izboljšanje sistema kolesarskih in spreha-

jalnih povezav v mestnih središčih ter med središči v regiji. Rezultati so spodbudni, saj se število kolesarjev večja, ker kolesarjenje postaja tudi način življenja. Študija omenja še vrsto ukrepov za izboljšanje upravljanja javnega prometa in spodbujanja njegove uporabe. Naj omenim le najpomembnejše: enotna vozovnica, usklajeni vozni redi, omejevanje dostopa vozil v središča mest in naselij, nova območja za pešce, vzpostavitev novih ločenih pasov za javni promet, širitve območij plačljivega parkiranja, uvajanje električnih vozil in vozil na stisnjen zemeljski plin, podaljševanje prog LPP, sistem za izposojanje koles Bicikelj ... Ne smemo pa pozabiti na dva dolgoročna projekta, ki zahtevata večje finančne vložke, a bosta bistveno povečala možnosti za trajnostno mobilnost v regiji. To sta uvedba sodobnih hitrih prog javnega prometa na glavnih vpadnicah ter posodobitev železniške infrastrukture, ki je sicer izključno v pristojnosti države. Z uresničitvijo teh dveh projektov se bo potovalna hitrost javnega potniškega prometa po regiji bistveno povečala.»

Zdi se, da ima večina ukrepov, ki ste jih že opravili, in ciljev, ki ste si jih zastavili, resnično skupni imenovalec v interesih regije in njenih posameznih občin, da s skupnim trudom izboljšajo mobilnost.

»Da, opazamo, da se dejavnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti dogajajo po celotni regiji in da so prizadevanja za doseganje zastavljenih ciljev na tem področju skupna tako v razvojnih in projektnih dokumentih kot tudi v vsakodnevni praksi in na terenu. Občine LUR pri svojih dejavnostih upoštevajo in uporabljajo strokovne podlage urejanja javnega prometa, čeprav zanje niso obvezujoče. Dejstvo je namreč, da smo strokovne podlage pripravili skupaj in v soglasju z občinami; uskladili smo jih glede na stanje, interese in načrte občin ter glede na občinske prostorske načrte. Veseli nas, da strokovne podlage dejansko živijo v praksi in so v pomoč pri izvajanju dejavnosti za doseganje trajnostne mobilnosti. To dobro koordiniranje interesov vseh občin ima pozitivne učinke tudi pri projektu vzpostavljanja zbirnih središč P + R.»

Kako ste zadovoljni z dosedanjim potekom projekta Mreža P + R zbirnih središč v LUR?

»Z dosedanjim potekom projekta smo izjemno zadovoljni, saj je dokaz, da lahko pri tako zahtevnem regionalnem projektu uspešno sodelujejo različno velike občine. Veseli nas, da nam je med pripravo projekta uspelo doseči spremembo operativnega programa za razvoj okoljske in prometne infrastrukture med letoma 2007 in 2013 ter projekt zbirnih središč P + R vanj umestiti kot vsebino, primerno za sofinanciranje s sredstvi EU. Ker je bil že med izvajanjem projekta objavljen razpis za pridobitev sredstev, smo seveda zelo zadovoljni, da

je bilo pet občin s šestimi zbirnimi središči P + R na tam razpisu uspešnih in da bomo do konca naslednjega leta dobili pet novih in eno razširjeno zbirno središče P + R. Zavedamo se, da izdelava idejnih projektov pomeni potrebo po usklajevanju vsebin z občinskimi prostorskimi načrti, zato je jasno, da bo izgradnja zbirnih središč P + R po občinah potekala z različnimi hitrostmi. Seveda pa bo dokončanje sistema P + R odvisno predvsem od vsebine razvojnih dokumentov za obdobje 2014–2020, od katerih pričakujemo, da bodo še v večji meri podpirali ukrepe za vzpostavitev trajnostne mobilnosti.«

Lahko izpostavite, kaj v okviru izvedbe projekta štejete za največji uspeh?

»V Sloveniji formalne regionalne ravni z izvirnimi pristojnostmi in izvirnimi prihodki nimamo. Imamo razvojne regije, ki v praksi delujejo večinoma na podlagi projektov in iskanja skupnih interesov. To pomeni, da morajo iskati skupni imenovalac med različnimi občinami, se dokazovati z dobrim delom in doseženimi rezultati. Le tako se lahko veliki projekti tudi uresničijo. Kot uspeh štejem, da nam je uspelo povezati vse tri ravni: nacionalno, lokalno in regionalno. V projektno skupino nam je uspelo vključiti predstavnike ministrstva za infrastrukturo in prostor, predstavnike občin in neodvisne strokovnjake. Vodili smo dialog med odločevalci, neodvisnimi strokovnjaki in izdelovalci projekta. Zato menim, da uporabni in kakovostno izdelani projekti niso naključje.«

Projekt nadaljujete. Ali in kaj boste poskušali v prihodnje na področju vzpostavljanja zbirnih središč P + R izboljšati?

»Velik preskok na poti k trajnostni mobilnosti se bo zgodil, ko bo država uresničila svoj projekt Integrirani javni potniški promet (IJPP), znotraj katerega je predvidena uvedba enotne vozovnice in koordiniranih voznih redov za vso Slovenijo ter še niz drugih ukrepov. To je ena od ključnih zadev v pristojnosti države, ki pa je za regijo in razvoj javnega prometa izjemnega pomena. S strani RRA LUR pa bo v prihodnje ključnega pomena promocija projekta ter obveščanje o pomenu in možnostih uporabe javnega potniškega prometa, mreže zbirnih središč P + R, njihovo enotno označevanje itd. Skratka vse tisto, kar bo ljudi pritegnilo k uporabi zbirnih središč P + R.

Se bodo obstoječim ključnim akterjem projekta v prihodnje pridružili še kateri novi oziroma si boste za to prizadevali?

»Nove akterje si želimo oziroma jih pričakujemo na različnih ravneh oziroma iz različnih razlogov. Naj najprej omenim željo RRA LUR in drugih dosedanjih partnerjev v projektu po tesnejšem sodelovanju z odločevalci na nacionalni ravni, predvsem z ministrstvom

za infrastrukturo ter ministrstvom za okolje in prostor, saj sta trajnostna mobilnost in kakovost okolja tesno povezana. Nadalje pričakujemo, da se bodo v sistem zbirnih središč $P + R$ v prihodnje aktivno vključevali tudi ponudniki različnih storitev. Sistem zbirnih središč $P + R$ mora biti fleksibilen in se odzivati na potrebe potrošnikov. Če bodo storitve vedno bolj pestre, bodo zbirna središča $P + R$ tudi bolj zanimiva za uporabnike. Ne nazadnje pa so kot akterji v projektu pomembni tudi vsi javni prevozniki, tako linijski kot LPP in železnice. Če se bo na ravni prevoznikov karkoli spremenilo, če se bodo pojavili kakšni novi, si bomo zagotovo prizadevali za njihovo vključitev v projekt.«

Kateri bodo torej naslednji koraki v okviru projekta Mreža $P + R$ zbirnih središč v LUR in od česa je odvisen njihov uspeh?

»V letu 2015 načrtujemo, da bo v LUR delovalo devet zbirnih središč $P + R$, kar bo pomemben zametek bodoče mreže zbirnih središč. Izgradnja novih zbirnih središč $P + R$ je odvisna od različnih dejavnikov. Občine, ki tega še niso storile, morajo sprejeti ustrezne prostorske akte ali jih uskladiti z državnimi institucijami, kjer gre za zbirna središča $P + R$ s posebnimi omejitvami oziroma pogoji. Izjemno pomembno bo, ali bodo za zbirna središča $P + R$ v primerni višini zagotovljena sredstva EU za sofinanciranje, saj gre za znatna vlaganja, ki imajo posredne pozitivne učinke na okolje in družbo, nimajo pa neposrednih ekonomskih učinkov. Ključno je, da država, ki bo skozi evropska sredstva omogočila sofinanciranje ukrepov, upošteva vso heterogenost Slovenije in dejstvo, da v sistem vstopajo različno velike občine z različno velikimi načrtovanimi zbirnimi središči: od zelo majhnih do zelo velikih zbirnih središč $P + R$. Temu primerno je treba omogočiti sofinanciranje in skladno s tem pripraviti tudi razpise. Zbirna središča $P + R$ morajo biti zanimiva za uporabnike. Po eni strani to pomeni odlične prometne povezave, po drugi strani pa vključevanje ponudbe dodatnih storitev. Pri promociji trajnostne mobilnosti in uporabe javnega prometa moramo država, občine in regija z roko v roki razvoj načrtovati in ga potem tudi izvajati.«

Bi za zaključek želeli sporočiti še kaj?

»Zahvalila bi se vsem, s katerimi smo že leta 2007 začeli stopati po poti trajnostne mobilnosti, ker smo verjeli v cilje našega projekta. Dobro sodelovanje je očitno obrodilo sadove, saj je zelo kmalu sledil projekt Mreža $P + R$ zbirnih središč v LUR. Prepričana sem, da smo z dosedanjim delom dokazali, da gremo v pravo smer in da bomo lahko uspešno gradili trajnostno mobilnost v regiji tudi naprej. Želimo pa si, da nam bo na tej poti partner tudi država s svojimi ukrepi in da bo država to, kar smo ustvarili, tudi upoštevala v nacionalnih prometnih politikah in strategijah.«

1. Izzivi mobilnosti na območju LUR	19
2. Pomen trajnostne mobilnosti	20
3. Vodilna načela za uresničevanje trajnostne mobilnosti	22
4. V središču celostnega načrtovanja prometa naj bo kakovost bivanja	24
5. Načrti za prihodnost	28

O MOBILNOSTI V LUR: DANES IN JUTRI¹

1. Izzivi mobilnosti na območju LUR²

Ljubljanska urbana regija (LUR) je glavni cilj migracijskih tokov v Sloveniji in regija, ki zaradi zaposlitvenih, izobraževalnih in drugih priložnosti močno privlači zaposlene in študente iz sosednjih regij. V njeno gravitacijsko središče, Mestno občino Ljubljana, se stekajo glavni regionalni, medregionalni in mednarodni tranzitni tokovi. LUR je eno od pomembnejših vozlišč evropskega jedrnega omrežja, saj skozenj potekata Baltsko-Jadranski in Mediteranski koridor, z vstopom novih članic z območja Balkana v EU pa prometno vozlišče še dodatno pridobiva na pomenu.

Dosedanji razvoj prometnega sistema v Sloveniji je potekal predvsem v smeri izboljševanja cestne infrastrukture, kar je vodilo v izboljševanje mobilnosti za uporabnike osebnih vozil. Na drugi strani pa je razvoj železniškega omrežja in javnega prevoza potnikov stagniral oziroma v nekaterih primerih glede na stanje v preteklosti celo nazadoval.

Izgradnja avtocestnega omrežja je v preteklosti sicer povečala mobilnost motoriziranih udeležencev v prometu, zaradi hkratnega zanemarjanja drugih oblik prevozov pa je povzročila tudi negativne posledice. Te se kažejo predvsem v slabši mobilnosti

¹ Avtor poglavja O mobilnosti v LUR: danes in jutri je Matej Gojčič (RRA LUR), namestnik direktorice za razvoj in splošne zadeve. Viri za vsebine tega poglavja so: Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (31. marec, 2014): Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2014–2020, 1. delovni osnutek; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (2013): Trajnostna mobilnost – priročnik za učitelje v srednjih šolah; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (2012): Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije.

² Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (31. marec, 2014): Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2014–2020, 1. delovni osnutek.

nemotoriziranih udeležencev v prometu, prometnih zastojih, preseženih vrednostih izpušnih plinov ter slabši kakovosti zraka in na sploh okolja, v hrupu, nezadovoljivi prometni varnosti, pa tudi v čedalje večji in slabo nadzorovani suburbanizaciji.

Na območju LUR so zato med glavnimi cilji pri izboljšanju mobilnosti:

- posodobitev in optimizacija železniškega omrežja,
- povečanje konkurenčnosti in učinkovitosti javnega prevoza,
- spodbujanje uporabe javnega prometa in
- spodbujanje nemotorizirane mobilnosti.

2. Pomen trajnostne mobilnosti

Trajnostna mobilnost se je kot koncept v razpravah o prihodnosti urejanja prometa že dodobra uveljavila, le redkokdaj pa tisti, ki koncept uporabljajo, tudi pojasnijo, kako ga pravzaprav razumejo.

Dobro razvit in uravnotežen prometni sistem pomembno prispeva h kakovosti bivanja in omogoča gospodarski razvoj. Promet, dostopnost in mobilnost so ključnega pomena za vsako skupnost, hkrati pa so tudi vir razvojnih dilem. Ena od osrednjih dilem je: ali zagotavljati dostopnost in mobilnost ter izpeljati s tem povezane projekte in investicije ali raje umirjati razvoj in se tako izogniti negativnim učinkom, na primer poslabšanju stanja okolja in posledicam za zdravje?

Poenostavljeno rečeno nam promet na eni strani koristi (povečuje mobilnost), na drugi strani pa škodi (onesnažuje zrak, kar negativno vpliva na naše zdravje). Iskanje ravnovesja med tema dvema stranema skriva torej ključ pomena trajnostne mobilnosti.

Tako kot na drugih področjih, na primer v gospodarstvu, oskrbi z energijo, kmetijstvu in gozdarstvu ter številnih drugih, je tudi na področju urejanja prometa v ospredju trajnostni pristop. Pomeni zadovoljevanje družbenih, okoljskih in ekonomskih potreb ob hkratnem zmanjševanju neželenih učinkov prometa na omenjene tri segmente, torej: družbo, okolje in ekonomijo.

V praksi to konkretno pomeni, da gre pri tem za oblikovanje priložnosti za prebivalce, da kakovostno živijo in so mobilni tudi brez osebnih avtomobilov, saj je izboljšana dostopnost z javnimi prevoznimi sredstvi in so ustvarjeni pogoji za ugodno, udobno, varno in časovno učinkovito kolesarjenje ali hojo.

»Prebivalci se v tako urejenem prometu počutijo varno, saj je prometna kultura na visoki ravni, manj je nesreč in poškodb, ulice in javni odprti prostori v naseljih postanejo spet bolj prostor srečevanja, igre in užitka ter manj prostor prevažanja in parkiranja. Tako urejen promet prispeva tudi k čistejšemu zraku, zmernejšemu hrupu in manjši porabi neobnovljivih virov energije. Trajnostni pristop k obravnavi prometa s tem predstavlja eno od ključnih razvojnih priložnosti sodobne družbe.«³

Kaj je (prometna) dostopnost?

(Prometna) dostopnost je v primeru javnega potniškega prometa prostorska ali časovna razdalja od izbranega izhodišča do postajališča javnega potniškega prometa, merjena v metrih, kilometrih ali minutah. Izhodišče je lahko naselje ali bivališče, šola, zdravstvena ustanova ali delovno mesto. Dostopnost je dejstvo, da je od/do postajališča mogoče priti v primerno kratkem času, da je povezava ustrezno urejena za posamezne, predvsem trajnostne načine dostopanja (npr. za hojo in kolesarjenje) in za posamezne skupine prebivalstva (npr. za ljudi s fizičnimi in senzornimi oviranostmi, za otroke, starejše, mamice z vozički).

Kaj je trajnostni promet?

Trajnostni promet je promet s potovalnimi načini, ki imajo majhen negativen vpliv na okolje, kot so hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, odgovorna uporaba avtomobila, okolju prijazna vozila itd.

Kaj je mobilnost?

Mobilnost je možnost premikanja ljudi in blaga in je odvisna od razpoložljivih potovalnih načinov.

³ Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (2013): Trajnostna mobilnost – priročnik za učitelje v srednjih šolah, str. 81. Dostopno na: <http://www.na-postaji.si/priro%C4%8Dnik/srednje-%C5%A1ole.pdf>.

Kaj je trajnostna mobilnost?

Trajnostna mobilnost je premikanje na trajnosten način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in podobno. Pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov.

Kaj je upravljanje trajnostne mobilnosti?

Upravljanje trajnostne mobilnosti je koncept, ki spodbuja trajnostni promet in upravlja prometno povpraševanje tako, da spreminja stališča in potovalne navade ljudi, ki danes temeljijo na netrajnostni mobilnosti (na avtomobilu). Cilj upravljanja trajnostne mobilnosti je zagotavljanje pogojev za povečanje deleža poti, opravljenih na trajnosten način, na primer spodbujanje otrok in zaposlenih, da prihajajo v šolo, vrtec ali na delo peš, s kolesom, avtobusom ali vlakom namesto z avtom.

Vir: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (2013): Trajnostna mobilnost – priročnik za učitelje v srednjih šolah (str. 10–12).

3. Vodilna načela za uresničevanje trajnostne mobilnosti

Vodilna načela za uresničevanje trajnostne mobilnosti so prikazana v spodnji shemi (shema 1).



Shema 1: Načela za uresničevanje trajnostne mobilnosti

Glavno načelo je **zagotavljanje dostopnosti**. V primeru dostopnosti javnega potniškega prometa pomeni to poleg ponudbe javnega prevoza (hitrost, frekvenca, cena ...) tudi prostorsko ali časovno razdaljo od izbranega izhodišča (na primer naselja, bivališča, šole, delovnega mesta, zdravstvene ustanove itd.) do postajališča javnega potniškega prometa (merjeno v metrih, kilometrih ali minutah). Pod dostopnost javnega prevoza torej lahko razumemo:

- obstoj dovolj frekventnega, časovno učinkovitega in finančno dostopnega javnega prevoza,
- dostopnost do postajališča v primerno kratkem času,
- dostop do postajališča, urejen za posamezne, predvsem trajnostne načine dostopanja (npr. za hojo in kolesarjenje),
- da je povezava ustrezno urejena tudi za posamezne skupine prebivalstva (npr. za ljudi s fizičnimi in senzornimi oviranostmi, za otroke, starejše, mamice z vozički).

Preostala tri načela trajnostne mobilnosti pa so skladna s temeljnimi stebri uresničevanja trajnostnega razvoja, ki predpostavljajo nenehno iskanje ravnotežja med družbenimi, okoljskimi in ekonomskimi vidiki.

Družbeni vidik poudarja pomen trajnostne mobilnosti za izgradnjo dobro delujoče skupnosti in krepitev kakovosti življenja v njej. V okviru tega vidika so posebej pomembna načela družbene in medgeneracijske enakosti, zdravja in varnosti ter osebne odgovornosti za sprejemanje trajnostno naravnanih odločitev, povezanih z osebno mobilnostjo in potrošnjo.

Okoljski vidik trajnostne mobilnosti izpostavlja pomen oblikovanja prometnih sistemov, ki zmanjšujejo fizične in biološke obremenitve okolja ter spoštujejo meje zmogljivosti ekosistemov. Potrebe po mobilnosti moramo zadovoljiti tako, da hkrati čim manj onesnažujemo okolje, kar med drugim zajema tudi izpuste škodljivih snovi, ki škodujejo zdravju, vplive na podnebne spremembe zaradi uporabe fosilnih goriv in zmanjševanje biotske raznovrstnosti. Pomembna je tudi odgovorna raba virov, kar vključuje vire energije za pogon prevoznih sredstev ter rabo prostora za postavitev prometne infrastrukture in njeno delovanje.

Ekonomski vidik trajnostne mobilnosti poudarja pomen stroškovne učinkovitosti trajnostnih prometnih sistemov, predvsem pravičnost razdelitve stroškov in njihovo celovito obravnavo. To pomeni upoštevanje tudi doslej skritih stroškov zagotavljanja mobilnosti, kot so družbeni in okoljski stroški. Pozabiti pa ne smemo niti na ekonomske priložnosti v segmentu zagotavljanja novih delovnih mest, ki jih prinaša preoblikovanje prometnega sistema v smeri oblikovanja priložnosti za zagotavljanje trajnostne mobilnosti.

Uresničevanje trajnostne mobilnosti torej temelji na celoviti ureditvi prometa, ta pa zajema različne vidike in vplive, ki jih imata promet in mobilnost na naše življenje.

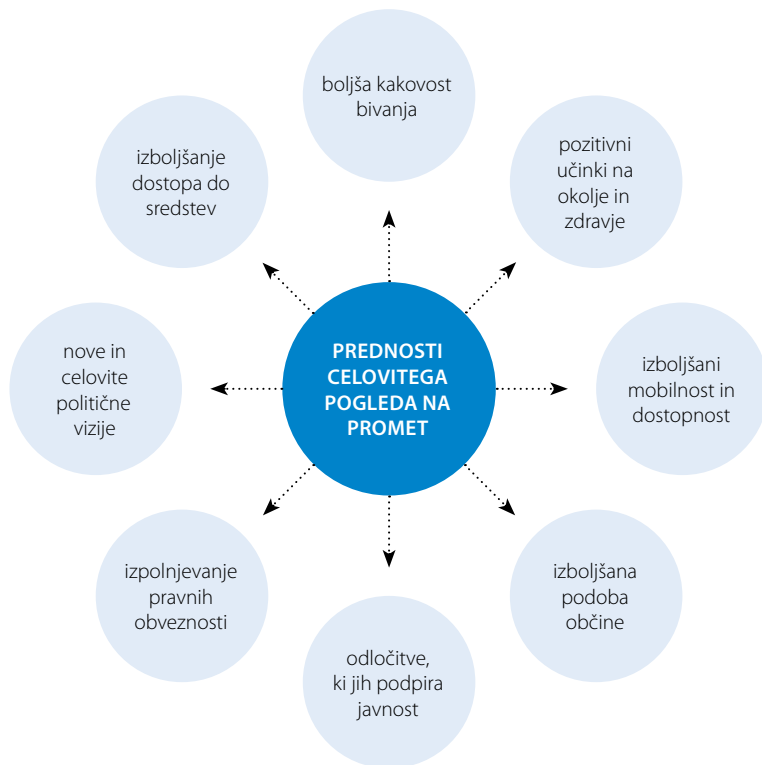
4. V središču celostnega načrtovanja prometa naj bo kakovost bivanja

»Celostno urejen promet ne pomeni zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih občin, podjetij in gospodinjstev, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Strateška obravnava prometa prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj.«⁴

Kot je razvidno iz sheme 2, so med ključnimi koristmi celostnega načrtovanja prometa boljša kakovost bivanja, pozitivni učinki na okolje in zdravje, izboljšani mobilnost in dostopnost, ustvarjanje okolja za konkurenčnost gospodarstva ter sprejemanje odločitev, ki jih podpira javnost.

⁴ Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (2012): Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, str. 5. Dostopno na: http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf.

Shema 2: Prednosti celovitega pogleda na promet⁵



⁵ Shema je pripravljena na podlagi vsebin iz priročnika Ministrstva za infrastrukturo in prostor (2012): Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, str. 8, 9. Dostopno na: http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf.

Prvi korak je analiza razvojnih ciljev občin in regije

Celovit pristop se razlikuje od tistega, kar smo počeli doslej, torej od običajnih prometnih načrtov in prometnega inženiringa. Doslej so načrtovalci prometa in inženirji obravnavali prometne težave z vidika zmogljivosti infrastrukture in storitev, zato so predvideli ceste in javni prevoz, s katerim bi zadovoljili naraščajoče potrebe po mobilnosti. Celovit pristop pa se začne z analizo, kaj želijo občine doseči, in šele na podlagi analize razvije prometne ukrepe za doseganje zastavljenih ciljev.

V primeru Ljubljanske urbane regije se tako v okviru priprave Regionalnega razvojnega programa Ljubljanske urbane regije za obdobje 2014–2020 oblikujejo naslednji cilji:

- učinkovito notranje povezana regija,
- regija, ki preudarno uporablja svoj prostor, naravne vire in energijo,
- regija, ki spodbuja razvoj znanja, kreativnosti in inovativnosti,
- prepoznavna in konkurenčna metropolitanska regija,
- regija, ki omogoča kakovostna delovna mesta,
- regija, ki zagotavlja visoko kakovost bivanja.

Pri celovitem pristopu urejanja prometa se moramo torej najprej vprašati, koliko prometa sploh potrebujemo za doseganje zastavljenih ciljev in v kakšni meri se nepotrebnim potem lahko izognemo ali pa jih skrajšamo. Pri tem nam sodobne informacijske tehnologije, učinkovito prostorsko načrtovanje, umeščanje dejavnosti v prostor, lokalna samooskrba, načrtovanje mobilnosti in druga razpoložljiva orodja lahko zelo pomagajo. Promet, ki se mu ne moremo izogniti, je potem v drugem koraku treba v največji možni meri usmeriti v sisteme, ki so okoljsko in energetsko učinkoviti (železniški prevoz, kolektivni prevoz, kolesarjenje, pešačenje ...). V zadnjem koraku celovitega urejanja prometa pa je treba poskrbeti, da so tudi prevozna sredstva učinkovita in se v čim večji meri napajajo iz obnovljivih virov energije.

Pomen koordinacije politik in celostnega pristopa k načrtovanju

Med glavnimi pomanjkljivostmi obstoječih praks na področju načrtovanja prometa je odsotnost koordinacije med različnimi politikami in institucijami. Koordinacija je zato glavni vir inovativnosti in izboljšav. Za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti, katere izhodišče je krepitev kakovosti bivanja, moramo vzpostaviti prometni sistem, ki zadovoljuje družbene, okoljske in ekonomske potrebe, hkrati pa zmanjšuje neželene učinke prometa na družbo, okolje in gospodarstvo.

Zato je celostno načrtovanje prometa način, ki izpolnjuje omenjene potrebe in nenehno išče ravnotežje med njimi. Prepoznati je treba na primer potrebe med poselitvijo in prometom ter povezave z drugimi področji, kot so razvoj gospodarstva, turizma, izobraževanja in drugo.

Mobilnost s posebnim poudarkom pri oblikovanju rešitev spodbujanja trajnostne oblike mobilnosti je tako treba iskati na vseh področjih in postavljenih prioritetah,

saj mobilnost kot horizontalna vsebina v veliki meri lahko vpliva na njihovo realizacijo oz. posamezni ukrepi povratno vplivajo na potrebe po mobilnosti.

V Regionalnem razvojnem programu, ki se pripravlja za obdobje 2014–2020, so tako oblikovane tri glavne prioritete, ki definirajo potrebo po mobilnosti ali pa mobilnost vpliva na njih: **gospodarstvo, okolje in ljudje**.

Prioritete in programi RRP LUR 2014–2020:

Prioriteta 1: **Rast konkurenčnosti regijskega gospodarstva**

Program 1.1: Inovativnost, kreativnost, znanje za konkurenčno gospodarstvo

Program 1.2: Zelene ekonomije

Prioriteta 2: **Ohranjeno okolje in trajnostna raba virov**

Program 2.1: Podnebno varna in energetska prijazna regija

Program 2.2: Okoljska infrastruktura

Program 2.3: Ohranjanje narave

Prioriteta 3: **Ljudem prijazna regija**

Program 3.1: Trajnostna mobilnost

Program 3.2: Urejanje prostora

Program 3.3: Družbeno povezovanje in enake možnosti

Program 3.4: Kultura

Program 3.5: Šport

Seveda pa cilji, prioritete in programi ne morejo biti uresničeni, če ni zagotovljene dobre koordinacije med različnimi nivoji upravljanja (vertikalno) in med različnimi sektorji (horizontalno). Veliko pozornosti je tako treba nameniti sektorskemu povezovanju in usklajevanju sektorskih načrtov, da se oblikujejo skupne strategije, ki se bodo odražale v razvojnih prioritetah, pozneje pri oblikovanju z dogovorjenimi cilji skladnih proračunov in na koncu tudi usklajeno pri umeščanju ukrepov v prostor. Skupni načrti in usmeritve države so potem lahko dobro izhodišče za usklajevanje z regionalnim in lokalnim nivojem, ki bosta s tem dobila jasne in enovite usmeritve države ter se nanje ustrezno odzvala s posredovanjem svojih lokalnih potreb in zastavljenih ciljev. Regionalni nivo načrtovanja, ki je v Sloveniji omejen na zgolj manjši

del razvojnega načrtovanja, lahko tukaj ponudi platformo za učinkovito povezovanje lokalnih politik in njihovo usklajevanje z nacionalnim nivojem.

Predvsem pri oblikovanju dolgoročnega načrtovanja je treba zagotoviti minimalen konsenz ter transparentnost procesov priprave dokumentov in usklajevanja z različnimi deležniki. Le tako in z dobro promocijo oblikovanih ciljev je nato mogoče zagotoviti učinkovito izvajanje načrtov z omejenim vplivom aktualnih političnih razmerij.

5. Načrti za prihodnost

Z razmahom osebnega avtomobila in enostransko usmeritvijo pri vlaganjih v prometno infrastrukturo smo postali družba z zelo netrajnostnim načinom mobilnosti, kar poleg sicer povečane mobilnosti prebivalstva in blaga prinaša veliko negativnih okoljskih, družbenih in gospodarskih posledic. V prihodnje je treba z jasno začrtno politiko in koordiniranim ukrepanjem negativno spiralo počasi obrniti v smer trajnostne mobilnosti.

Ključno je, da se osebnim cestnim prevozom potnikov in blaga ponudi alternativa, ki bo konkurenčna, ne bo zmanjševala mobilnosti in bo okoljsko sprejemljivejša. Kot hrbtenici medregionalnega in regionalnega prometa je tako treba posebno pozornost nameniti vlaganjem v železniške prevoze, kjer danes infrastruktura ne zmore zadovoljevati povpraševanja in dosegati potrebnih kapacitet in hitrosti. Skozi premišljene in usklajene investicije je predvsem treba slediti potrebam rastočega tovarnega prometa, pri tem pa stremeti k vzpostavitvi taktnega javnega prevoza potnikov. Manjše dograditve tirov (npr. Tivolski lok), delne dvotirnosti, povečanje nosilnosti prog, posodobitev upravljanja in signalizacije, nove postaje in postajališča ter zadostno število sodobnih vozil so le nekateri od nujnih ukrepov na tem področju. Ob teh prioritetenih ukrepih pa je treba pripravljati investicije, ki bodo tudi dolgoročno zagotavljale konkurenčnost in pomen železniških prevozov, med katerimi je treba izpostaviti celovito rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča, polno dvotirnost v ključnih smereh (Koper, Jesenice ...) in povečati hitrosti potovanja, da bodo konkurenčne cestnemu prometu.

Sistem zbirnih središč P + R mora delovati kot enovit sistem in postati neločljiv del prometnega načrtovanja, s čimer bo lahko potnikom omogočil prestop v bolj trajnostno naravnan javni prevoz. Del potnikov bo zaradi zmogljivih avtocestnih povezav in razpršene pozidave slovenskega prostora vedno začel svoja potovanja z osebnimi vozili in tem potnikom je treba z zmogljivim sistemom zbirnih središč P + R omogočiti prehod na javni prevoz čim bližje izvoru njihovega potovanja, najpozneje pa pred vstopom v urbana središča.

Zmogljiv, hiter in cenovno konkurenčen javni prevoz potnikov je še posebej ključen v urbanih središčih in predvsem na najbolj obremenjenih vpadnicah v mesta, kjer je predvsem pomembno, da je javni prevoz potnikov ločen od preostalega prometa in ima zagotovljeno tudi prednost v križiščih. Rumeni pasovi in okolju prijazni avtobusi lahko zagotavljajo minimalni standard, ob povečanem povpraševanju pa so upravičena tudi razmišljanja v smeri večanja njihove zmogljivosti in kapacitete (BRT – Bus Rapid Transit) ali pa celo o (vnovični) uvedbi tirnih vozil v urbanih središčih.

Upravljanje javnega prometa je zagotovo nujen predpogoj, če želimo zagotoviti učinkovito in usklajeno delovanje vseh sistemov. Enotni tarifni sistem in vozovnice, enotni vozni redi vseh sistemov, enotno upravljanje, posodobljen sistem sofinanciranja javnega prevoza na nacionalnem ali minimalno regionalnem nivoju skupaj z lokalnimi politikami omejevanja dostopa v mestna središča in politikami parkiranja lahko bistveno prispevajo k spremembi doživetja in uporabe različnih načinov mobilnosti. Ne nazadnje pa bo zelo pomembno zagotavljati tudi pogoje za nemotorizirane oblike mobilnosti (pešačenje, kolesarjenje) ter s promocijskimi aktivnostmi spet vrniti ugled in atraktivnost javnih prevozov.

1. Uvod	31
2. Pregled stanja v Ljubljanski urbani regiji	34
3. Lokacije zbirnih središč P + R	38
4. Ciljne skupine	42
5. Dimenzioniranje števila parkirnih prostorov	43
6. Opremljenost in oblikovanje zbirnih središč P + R	45
7. Izvedljivost zbirnih središč P + R	51
8. Finančna analiza	53
9. Družbenoekonomska analiza	58
10. Sofinanciranje projekta	60
11. Zaključek	62

PREDSTAVITEV PROJEKTA MREŽA P + R ZBIRNIH SREDIŠČ V LUR

1. Uvod⁶

O d začetka množične uporabe avtomobilov, kot glavnega prevoznega sredstva za mobilnost prebivalstva in posledične suburbanizacije, so prevladujoča tema prometnih raziskav večjih prometnih vozlišč in urbanih središč zastoji na mestnih vpadnicah in v mestnih središčih. Prvi odziv na večanje števila osebnih vozil in pojav zastojev je bila gradnja novih cest, s čimer se zastoji niso zmanjšali, saj je boljša pretočnost prometnic količino in atraktivnost osebnih vozil le še povečala. Ob tej ugotovitvi, ob naraščajočih stroških gradnje in vzdrževanja cest ter zavedanju o negativnih vplivih avtomobilskega prometa države in mesta po svetu vse pogostejše uporabljajo sodobnejše pristope k upravljanju prometa. Poleg gradnje in izboljšav prometne infrastrukture je zato vse bolj pomembno tudi zmanjšanje rabe osebnih avtomobilov ter spodbujanje rabe javnega prevoza. Med ukrepe, ki k temu prispevajo, sodi tudi uvajanje sistema P + R (»park and ride«, slov. parkiraj in prestopi), ki je tako v prvi vrsti upravljavski mehanizem za manjšanje pritiska osebnega prometa na mestna središča in spodbujanje k uporabi javnega prometa.

Koncept P + R je bil prvič opisan že leta 1927, ko je Austin MacDonald z Univerze v Pensilvaniji predlagal: »Voznik lahko pelje avtomobil do obrobja prometne zgostitve, ga parkira na primernem mestu in uporabi drug prevoz za dokončanje poti. Posledici tega sta minimalno porabljen čas in največje udobje za voznika; pa tudi zmanjšanje prometnega zastoja.«

⁶ Inštitut za politike prostora (januar, 2014): P + R: lokacija, oblikovanje, oprema (interno gradivo).

Pojav prvih zbirnih središč P + R sega v šestdeseta in sedemdeseta leta prejšnjega stoletja, ko so prva vozlišča zgradili v Združenih državah Amerike in v Veliki Britaniji. Prvi lokalno koordinirani P + R v Evropi je bil uveden v Oxfordu leta 1964, vendar je bil dejaven le deset mesecev, ker je zanj obveljalo mnenje, da je neuspešen. Prvi trajni P + R pa deluje od leta 1966 v Leicesteru. Odločitev za zgodnje sisteme P + R ni bila utemeljena z raziskavami. To so bili le lokalni poskusi, ki so temeljili na prometu in zastojih na določenem območju (Manns, 2010: 144)⁷.

Čeprav so sistemi P + R prihajali v ospredje od šestdesetih let naprej, se večinoma niso širše uporabljali do devetdesetih let 20. stoletja in zato tudi niso bili prisotni v nacionalnih politikah. Razlog za to je prevladujoča prometna politika 20. stoletja, da se zastoji lahko preprečijo le z večanjem zmogljivosti cest. Pristop »napovej in naredi« je v Veliki Britaniji dosegel svoj vrh leta 1989, ko so zaznali veliko rast prometa ter posledično napovedali potrebo po bistveno širših glavnih cestah in avtocestah za preprečevanje zastojev (Manns, 2010: 145).

Po poročilu Brundtlandine komisije (1987)⁸ in konferenci v Riu (1992) se je politično ozračje na nacionalni in mednarodni ravni začelo spreminjati. V prometne politike so začeli vključevati tudi premisleke o trajnostnem pristopu k urejanju prometa. Novi cilji prometnih politik so tako obsegali tudi nove pristope in spremenjena orodja. Sistemi P + R so postali ena od manj skrajnih možnosti omejevanja osebnega prometa in njihova gradnja je začela povsod po svetu naraščati. Vzporedno so naraščala tudi spoznanja o zahtevah za dobro delovanje sistemov P + R in vanje vključenih parkirišč. Izkušnje so pokazale, da so uspešna zbirna središča P + R več kot le parkirišča ob postaji javnega potniškega prometa (JPP), zato je pri uvajanju sistemov P + R treba veliko pozornosti nameniti izboru lokacij.

Dostopnost zbirnega središča P + R za uporabnike in njegova lega sta ključna podatka pri dimenzioniranju zbirnega središča v prometnem sistemu. Pri tem je treba upoštevati, da je izbor lokacije bistven tudi zaradi mehkih dejavnikov, ki vplivajo na to, kako pogosto bodo uporabniki sistem uporabljali ter kolikšen in kakšen bo

⁷ Manns, Jonathan (marec, 2010): Park-and-Ride: Politics, Policy and Planning. Town & Country Planning: 144–148. Dostopno na: http://www.academia.edu/3073015/Park-and-Ride_Politics_Policy_and_Planning.

⁸ Brundtland Commission (1987): Our Common Future. Oxford, Oxford University Press.

vpliv zbirnega središča P + R na prometni sistem (npr. zasedenost JPP) in na lokalno okolje. Neustrezno načrtovano, torej slabo umeščeno ter oblikovano in opremljeno zbirno središče bo lahko prazno.

Zbirna središča P + R namreč optimizirajo prometne tokove regij, saj predvsem dnevnim migrantom ponujajo možnost poenostavitve in pocenitve vsakodnevnih poti, za lokalne skupnosti pa lahko s smiselno prostorsko umestitvijo ter skrbnim izborom spremljevalnih in dodatnih vsebin pomenijo še precej več. Več avtorjev (AASHTO, 2004⁹ in Gehl, 2010¹⁰) v svojih delih poudarja, da je pri vseh elementih infrastrukture, namenjene JPP, pri zbirnih središčih P + R pa še posebej, treba upoštevati, da ne gre le za promet ali parkirišča, temveč da so to predvsem prostori za ljudi. Avto bomo prej pustili tam, kjer nas ni strah, da se mu bo kaj zgodilo, in kjer se tudi sami počutimo dobro in varno. Uspešne prestopne točke oziroma zbirna središča P + R so torej tista, ki uporabniku ponujajo več kot le parkirni prostor in avtobusno postajališče. Starejši primeri zbirnih središč P + R so pogosto zgolj parkirišča, novejša evropska zbirna središča P + R pa stremijo h kakovostnemu oblikovanju prostora, pestri ponudbi programa in boljši vpetosti v okolico.

Dodatne dejavnosti sicer niso del zbirnega središča P + R v investicijskem ali lastniškem smislu, vendar morajo biti del razmisleka o njegovem načrtovanju. Kjer prostorske možnosti dopuščajo, je optimalna rešitev, da za določene dejavnosti predvidimo prostor v neposrednem stiku z zbirnim središčem. Lokalni skupnosti lahko zbirna središča prinašajo več prednosti:

- **nova delovna mesta:** pametno umeščeno in zasnovano zbirno središče P + R ustvarja razmere za razvoj lokalnega gospodarstva, s čimer lahko tovrstno središče koristi občinam, ki z njihovo pomočjo dobijo več centralnih dejavnosti in se tako ne preoblikujejo v spalna naselja. Ljudje, ki avtomobile pustijo v svojem kraju, so bolj vezani na lokalne storitve, saj se ne vozijo v velika nakupovalna središča. Primeri komercialnih dejavnosti ob zbirnem središču P + R v lokalnih okoljih so lahko: bencinska črpalka, trgovina, kavarna;

⁹ AASHTO (2004): Guide for Park-And-Ride Facilities.

¹⁰ Gehl Architects (2007): Public transportation interchange guidelines. Copenhagen, Gehl Architects.

- **več vsebine:** P + R bogati naselje z vsebinami za občane in s tem prispeva k večji pestrosti dogodkov v kraju. Nekatere od možnih vsebin, ki dopolnjujejo uporabo zbirnega središča P + R, so lahko rekreativni športi, turizem, kultura.

Glede učinkovitosti so po nekaterih virih najuspešnejša srednje velika do velika zbirna središča P + R. Ta naj bi pritegnila največ dnevnih migrantov brez preobremenitev drugih prometnih podsistemov (Reynolds, Smith in Hills Inc., 2009¹¹). Drugi viri (npr. VTPI, 2010¹²) pa govorijo, da so manjša lokalna zbirna središča z vidika lokalnih skupnosti pogosto primernejša, ker omogočajo resno zmanjšanje obsega uporabe osebnih avtomobilov in povečajo možnosti dostopa JPP pešcem in kolesarjem. Tako se razširi krog potencialnih uporabnikov zbirnih središč, hkrati pa manjša zbirna središča omogočajo ohranitev storitvenih dejavnosti v lokalnem okolju. S stališča novih delovnih mest to lahko pomeni, da se ta ustvarjajo prav tam, kjer so najbolj zaželeni.

V uvodu smo predstavili, kako so se sistemi P + R razvijali skozi zgodovino in na kaj moramo biti pozorni pri načrtovanju zbirnih središč P + R, če želimo, da so uspešna. Te ugotovitve in izkušnje dobro delujočih sistemov P + R v tujini smo upoštevali tudi pri načrtovanju projekta Mreža P + R zbirnih središč v LUR, ki ga predstavljamo v nadaljevanju.

2. Pregled stanja v Ljubljanski urbani regiji¹³

Dosedanji razvoj prometnega sistema je v Sloveniji potekal predvsem v smeri izboljševanja cestne infrastrukture kot posledice naraščanja motorizacije. Tako se je izboljševala mobilnost uporabnikov osebnih vozil, medtem ko je konkurenčnost JPP v primerjavi z osebnimi vozili upadala.

¹¹ Reynolds, Smith in Hills Inc. (2009): Park-An-Ride Study. Jacksonvill. Dostopno na: <http://www.jtafla.com/pdf/ridingJTA/Park%20and%20Ride%20Final%20Draft%20with%20Cover.pdf>.

¹² VTPI (2010): Park&Ride. Online TDM Encyclopedia. Dostopno na: <http://www.vtpi.org/tdm/tdm27.htm>.

¹³ Vir vsebin za poglavja od 2 do 10 je dokument Povzetek vseh aktivnosti projekta Mreža P + R zbirnih središč LUR (junij, 2014), katerega avtorji so izvajalci projekta OMEGA Consult, SI consult in LUZ.

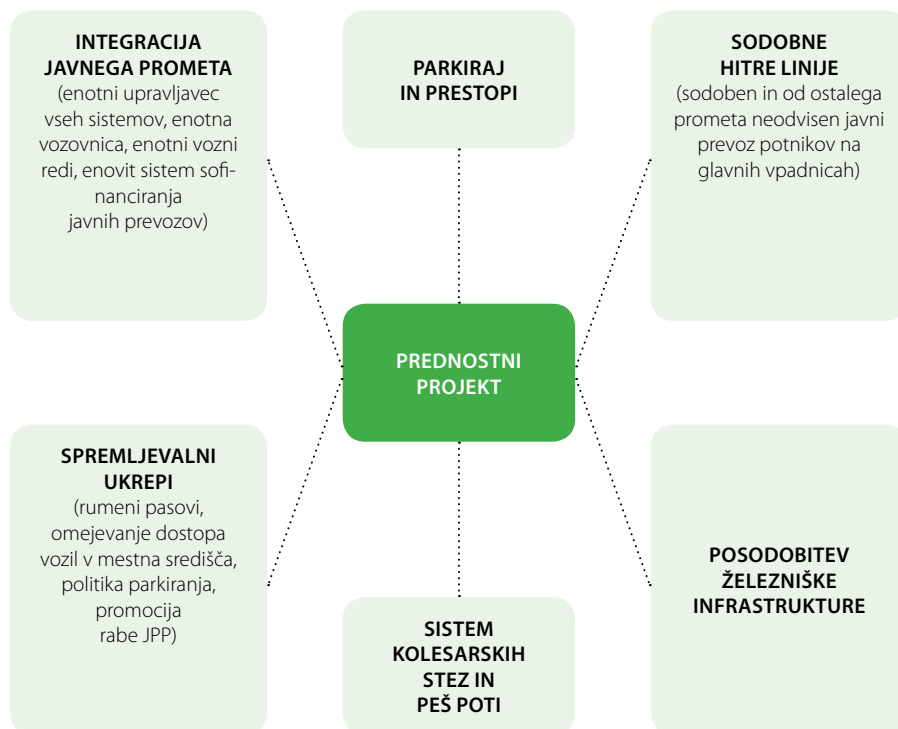
Hitra rast motorizacije in preseljevanje ljudi iz urbanih središč na obrobje (t. i. suburbanizacija) nista potekala usklajeno s prostorskim načrtovanjem. Spremembam v poselitvenih vzorcih niso sledile druge dejavnosti v prostoru. Ločenost rezidenčnih rab prostora od ciljev potovanj (delovna mesta, izobraževalne ustanove, storitve) je povzročila povečanje uporabe osebnih vozil in prometne zastoje. Te so poskušali reševati z dodatnimi vlaganji v cestno infrastrukturo, medtem pa ob strani puščali druge elemente prometnega sistema, kot so javni potniški promet in druge oblike nemotoriziranega prometa. Prav mobilnost, izrazito vezana na uporabo osebnih avtomobilov, je pripeljala do upada privlačnosti mestnih središč in razvoja velikih trgovskih središč na obrobjih mest. Nevzdržne prometne razmere v mestnih središčih (zastoji, pomanjkanje parkirnih prostorov) so spodbudile oblikovanje območij z omejenim prometom in pešcon, kar je urbanim središčem prineslo novo kakovost in zagotovilo hitro oživitev mestnih središč z družbenega, kulturnega in poslovnega vidika. Ker so bili ti ukrepi usmerjeni predvsem v neposredno reševanje najbolj perečih težav, niso prinesli celovitih rešitev, saj so se prometne težave samo preselile na rob con z omejitvami prometa.

V Ljubljanski urbani regiji (LUR) so bile prometne razmere še toliko bolj izrazite, saj leži v osrednjem delu Slovenije in poleg osrednje vloge glavnega mesta Republike Slovenije predstavlja tudi strateško prometno vozlišče na stičišču Baltsko-Jadranskega in Mediteranskega koridorja. Zaradi tega je LUR podvržena mednarodnim tokovom tovornega prometa in turističnim tokovom, ki se prepletajo z medregionalnimi, regionalnimi in lokalnimi prometnimi tokovi. Dnevno se v Ljubljano na delo, v šolo ali po opravkih pripelje 120.000 ljudi iz občin v regiji in iz sosednjih regij, večinoma z osebnimi vozili. Občine Ljubljanske urbane regije so se zavedale, da morajo za rešitev težav s prometom oblikovati celovite prometne rešitve, ki bodo temeljile na načelih trajnostne mobilnosti, zato so leta 2007 finančno podprle ter omogočile izvedbo projekta *Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji* (v nadaljevanju *Strokovne podlage*), ki je bil zaključen v začetku leta 2010.

V okviru *Strokovnih podlag* so bile podane osnove za urejanje in vzpostavitev kakovostnega javnega potniškega prometa do leta 2027 ter mobilnosti v Ljubljani in regiji. Prometne težave v LUR lahko reši zmanjšana uporaba osebnih vozil ob hkratnem ohranjanju oz. izboljšanju mobilnosti vseh prebivalcev LUR, dnevnih migrantov in obiskovalcev.

V *Strokovnih podlagah* so bili ob sodelovanju strokovne javnosti, prebivalcev regije ter nosilcev razvojnih politik v regiji in državi določeni prednostni projekti Ljubljanske urbane regije, ki bodo prispevali k vzpostavljanju trajnostne mobilnosti v regiji. Kot eden od prednostnih projektov krepitev rabe javnega prometa v regiji je bil določen tudi sistem P + R. Razvoj javnega potniškega prometa z izgradnjo sistema Parkiraj in prestopi (P + R) je bil uvrščen tudi med ključne operacije Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013.

Shema 3: Prednostni projekti Ljubljanske urbane regije



RRA LUR je marca 2011 v sodelovanju s 15 občinami zasnoval projekt *Mreža P + R zbirnih središč v LUR*, ki celovito obravnava območje LUR, ter z njim uspešno kandidiral za pridobitev evropskih sredstev.

Cilj projekta je skladno s študijo razvoja javnega potniškega prometa v LUR **pripraviti projektno in investicijsko dokumentacijo**, potrebno za črpanje evropskih sredstev za gradnjo **predvidenih 23 lokacij** zbirnih središč P + R v LUR.

Projekt je bil razdeljen na štiri ključne dejavnosti, v okviru katerih so bile izdelane naslednje strokovne podlage:

- določitev skupin središč javnega potniškega prometa;
- študija izvedljivosti ter analiza stroškov in koristi;
- idejne zasnove in dokumenti identifikacije investicijskega projekta za 23 lokacij;
- predlog faznosti gradnje.

Načrtovani **končni rezultat** projekta je **ureditev celovitega sistema parkiranja na zbirnih središčih P + R**. Ta zbirna središča bodo del osebnega motoriziranega prometa zadržala na obrobju mesta in na širšem območju LUR. Zbirna središča P + R bodo del intermodalne prevozne verige za prestopne z osebnih vozil na avtobuse oziroma tirni promet in nemotorizirani promet (kolesarske steze in pešpoti), s čimer se bo povečala pretočnost prometa v regiji, zmanjšalo obremenjevanje okolja in izboljšala kakovost življenja.

Predstavitvena brošura projekta *Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji* z naslovom *Javni promet v Ljubljanski urbani regiji* je dostopna na spletni strani RRA LUR.¹⁴

¹⁴ Brošura *Javni promet v Ljubljanski urbani regiji* je dostopna na povezavi http://www.rralur.si/fileadmin/user_upload/projekti/Promet/PozivBrosura/JPP_brosura.pdf.



Nosilec projekta: Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije

Ekipa RRA LUR: Matej Gojčič, Katja Butina

Izvajalci: OMEGA consult, d.o.o., SL CONSULT, d.o.o., LUZ, d.d.

Sodelujoče občine: Občina Brezovica, Občina Dobropolje, Občina Dobrova - Polhov Gradec, Občina Domžale, Občina Grosuplje, Občina Ivančna Gorica, Občina Kamnik, Občina Litija, Mestna občina Ljubljana, Občina Medvode, Občina Moravče, Občina Škofljica, Občina Trzin, Občina Vodice, Občina Vrhnika

Ožja projektna skupina: mag. Miran Gajšek (predsednik), mag. Lilijana Madjar, dr. Mitja Pavliha, Tone Peršak, David Polutnik, Ivan Stanič, dr. Peter Verlič, Zoran Vitorovič in mag. Bojan Žlender

Koordinacijski odbor za javni promet: dr. Peter Verlič (predsednik), Peter Horvat, Jure Jančič, Ivan Jordan, mag. Boštjan Koren, mag. Lilijana Madjar, Boris Malenšek, Franci Rokavec, Franc Setnikar, Aco Franc Šuštar, Gregor Turel

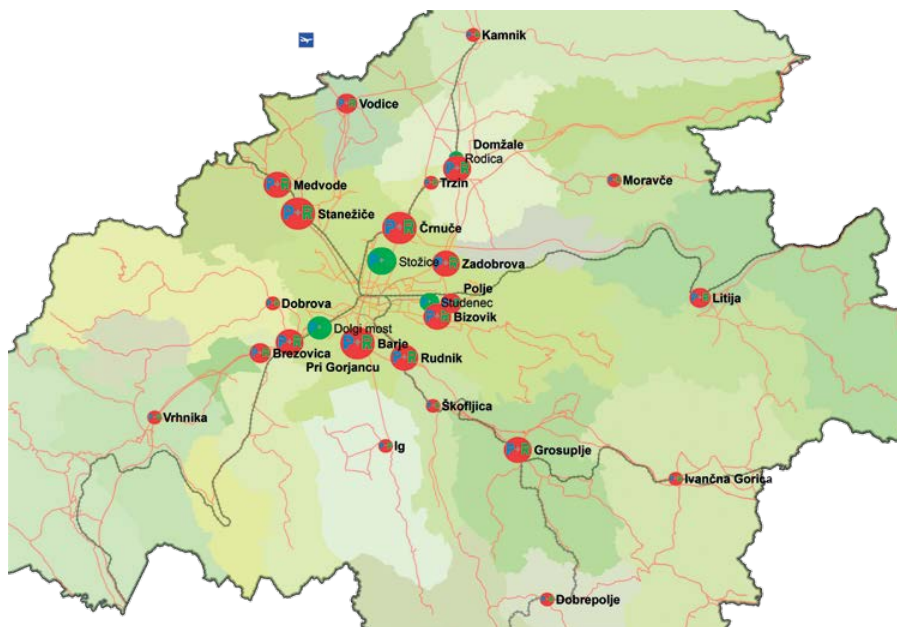
3. Lokacije zbirnih središč P + R¹⁵

O zbirnem središču P + R lahko govorimo takrat, ko se srečata cestna infrastruktura (parkirišče) in vsaj ena od oblik javnega prevoza potnikov (avtobus, vlak). Mreža zbirnih središč P + R s progami JPP tvori enovit sistem, ki povezuje zbirna središča P + R in cilje potovanj (delovna mesta, prebivališča, izobraževalne ustanove, storitve ...). Zbirna središča P + R so lahko v vseh večjih krajih v regiji, ki imajo dobro povezavo z JPP, in na obrobju Ljubljane, kjer je dobra povezava z mestnim potniškim prometom (MPP). Sama mreža zbirnih središč P + R še ne tvori sistema P + R, ki nastane, ko se parkirišča povežejo z vrsto informacijskih, poslovnih, administrativnih in drugih podpornih funkcij, pri tem se uporabnikom predstavljajo z enotno zuna-

¹⁵ Podrobno so vse načrtovane lokacije zbirnih središč P + R predstavljene v poglavju Pregled načrtovanih zbirnih središč P + R v občinah LUR.

njo in vsebinsko podobo ter usklajenimi funkcijami (informiranost, plačilni sistem). Vsako v sistem povezano zbirno središče P + R na svojem območju oblikuje tudi zgostitve povpraševanja, ki ga predstavljajo dnevni migranti in drugi potniki, ter s tem ponuja možnost za razvoj servisnih in storitvenih dejavnosti.

V okviru projekta je bil nabor lokacij obravnavan kot celovit sistem. Za določitev končnega nabora lokacij zbirnih središč P + R v LUR so izvajalci z občinami preverili izhodiščne makro lokacije, opravili terenske ogleda lokacij, anketirali potencialne uporabnike, preverili lokalne značilnosti lokacij in identitete prostora ter pridobili vse razpoložljive prostorske podatke, ki narekujejo možen prostorski razvoj na potrjenih lokacijah. Pri določitvi lokacij zbirnih središč P + R so nosilci urejanja prostora upoštevali tudi znane omejitve v prostoru. Končni nabor zbirnih središč P + R v LUR tako predstavlja 27 lokacij, ki so bile preverjene tudi s prometnim modelom. Od teh štiri zbirna središča P + R že obratujejo (P + R Dolgi most, P + R Stožice, P + R Studenec, P + R Rodica).



Slika 1: Obstoječa in načrtovana zbirna središča P + R

Tabela 1: Obstoječa zbirna središča P + R (zelena ikona)

Ime lokacije	Občina
P + R Dolgi most	Mestna občina Ljubljana
P + R Rodica	Domžale
P + R Stožice	Mestna občina Ljubljana
P + R Studenec	Mestna občina Ljubljana

Tabela 2: Načrtovana zbirna središča P + R (rdeča ikona)

Ime lokacije	Občina
P + R Barje	Mestna občina Ljubljana
P + R Bizovik	Mestna občina Ljubljana
P + R Brezovica	Brezovica
P + R Črnuče	Mestna občina Ljubljana
P + R Dobropolje	Dobropolje
P + R Dobrova	Dobrova – Polhov Gradec
P + R Domžale	Domžale
P + R Grosuplje	Grosuplje
P + R Ig	Ig
P + R Ivančna Gorica	Ivančna Gorica
P + R Kamnik	Kamnik
P + R Litija	Litija
P + R Medvode	Medvode
P + R Moravče	Moravče
P + R Polje	Mestna občina Ljubljana
P + R Pri Gorjancu	Mestna občina Ljubljana
P + R Rudnik	Mestna občina Ljubljana
P + R Stanežiče	Mestna občina Ljubljana
P + R Škofljica	Škofljica
P + R Trzin	Trzin
P + R Vodice	Vodice
P + R Vrhnika	Vrhnika
P + R Zadobrova	Mestna občina Ljubljana

- predvideno povpraševanje motoriziranih uporabnikov na posamezni lokaciji zbirnega središča P + R,
- gravitacijsko vplivno območje lokacije za nemotorizirane uporabnike (pešci, kolesarji),
- ponudba JPP,
- umeščenost lokacije zbirnega središča P + R v obstoječo morfologijo prostora.

Kdo pa so potencialni uporabniki zbirnih središč P + R, katerih povpraševanje bo vplivalo na razvrstitev in ponudbo zbirnih središč P + R?

4. Ciljne skupine

Terenske raziskave so pokazale, da poleg štirih obstoječih zbirnih središč P + R obstajajo tudi »neformalna« zbirna središča P + R. Ljudje namreč vozila zdaj parkirajo v neposredni bližini avtobusnih in železniških postaj na urejenih in neurejenih parkiriščih, ki imajo prvotno druge namene (stanovanjska, trgovska, poslovna, javno omejena idr.), vendar se zaradi prostega dostopa uporabljajo tudi kot zbirna središča P + R.

Rezultati spletne ankete, na katero je med majem in junijem 2013 odgovorilo 259 ljudi, kažejo, da 45 % anketirancev povprečno potuje izven kraja bivanja vsak dan, dodatnih 28 % pa le ob delovnikih. Skoraj tri četrtine anketirancev redno potuje izven svojega kraja bivanja na delo. Ciljne skupine projekta so torej tisti, ki se z osebnim avtomobilom pogosto vozijo na enakih relacijah in ostajajo na cilju dlje časa, zlasti na območjih s strožjo prometno ureditvijo (mestna središča, območja z omejenim parkiranjem, območja z omejitvami za motoriziran promet idr.). To so predvsem dnevni delovni migranti znotraj regije in dnevni delovni migranti, ki prihajajo iz drugih regij. Na osnovi podatkov iz prometne študije je v LUR takšnih oseb na povprečni delovni dan 120.000, pri čemer je 65 % delovnih migrantov, 18 % migrantov s ciljem v izobraževalnih ustanovah in 17 % takih, ki potujejo zaradi drugih namenov.

	%	Število
Delovni migranti (iz LUR, iz drugih regij)	65 %	78.000
Migranti s ciljem v izobraževalnih ustanovah	18 %	21.600
Osebe, ki potujejo zaradi drugih namenov	17 %	20.400
SKUPAJ	100 %	120.000

Tabela 3: Ciljne skupine

Po rezultatih spletne ankete so zbirna središča P + R za uporabnike najbolj zanimiva zaradi:

- krajšega časa potovanja (25 %),
- nižje cena potovanja z uporabo sistema P + R od potovanja samo z avtomobilom (24 %),
- boljše dostopnosti cilja z JPP kot z avtomobilom (21 %).

Tudi glede na prakso in izkušnje že delujočih P + R doma in po svetu je **ključni razlog** uporabe sistema P + R **nižji strošek za uporabnika**. Dodatna ponudba ob zbirnih središčih P + R je zaželen, na uporabo zbirnih središč P + R pa nima večjega vpliva.

Večina uporabnikov sistema P + R bodo torej obstoječi uporabniki osebnih vozil, ki se jim bo z uporabo sistema P + R znižal strošek potovanja. Koliko potencialnih uporabnikov bo imela vsaka od načrtovanih lokacij zbirnih središč P + R, smo izračunali na podlagi prometnega modela, ki je predstavljen v nadaljevanju.

5. Dimenzioniranje števila parkirnih prostorov

Število parkirnih prostorov posameznega zbirnega središča P + R izhaja iz ocene povpraševanja po storitvi P + R do vključno leta 2032 in tehnoloških omejitev na danih lokacijah. Idejne zasnove in idejni projekti so izdelani tako, da v nekaterih primerih obsegajo več kot del zbirnega središča, namenjenega P + R, in vključujejo tudi parkirne prostore za druge namene (npr. »carpooling« in lokalne potrebe). Za potrebe projekta Mreža P + R zbirnih središč v LUR in v dokumentih DIIP je upoštevan samo del, namenjen P + R, za katerega so izračunani tudi stroški izvedbe.

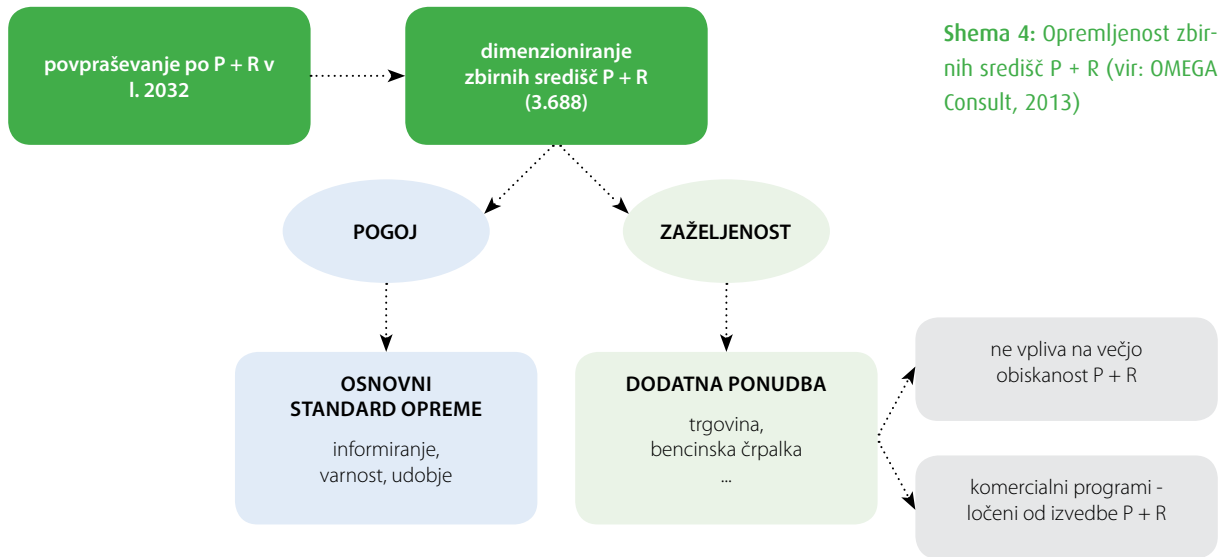
Tabela 4: Število parkirnih prostorov za osebna motorna vozila na posameznem zbirnem središču P + R

Zbirno središče P + R	Skupno število parkirnih prostorov za osebna motorna vozila*(IDP)	Število parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, ki so namenjena P + R (DIIP)
Barje	842	796
Bizovik	233	210
Brezovica	197	61
Črnuče	617	612
Dobrepolje	76	6
Dobrova	31	16
Domžale	238	186
Grosuplje	285	162
Ig	35	35
Ivančna Gorica	61	40
Kamnik	30	16
Litija	165	165
Medvode	262	150
Moravče	72	6
Polje	215	147
Pri Gorjancu	315	302
Rudnik	252	243
Stanežiče	550	186
Škofljica	88	88
Trzin	86	76
Vodice	185	6
Vrhnika	60	41
Zadobrova	266	138
SKUPAJ	5.161	3.688

* Celotna rešitev zbirnega središča P + R, vključno z območjem, ki ni vključeno v projekt.

6. Opremljenost in oblikovanje zbirnih središč P + R¹⁶

Dimenzioniranje opreme in ponudbe na zbirnih središčih P + R izhaja iz analiz obstoječih primerov primerljivih zbirnih središč P + R v tujini in študija literature. Pri tem ločimo osnovno opremo in ponudbo zbirnih središč P + R (vsebina, povezana z oblikovanjem intermodalnih prevoznih verig potnikov) ter spremljevalne vsebine z dodatno rabo (storitve in servisi z dopolnilno ponudbo – npr. trgovina, bencinski servis), ki so financirane iz drugih virov. Zaradi enotnosti videza in lažjega vzdrževanja je koristno, če so posamezni elementi opreme standardizirani.



Dimenzioniranje opreme je odvisno od tipa in velikosti vozlišča, vpetosti v prometni sistem in naselje ter od načina upravljanja celotnega sistema.

¹⁶ Inštitut za politike prostora (januar, 2014): P + R: lokacija, oblikovanje, oprema (interno gradivo).

6.1 Osnovna oprema zbirnih središč P + R

Osnovna oprema je del investicije v sistem P + R, ki ostane trajno v lasti in upravljanju sistema. Njeno dimenzioniranje je odvisno od vrste oziroma velikosti zbirnega središča, njegove vpetosti v prometni sistem in naselje ter tudi od načina upravljanja celotnega sistema. Glede na dimenzionirano velikost posameznih zbirnih središč P + R je predviden naslednji **osnovni standard opreme**, ki služi informiranju, varnosti in udobju potnikov – dnevnih migrantov:

- kontrola vstopa (avtomatska blagajna za zaprto parkirišče, urbanomat, avtomat za vozovnice in parkirnine, zapornica s čitalcem, tabla zasedenosti parkirišča, senzor zasedenosti parkirišča, višinska zapornica),
- oprema, namenjena potnikom (nadstrešnica s sedeži, s treh strani zaprt prostor s sedeži, klopi za sedenje izven nadstrešnic, informacijska točka (vozni redi, karte, turistične točke ...), pitnik, sanitarni blok),
- oprema, namenjena kolesarjem (stojala za kolesa, nadstrešnica, omarice za kolesa ali zaklenjena kolesarnica, servisno stojalo za kolesa, polnjenje električnih koles/električnih motornih koles),
- zunanja ureditev (zasaditev parkirišča, pohodne in ozelenjene površine, oznake za gibalno oviranje),
- zaščita okolja (koši za smeti, odlaganje odpadkov),
- varovanje (osvetlitev, videonadzor, gasilni aparat, gasilna omara),
- električno napajanje osebnih vozil,
- celovit informacijski sistem P + R (prikazovalniki zasedenosti in usmerjevalne table).

6.2 Dodatna ponudba ob zbirnih središčih P + R

Za uspešno delovanje zbirnega središča P + R sta uvajanje dodatne ponudbe in spremljevalnih dejavnosti v neposredni okolici ter njegova vpetost v naselje pomembnejši kakor povečevanje standarda osnovne opreme. Pri tem kriterija uspešnosti nista le zasedenost in računsko korist posameznega zbirnega središča, temveč tudi zadovoljstvo uporabnikov, njihov občutek varnosti in odsotnost vandalizma. Za uvedbo dodatne ponudbe ni in ne more biti neposredno investicijsko odgovoren lastnik ali upravljavec sistema, k njegovim nalogam pa seveda sodi, da sodeluje z lokalno skupnostjo, prebivalstvom, uporabniki in gospodarstvom ter omogoča in spodbuja razvoj dodatne ponudbe.

Ob zbirnih središčih P + R so kot dobrodošla dodatna ponudba, ki prispeva k privlačnosti zbirnega središča in izboljša njegovo vpetost v lokalno okolje, smiselne predvsem dejavnosti, našteje v tabeli 5. Za spremljevalne dejavnosti (na primer trgovine), ki potrebujejo parkirne prostore, a imajo tipični časovni zamik pri zasedenosti parkirišč, je koristno, da souporabljajo parkirne prostore zbirnega središča P + R. Na ta način je skupna površina parkirišč manjša, zasedenost prek celega dneva boljša, razdalje za pešce pa krajše, kar vse pozitivno vpliva na vključenost v naselje in zmanjšuje negativni vpliv zbirnega središča na okolje.

Tabela 5: Dodatna ponudba ob zbirnih središčih P + R

opis	pogoji	dimenzioniranje
VOZILA		
Pralnica	ŠA > 400	
	bližina spremljevalnih dejavnosti - da	
Fosilno gorivo	ŠA > 400, preveriti oddaljenost do najbližjega BS	
Električno napajanje	ŠA > 100	1 črpalka / 100 ŠA, min. 2
Mesto za hitro polnjenje el. vozil	ŠA > 300	1 črpalka / 300 ŠA
Zaščita proti toči	ŠA > 400, odvisno od cene parkiranja	
BIVALNIKI		
Elektrika, voda	ŠBI > 0	
Praznjenje stranišč	ŠBI > 0	
POTNIKI		
Informacijska točka		
WiFi	ŠA > 100	
	ALI	
	bližina spremljevalnih dejavnosti > - B ALI	
	bližina dodatnih dejavnosti > - B ALI	
	dodatne možnosti izrabe > - B	
Zaslon na dotik	ŠA > 300 ALI	
	bližina spremljevalnih dejavnosti > - B ALI	
	bližina dodatnih dejavnosti > - B ALI	
	dodatne možnosti izrabe > - B	

opis	pogoji	dimenzioniranje
Turističnoinformacijska točka (letaki)	ŠA > 200 ALI dodatne možnosti izrabe - A ALI navezava na avtocesto	5m² površine, lahko stena
Hrana in pijača		
Avtomat	ŠA > 100	
Bife	ŠA > 100 ALI dodatne možnosti izrabe - A IN vpetost v naselje - B	
Sendvičarna	ŠA > 200	
Restavracija	ŠA > 300	
Storitve		
Bankomat	ŠA > 200 ALI zaščita pred vremenom - zaprt prostor	
Defibrilator	zaščita pred vremenom - zaprt prostor	
Polnjenje telefonov	ŠA > 200 ALI zaščita pred vremenom - zaprt prostor	
Poštni nabiralnik	ŠA > 50	
Trgovine		
Kiosk	ŠA > 100 ALI vpetost v naselje - B	
Stojnice s sezonsko ponudbo	ŠA > 100	P - 20 m² / 50 ŠA
Trgovina z živili	ŠA > 300 ALI vpetost v naselje - B preveriti oddaljenost od najbližje obstoječe poslovalnice	
Dodatna ponudba spremljevalnih dejavnosti: pekarna, čistilnica, frizer, optik, vulkanizer ...	ŠA > 200 izbor dejavnosti glede na ponudbo v bližini in povpraševanje	P - 5% parkirne površine
Rekreacija		
Otroško igrišče	ŠA > 100 vpetost v naselje > - B dodatne možnosti izrabe - A	

opis	pogoji	dimenzioniranje
Park za pse	ŠA > 200 vpetost v naselje - A dodatne možnosti izrabe - A	
Zaščita okolja		
Protihrupna zaščita	ŠA > 100 ALI bližina prometne ceste, avtodomi	zazelenjeni nasipi

Neposreden pozitiven vpliv dodatnih dejavnosti na delovanje zbirnih središč P + R je težko merljiv ali dokazljiv. Uporabniki si po podatkih ankete (OMEGA Consult, d. o. o., 2013) ob zbirnih središčih P + R želijo predvsem trgovin in bencinskih servisov, nekoliko manj pa tržnice, pošte, kavarne in izhodišč za sprehode. Velika večina jih je odgovorila, da le zaradi prisotnosti spremljevalnih dejavnosti ne bi spremenila potovalnih navad. Za umeščanje spremljevalnih dejavnosti je tako ključnega pomena predvsem prisotnost zasebne pobude in trenutna odsotnost določene ponudbe v bližini. Prav bencinska črpalka, ki je najpogostejši odgovor, je že prisotna ob nekaterih privlačnih lokacijah zbirnih središč P + R. Vsekakor velja, da vsaka dodatna spremljevalna dejavnost ob zbirnem središču P + R okrepi njegovo vlogo v naselju.

- LEGENDA**
- ŠA število parkirnih prostorov za avtomobile
 - ŠK število parkirnih prostorov za kolesa
 - ŠM število parkirnih prostorov za motorna kolesa
 - ŠB število parkirnih prostorov za turistične avtobuse
 - ŠBI število parkirnih prostorov za bivalnike

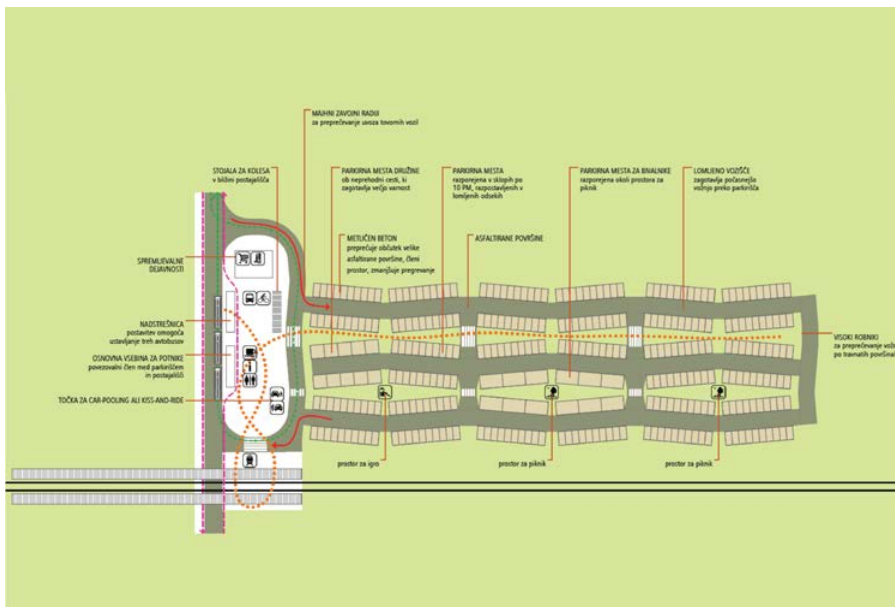


Slika 3: Ambient zbirnega središča P + R

6.3. Oblikovanje zbirnih središč P + R

Primerna gostota pri izrabi prostora je ena od ključnih predpostavk trajnostnega urejanja prostora in zaželeno je, da zbirno središče P + R ni preveliko. Če je veliko, je koristno, da ima spremljevalno ponudbo, ki členi površino ali vsaj deli parkirišče od postajališča za javni promet. Raznolikost programa v okolici zbirnega središča P + R in dodatnega programa v sklopu zbirnega središča P + R zagotavljata primeren preplet funkcij. Multifunkcionalnost prostora in preplet funkcij omogočata, da je zbirno središče P + R živo, prijetno in varno ne glede na del dneva, letni čas ali dan v tednu. Uspešno zbirno središče P + R je urbana površina, integrirana v naselje – javni prostor, ki je hkrati tudi kraj srečevanja, druženja in ustvarjanja medsebojnih vezi lokalne skupnosti.

Shema 5: Primer možnega oblikovanja zbirnega središča P + R



Oblikovanje posameznega zbirnega središča P + R je seveda odvisno od značilnosti prostora, v katerega se zbirno središče umešča, in od načrtovanega števila parkirnih prostorov.

7. Izvedljivost zbirnih središč P + R

Izgradnja večine zbirnih središč P + R je izvedljiva že na podlagi določil veljavnih občinskih prostorskih načrtov oz. so potrebne manjše spremembe veljavnih prostorskih aktov, kot je npr. sprememba podrobnih prostorskih izvedbenih pogojev (P + R Pri Gorjancu, P + R Barje, P + R Rudnik, P + R Bizovik, P + R Polje, P + R Zadobrova, P + R Črnuče, P + R Stanežiče, P + R Domžale, P + R Grosuplje, P + R Kamnik, P + R Litija, P + R Škofljica, P + R Trzin, P + R Dobropolje in P + R Vrhnika). Občina Ivančna Gorica ima za lokacijo zbirnega središča P + R že sprejet občinski podrobni prostorski načrt (OPPN), za nekaj lokacij pa je tudi že pridobljeno gradbeno dovoljenje (P + R Vrhnika, P + R Domžale, P + R Škofljica, P + R Ig, P + R Barje – prva faza) in tem lokacijam (vključno s širitvijo P + R Dolgi most) so bila odobrena tudi sredstva za izgradnjo še iz finančne perspektive 2007–2013.

Zbirna središča P + R, za izvedbo katerih bo treba še sprejeti ustrezne občinske planske akte (sprememba namenske rabe prostora) oz. spremeniti veljavne občinske planske akte (sprememba veljavnih določil, sprememba namenske rabe prostora), so P + R Bizovik, P + R Polje, P + R Zadobrova, P + R Črnuče in P + R Stanežiče (potreben sprejem OPPN), P + R Brezovica (potreben sprejem OPN), P + R Dobrova (potrebna sprememba veljavnega OPN), P + R Medvode (potreben sprejem OPN), P + R Moravče (potreben sprejem OPN) in P + R Vodice (potreben sprejem OPN).

Izgradnja nekaterih zbirnih središč P + R pa je pogojena s posegi, ki so načrtovani z državnimi prostorskimi načrti (DPN). Zbirna središča P + R Barje – druga faza, P + R Rudnik in P + R Dobrova so pogojena z izvedbo ureditev DPN za zagotavljanje poplavne varnosti jugozahodnega dela Ljubljane in naselij v občini Dobrova - Polhov Gradec, zbirni središči P + R Stanežiče in P + R Medvode sta pogojeni z izvedbo ureditev DPN za navezovalno cesto Jeprca–Stanežiče–Brod, zbirno središče P + R Brezovica pa je pogojeno z izgradnjo ureditev DPN za priključek Brezovica na avtocestnem odseku Ljubljana–Vrhnika.

Tabela 6: Usklajenost zbirnih središč P + R z državnimi in občinskimi prostorskimi akti (stanje december 2013)

Zap. št.	Zbirno središče P + R	Občina	Usklajenost z veljavnimi občinskimi prostorskimi akti	Usklajenost z novimi občinskimi prostorskimi akti (OPN)	Državni prostorski načrti (DPN)
1	Pri Gorjancu	Mestna občina Ljubljana	DA	-	-
2	Barje		DA	-	DA – DPN poplavna varnost JZ dela Ljubljane in naselij v občini Dobrova - Polhov Gradec (sprejet, neizveden)
3	Rudnik		DA	-	-
4	Bizovik		DA	-	-
5	Polje		DA	-	-
6	Zadobrova		DA	-	-
7	Črnuče		DA	-	-
8	Stanežiče		DA	-	DA – DPN za navezovalno cesto Jeprca–Stanežiče–Brod (sprejet, neizveden)
9	Brezovica	Občina Brezovica	NE	DA (osnutek OPN)	DA – za avtocestni priključek Brezovica na avtocestnem odseku Ljubljana–Vrhnika (sprejet, neizveden)
10	Dobrova	Občina Dobrova - Polhov Gradec	NE – OPN sprejet 26. 7. 2013 (Uradni list RS, št. 63/2013)	NE – potrebna sprememba OPN	DA – DPN poplavna varnost JZ dela Ljubljane in naselij v občini Dobrova - Polhov Gradec (sprejet, neizveden)
11	Domžale	Občina Domžale	DA	DA	-
12	Grosuplje	Občina Grosuplje	DA	-	-
13	Ivančna Gorica	Občina Ivančna Gorica	povzetek sprejetega OPPN		
14	Kamnik	Občina Kamnik	DA	-	-
15	Litija	Občina Litija	DA	-	-

Zap. št.	Zbirno središče P + R	Občina	Usklajenost z veljavnimi občinskimi prostorskimi akti	Usklajenost z novimi občinskimi prostorskimi akti (OPN)	Državni prostorski načrti (DPN)
16	Medvode	Občina Medvode	NE	DA (osnutek OPN)	DA – DPN za navezovalno cesto Jeprca –Stanežiče–Brod (sprejet, neizveden)
17	Moravče	Občina Moravče	DA – delno (veljavni prostorski akt)	DA	-
18	Škofljica	Občina Škofljica	DA	DA	-
19	Trzin	Občina Trzin	DA	-	-
20	Dobropolje	Občina Dobropolje	DA (veljavni prostorski akt)	DA	-
21	Vodice	Občina Vodice	NE	DA (javna razgrnitev OPN) ¹⁷	-
22	Vrhnika	Občina Vrhnika	DA	DA (predlog OPN)	-
23	Ig	Občina Ig	povzetek usklajenega PGD-projekta		

¹⁷ Januarja 2014 je bil sprejet OPN Občine Vodice.

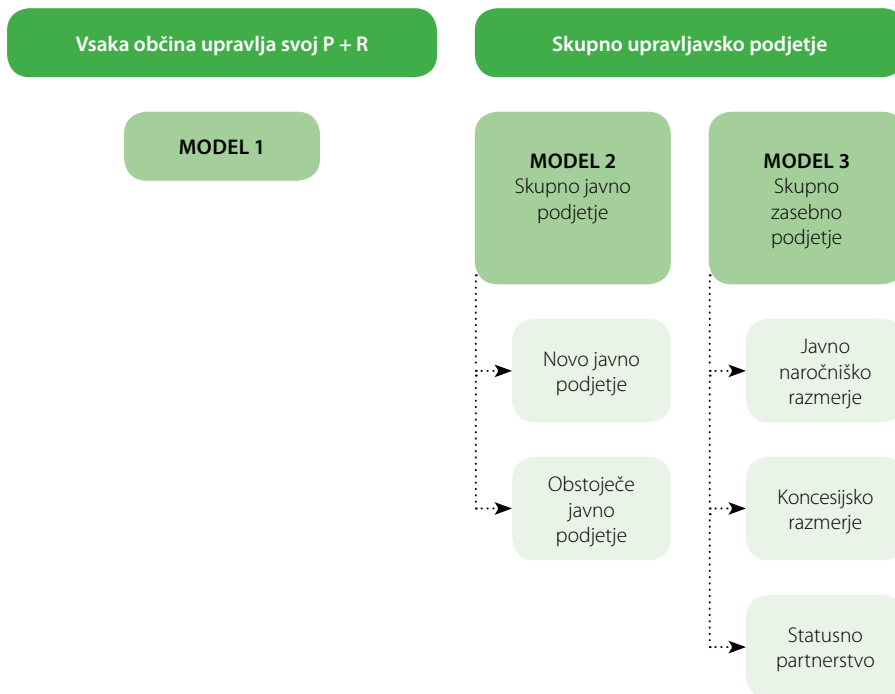
Za izgradnjo zbirnih središč P + R seveda niso dovolj zgolj veljavni občinski podrobni načrti, potrebno je tudi zagotovljeno financiranje.

8. Finančna analiza

Finančna analiza, ki je bila izdelana za projekt, je temeljila na treh možnostih izvedbe oziroma upravljanja zgrajenih zbirnih središč P + R. Možnosti so bile predstavljene kot možni modeli upravljanja projekta, in sicer:

- model 1: P + R upravlja vsaka občina posebej,
- model 2: Skupno upravljanje sistema P + R preko javnega podjetja,
- model 3: Skupno upravljanje sistema P + R preko javno-zasebnega podjetja.

Shema 6: Modeli upravljanja



Za vsak model so bili izračunani lastna cena, točka preloma in odstotek sredstev, ki bi jih bilo mogoče pridobiti od evropskih strukturnih in investicijskih skladov (delež sofinanciranja). Glede na to, da so investitorji izgradnje zbirnih središč P + R občine, je bila izračunana tudi višina obremenitve občinskih proračunov. Ob tem sta bili za vsako možnost izračunani še dve možnosti, in sicer:

- del polne lastne cene plača uporabnik,
- del polne lastne cene subvencionira občina.

Shema 7: Pristop k finančni analizi – modeli in možnosti

Model 1 P + R upravlja vsaka občina posebej	Možnost 1: del polne lastne cene plača uporabnik Možnost 2: del polne lastne cene subvencionira občina
Model 2 Skupno upravljanje sistema P + R preko javnega podjetja	Možnost 1: del polne lastne cene plača uporabnik Možnost 2: del polne lastne cene subvencionira občina
Model 3 Skupno upravljanje sistema P + R preko javno-zasebnega partnerstva	Možnost 1: del polne lastne cene plača uporabnik Možnost 2: del polne lastne cene subvencionira občina

Za vsak model (oz. možnost) je bilo izvedeno razvrščanje, v katerem se je izkazalo, da je na podlagi kazalnikov najbolj smiselno upravljanje sistema prek enega upravljskega telesa.

Tabela 7: Razvrščanje možnosti

Možnost 1

	Model 1: Vsaka občina up- ravlja svoj P + R	Model 2: Skupno javno podjetje	Model 3: Skupno zasebno podjetje
Finančni kazalniki			
Lastna cena (€/vozilo)	2	1	3
Točka preloma za leto 2018 (št. PM)	3	2	1
Delež sofinanciranja (%)	3	1	2
Obremenitev občinskih proračunov 2013-2020 - investicija	3	1	2
Obremenitev občinskih proračunov 2013-2020 - delovanje podjetja			
Obremenitev občinskih proračunov 2013-2020 - skupaj			
Drugi kazalniki			
Dolgotrajnost postopkov uvedbe upravljanja	1	2	3
Enotnost sistema	2	1	1
Skupaj točk	14	8	12
Končni rang	3	1	2

Možnost 2	Model 1: Vsaka občina up- ravlja svoj P + R	Model 2: Skupno javno podjetje	Model 3: Skupno zasebno podjetje
Finančni kazalniki			
Lastna cena (€/vozilo)	2	1	3
Točka preloma za leto 2018 (št. PM)	3	2	1
Delež sofinanciranja (%)	2	1	1
Obremenitev občinskih proračunov 2013-2020 - investicija	2	1	3
Obremenitev občinskih proračunov 2013-2020 - delovanje podjetja			
Obremenitev občinskih proračunov 2013-2020 - skupaj			
Drugi kazalniki			
Dolgotrajnost postopkov uvedbe upravljanja	1	2	3
Enotnost sistema	2	1	1
Skupaj točk	12	8	12
Končni rang	2	1	2

Za izbrani model je bila izdelana tudi natančnejša analiza stroškov in koristi. Rezultati finančne analize so pokazali, da projekt potrebuje sofinanciranje s strani evropskih skladov, saj so neposredni finančni učinki negativni, pozitivni pa so posredni učinki.

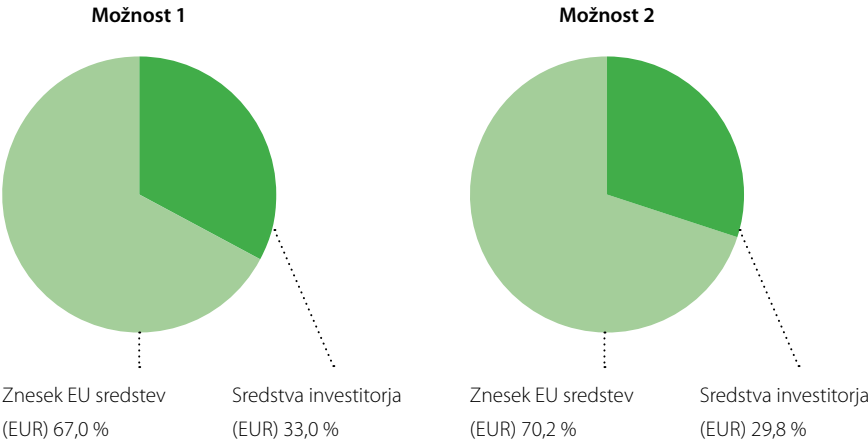
Tabela 8: Rezultati finančne analize	Možnost 1: del polne lastne cene P + R plača uporabnik	Možnost 2: del polne lastne cene P + R subvencionira občina
Finančna neto sedanja vrednost investicije (v EUR)	-32.492.155	-34.968.444
Finančna interna stopnja donosnosti	-6,61 %	-7,64 %

Izračunana je bila tudi t. i. stopnja primanjkljaja na ravni celotnega projekta in na ravni posameznega zbirnega središča P + R. Višja, kot je stopnja primanjkljaja v financiranju, višje stopnje sofinanciranja je deležna občina. Izračun na ravni projekta pokaže, da bi občine pri možnosti 1 prejele skupno 32,2 mio. EUR evropskih sredstev, pri možnosti 2 pa 33,7 mio. EUR. Preostanek sredstev in davek na dodano vrednost krijejo občine same.

Tabela 9: Stopnja primanjkljaja v financiranju in višina sredstev EU

		Možnost 1	Možnost 2
1	Investicijska vrednost (v EUR)	48.070.234	48.070.234
2	Upravičeni stroški* (v EUR)	39.674.438	39.674.438
3	Finančni primanjkljaj (%)	95,51 %	102,79 %
4=2x3	Določeni znesek (v EUR)	37.893.056	39.674.438
5	Stopnja sofinanciranja za prednostno os (%)	85 %	85 %
6=4x5	Znesek sredstev EU (v EUR)	32.209.097	33.723.272
7=1-6	Sredstva investitorja (v EUR)	15.861.137	14.346.962

* Znesek je izračunan ob predpostavki, da so vsi stroški razen DDV upravičeni stroški.



Graf 1: Struktura financiranja celotne investicije

V okviru osnutka¹⁸ Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 je projekt Mreža P + R zbirnih središč v LUR mogoče umestiti v prednostno os 2.3: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, in sicer tematski cilj: 2.3.4 Ukrep za spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi. Da je projekt upravičen do sofinanciranja s strani Evropske unije, morajo biti neto koristi projekta za družbo pozitivne. Izračunajo se z ekonomsko analizo, ki jo predstavljamo v naslednjem poglavju.

9. Družbenoekonomska analiza

Bistvo družbenoekonomske analize je, da potrebne vloške projekta oceni na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški niso nujno enaki kot opazovani finančni stroški, prav tako plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami, ki so lahko izkrivljene ali jih celo ni. Družbenoekonomska analiza je izdelana z vidika celotne družbe, denarni tokovi iz finančne analize pa so izhodišče za ekonomsko analizo. Projekt ima pozitivne neto koristi za družbo in je upravičen do sofinanciranja s strani Evropske unije, če:

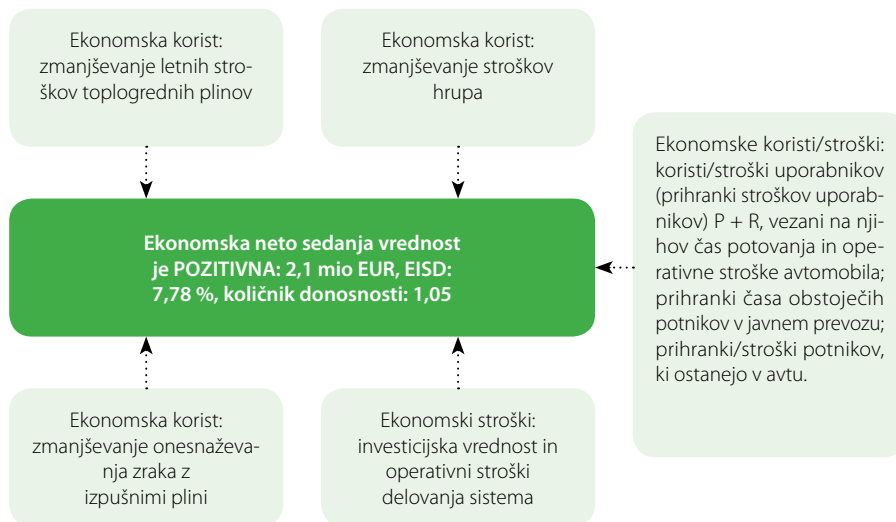
- koristi presegajo stroške projekta,
- sedanja vrednost ekonomskih koristi presega neto sedanjo vrednost stroškov.

Cilj analize stroškov in koristi je določiti ekonomsko vrednost projekta z določanjem dodatnih koristi, ki jih bo imel projekt. Projekt ima lahko več posrednih ekonomskih, socialnih in okoljskih vplivov. Investicije je mogoče pravilno oceniti le z upoštevanjem teh vplivov, ki so največkrat povezani z razvojem.

Vključitev ocene zunanjih stroškov (onesnaženje zraka, podnebne spremembe in hrup) v ekonomsko analizo je pokazala, da ima projekt pozitivno neto sedanjo vrednost v višini 2.167.261 EUR, kar pomeni, da je z izvedbo projekta družba v boljšem

¹⁸ Prvi osnutek iz 20. januarja 2014.

položaju, saj njegove koristi presegajo stroške. To pomeni, da je projekt upravičen do sofinanciranja s strani Evropske unije.



Shema 8: Ekonomski kazalniki (vir: OMEGA Consult, 2014)

V okviru družbenoekonomske analize sta bili opravljeni tudi analiza občutljivosti in analiza tveganja. Analiza občutljivosti, katere namen je izbrati »kritične« spremenljivke¹⁹, je pokazala, da sta kritični spremenljivki sprememba investicijskih stroškov in sprememba prihodkov.

Analiza tveganja je pokazala:

- Glede na rezultate analize tveganja obstaja 90% verjetnost, da bo v primeru spremembe prihodkov (eksternalij) ekonomska neto sedanja vrednost med 0,61 mio. EUR in 3,60 mio. EUR. Na podlagi kumulativne verjetnostne porazdelitve vidimo, da obstaja 5% verjetnost, da bo ekonomska neto sedanja vrednost negativna.

¹⁹ »Kritične« spremenljivke so tiste pozitivne ali negativne spremembe, ki najbolj vplivajo na neto sedanjo vrednost projekta v primerjavi z vrednostmi, ki kažejo najboljše rezultate v izhodiščnem primeru in torej povzročijo najrazličnejše spremembe teh parametrov.

- Glede na rezultate analize tveganja obstaja 90% verjetnost, da bo v primeru spremembe investicijske vrednosti ekonomska neto sedanja vrednost med 0,18 mio. EUR in 4,05 mio. EUR. Na podlagi kumulativne verjetnostne porazdelitve vidimo, da obstaja 5% verjetnost, da bo ekonomska neto sedanja vrednost negativna.

Ozka grla projekta pa so:

- Izgradnja investicije se lahko raztegne na daljše časovno obdobje zaradi dolgotrajnosti pridobivanja vseh potrebnih dovoljenj in soglasij za samo gradnjo.
- Iskanje finančnih virov: projekt je bil vključen v možnost sofinanciranja za finančno obdobje 2007–2013, trenutno pa še ni sprejetih dokumentov za naslednje finančno obdobje 2014–2020. Občinski proračuni za zdaj ne dopuščajo 100% financiranje investicije, tako da je za izvedbo projekta nujno potrebno sofinanciranje s strani skladov EU oziroma drugih virov financiranja.
- Doseganje zasedenosti zbirnih središč P + R: zasedenost zbirnih središč P + R je bila upoštevana na osnovi prometnega modela v študiji. Če bodo zbirna središča P + R realno manj zasedena, bodo to dodatne finančne obremenitve za bodočega upravljavca in s tem posredno dodatne obremenitve občin. Za zmanjševanje tega tveganja so pri stroških delovanja skupnega sistema upoštevana večja sredstva za promocijo sistema v prvih štirih letih delovanja.
- Nedorečenost glede bodočega upravljanja celotnega sistema in vloge posameznih deležnikov v projektu (javni potniški promet, enotni upravljavec ali upravljavci občine ...).

Glede na rezultate družbenoekonomske analize bi bil projekt upravičen do sofinanciranja s strani Evropske unije. Če bodo v okviru naslednje finančne perspektive 2014–2020 sredstva za projekt izgradnje zbirnih središč P + R v LUR zagotovljena, v tem trenutku še ni znano.

10. Sofinanciranje projekta

V sklopu projekta Mreža P + R zbirnih središč v LUR je bila za lokacije zbirnih središč P + R izdelana projektna in investicijska dokumentacija, ki bo omogočila črpanje evropskih sredstev za izgradnjo zbirnih središč P + R. Črpanje evropskih sredstev

lahko v trenutno veljavni finančni perspektivi poteka preko javnega razpisa za izbor operacij oziroma kot neposredna potrditev operacije. V naslednji tabeli so predstavljeni postopkovni koraki, ki jih morajo občine opraviti za pridobitev evropskih sredstev za izvedbo projekta zbirnih središč P + R.

Tabela 10: Potrebni postopki za izvedbo in sofinanciranje projekta s strani EU za občine kot nosilce investicije

Aktivnost	Pripravljaivec	Nadaljnji koraki
Izdelava strokovne podlage (projektna dokumentacija na nivoju IDZ, študije itd.)	Dokumenti bodo izdelani v okviru projekta »Mreža P + R zbirnih središč v LUR«.	Dokumentacija je podlaga za izdelavo DIIP.
Izdelava DIIP	DIIP-i bodo izdelani v okviru projekta »Mreža P + R zbirnih središč v LUR«.	Občina potrdi izdelan DIIP in uvrsti projekt v NRP.
Odkupi zemljišč oziroma pridobitev pravice graditi in umestitev projekta v občinske prostorske plane	To aktivnost mora izvesti občina.	Za odkup zemljišč je treba zagotoviti finančna sredstva, urediti pravne podlage in uvrstiti ta del investicije v NRP. Če projekt še ni umeščen v prostorske plane, so občine dolžne ta del aktivnosti izvesti.
Izdelava IDP	IDP-ji bodo izdelani v okviru projekta »Mreža P + R zbirnih središč v LUR«.	IDP-ji bodo osnova za izdelavo Študije izvedljivosti in nadaljnje projektne dokumentacije.
Izdelava Študije izvedljivosti z analizo stroškov in koristi	Dokument bo izdelan v okviru projekta »Mreža P + R zbirnih središč v LUR«	Študija izvedljivosti bo podlaga za izdelavo Investicijskega programa in Vloge za pridobitev evropskih sredstev.
Izdelava PGD-/PZI-projektne dokumentacije	PGD/PZI pripravijo občine same in pridobijo gradbena dovoljenja.	Pridobitev gradbenega dovoljenja in osnova za pripravo razpisa za izvajalca del.
Izdelava Investicijskega programa (IP).	Dokument pripravi občina sama.	Če bo projekt kandidiral na javnem razpisu, bo treba k vlogi priložiti IP.
Prijava na razpis	Prijavo/vlogo za pridobitev evropskih sredstev izdela občina sama.	Na podlagi vloge se izda odločba o dodelitvi evropskih sredstev, sledi podpis pogodbe o sofinanciranju.
Priprava in izvedba razpisa za izvajalca gradbenih del	Razpis pripravi in izvede občina sama.	Gradnja P + R.

Ko bodo prva zbirna središča P + R zgrajena, bi že moral biti izbran model upravljanja in določen upravljavec sistema zbirnih središč P + R.

11. Zaključek

Izgradnja sistema zbirnih središč P + R v 15 občinah, na katerih bo 3.688 parkirnih prostorov, je prvi korak k delovanju aktivne prometne politike, ki ponuja uporabnikom osebnih vozil privlačen in preprost prehod v sistem javnega prevoza potnikov za vstop v urbana središča. Velika večina uporabnikov zbirnih središč P + R so namreč dnevni migranti, ki poleg povzročanja gneče tudi vedno težje dobijo proste in cenovno ugodne parkirne prostore v urbanih središčih. Nadaljnje aktivnosti urejanja visokokakovostnega javnega prometa v LUR morajo zagotavljati možnosti oblikovanja intermodalnih prevoznih verig, ki jih sistem P + R omogoča:

- integracija vseh elementov sistema javnega prevoza v regiji (uvedba enotnega plačilnega sistema in usklajenega voznega reda),
- vzpostavitev interaktivnega portala javnega prometa v regiji, ki potnikom omogoča od platforme neodvisno načrtovanje poti od vrat do vrat v realnem času in predstavlja osrednjo točko za dostop do vseh osnovnih informacij, povezanih z javnim prevozom v regiji.

Skupaj s temi ukrepi se mora povečevati tudi konkurenčnost javnega prevoza tako v urbanih središčih kot tudi na regijskih in medregijskih povezavah, LUR pa mora razvijati tudi druge elemente trajnostne mobilnosti, predvsem povezanost in razvoj nemotoriziranega prometa ter mehke ukrepe prometne politike. Le tako bodo cilji doseganja trajnostne mobilnosti v LUR lahko doseženi.

ČLANI OŽJE PROJEKTNE SKUPINE O PROJEKTU P + R

Parkiraj in prestopi v Ljubljansko urbano regijo

Dnevni migracijski tokovi v Ljubljanski urbani regiji naraščajo, izboljšanje sistema regionalnega potniškega prometa pa lahko težave bistveno omili. Na prometne izzive se že dolgo pospešeno odzivajo najbolj prizadete občine (npr. uvedba enotne vozovnice Urbana, podaljšanje prog javnega mestnega potniškega prometa do nekaterih občinskih središč v regiji ipd.). Že leta 2007 so občine, ki sestavljajo Ljubljansko urbano regijo, sprejele odločitev o izdelavi zasnove sistema javnega potniškega prometa v regiji, katere sklepi so postali osnova za projektno izvedbo posameznih sestavin sistema. S projektom bodo dosežene spremembe, ki se dotikajo predvsem javnega poseganja za izboljšanje mobilnosti v regiji in posameznih mestih. Odzivi občanov na dozdejšnja prizadevanja so samo potrdili želene razvojne smeri in odločitve lokalne samouprave.

Zasnova sistema regionalnega javnega potniškega prometa vsebuje več nalog, ki bodo projektno izvedene. To so: infrastruktura za parkiranje in prestopne (P + R), sodobne hitre avtobusne proge, kolesarske poti v naseljih in med regionalnimi središči, uvedba okolju prijaznejših vozil, politike in mehki ukrepi za pospeševanje uporabe javnega potniškega prometa in koles, zmanjšanje privlačnosti uporabe osebnih vozil ter ustanovitev regionalnega koordinacijskega telesa za javni potniški promet.

Učinki bodo lahko izmerjeni, najpomembneje pa je, da bodo ob pričakovanih okoljskih učinkih dosežene tudi pomembne izboljšave v prometni ekonomiki posameznikov, gospodinjstev in širše skupnosti. Pomembni bodo tudi socialni učinki, saj je projekt namenjen tudi uporabnikom, ki ne uporabljajo ali ne morejo uporabljati osebnih motornih vozil (otroci in mladina, starejši, nekateri turisti in popotniki).

Menimo, da bodo prve uspešno dokončane uresničitve posameznih delov projekta na več lokacijah (23 prestopnih točk v 16 občinah) zadovoljstvo še okrepile. Projekt je namreč zasnovan na prostorskih in tehničnih rešitvah, doseženih z regionalnim soglasjem nosilcev odločanja na lokalni ravni, je nadsektorski, nepolitičen in se izvaja po finančno, časovno in upravno izvedljivih delih v posameznih občinah.

Gradnja prvega dela, infrastrukture za parkiranje in prestopne, se je že začela. V fizičnem smislu gre za najpomembnejši del vsega projekta. Ob morebitni nadgradnji sistema z omogočenimi prestopi z železniškega javnega potniškega sistema na cestne javne potniške sisteme bo projekt popoln.

Ožja projektna skupina:

mag. Miran Gajšek (predsednik), mag. Lilijana Madjar, dr. Mitja Pavliha, Tone Peršak, David Polutnik, Ivan Stanič, dr. Peter Verlič, Zoran Vitorovič in mag. Bojan Žlender

Legenda parkirnih prostorov

-  motorna vozila
-  gibalno ovirani
-  kolesa
-  motorna kolesa
-  bivalniki
-  turistični avtobusi
-  dostava potnikov
(kiss and ride)
-  družine z majhnimi otroki
-  tovorna vozila

Legenda zbirnih središč P+R

-  do 100 parkirnih mest
-  do 200 parkirnih mest
-  do 350 parkirnih mest
-  do 811 parkirnih mest

Slika 4: Obstoječa
in načrtovana zbirna
središča P + R v LUR



Obstoječa zbirna središča P+R



Načrtovana zbirna središča P+R

PREGLED NAČRTOVANIH LOKACIJ ZBIRNIH SREDIŠČ P + R V OBČINAH LUR²⁰

V nadaljevanju podrobno predstavljamo načrtovane lokacije zbirnih središč P + R v 15 občinah, ki so sodelovale v projektu Mreža P + R zbirnih središč v LUR. Zbirna središča P + R predstavljamo v sklopih po abecednem vrstnem redu občin. Pri vsakem zbirnem središču P + R predstavimo njegove ključne značilnosti (umeščenost lokacije, število parkirnih prostorov, možnosti javnega prevoza, oprema zbirnega središča) in morebitne posebnosti projekta.

Tabela 11: Vrstni red predstavitve lokacij

Občina	Ime lokacije	Stran	Občina	Ime lokacije	Stran
Brezovica	P + R Brezovica	66	Mestna občina Ljubljana	P + R Barje	86
Dobropolje	P + R Dobropolje	68		P + R Bizovik	90
Dobrova - Polhov Gradec	P + R Dobrova	70		P + R Črnuče	92
Domžale	P + R Domžale	72		P + R Polje	94
Grosuplje	P + R Grosuplje	74		P + R Pri Gorjancu	96
Ivančna Gorica	P + R Ivančna Gorica	76		P + R Rudnik	98
Kamnik	P + R Kamnik	78		P + R Stanežiče	100
Litija	P + R Litija	80		P + R Zadobrova	102
Medvode	P + R Medvode	82	Moravče	P + R Moravče	104
			Škofljica	P + R Škofljica	106
			Trzin	P + R Trzin	108
			Vodice	P + R Vodice	110
			Vrhnika	P + R Vrhnika	112

²⁰ Vir: Mreža P + R zbirnih središč v LUR, Ključna aktivnost št. 3: Študija lokacij, Končno poročilo (OMEGA consult, d.o.o., SL CONSULT, d.o.o., LUZ, d.d.).



OBČINA BREZOVICA

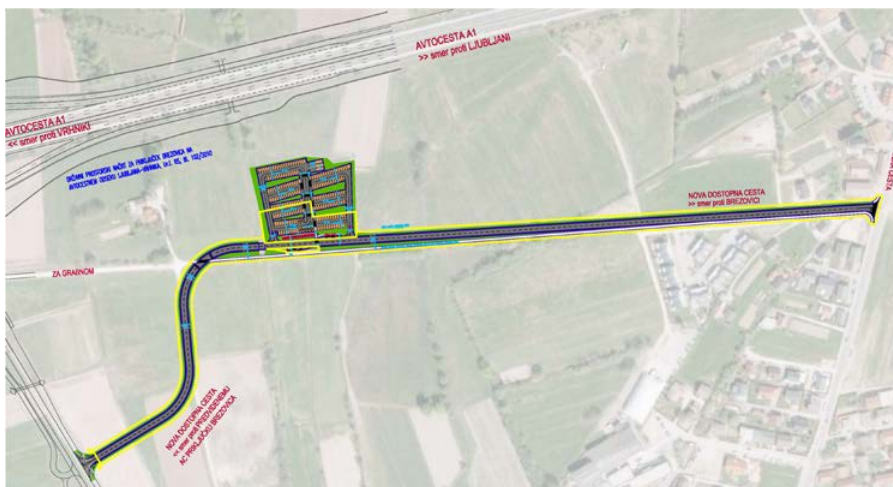
Občine na obrobju glavnega mesta smo se vrsto let zavzemale za izboljšanje prometnih povezav, nadgradnjo javnega prevoza in infrastrukture. Če v preteklosti za to ni bilo posebnega posluha, lahko z veseljem ugotavljamo, da imajo aktualna mestna oblast, vodstvo LPP in Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije posluh za reševanje teh problemov. Prvi in najpomembnejši korak je bil zagotovo storjen s podaljšanjem prog mestnega prometa v primestne in okoliške občine. Že sama podaljšanja so prinesla nova urejena postajališča in obračališča, ponekod tudi dodatne parkirne površine. Z razvojem in uveljavitvijo javnega prevoza se potrebe po organiziranih parkirnih površinah še povečujejo. Tako je Mreža P + R zbirnih središč v LUR izjemen korak na poti k zagotavljanju in približevanju kakovostnega javnega prometa uporabnikom. V občini Brezovica se pomena podobnih pridobitev zavedamo, zato bomo v tovrstnih pobudah in projektih tudi v prihodnje z veseljem intenzivno sodelovali.

Metod Ropret, župan

Slika 5: Lokacija zbirnega središča P + R Brezovica



Slika 6: Predviden poseg



P + R Brezovica

Zbirno središče P + R Brezovica je umeščeno ob predvidenem avtocestnem priključku Brezovica na južni strani avtoceste in v bližini Tržaške ceste. Za dostop do platoja bo urejena glavna dostopna cesta med predvidenim priključkom Brezovica in Podpeško cesto. Na tem odseku bo urejeno obojestransko avtobusno postajališče, hkrati pa sta v OPN predvidena tudi ureditev železniške postaje ter prevoz potnikov med zbirnim središčem P + R in železniško postajo.

Postajališča

Avtobus:

6B Črnuče–Notranje Gorice

Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 190  7  3  70	OSNOVNA VSEBINA WC Urbanomat/parkomat Zapornica Informacijska tabla Zasaditev Zelene in pohodne površine Klopi Osvetlitev Videonadzor

Načrtovano zbirno središče ima 197 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, 3 parkirne prostore za avtodome in 70 parkirnih prostorov za kolesa ter obojestransko postajališče primestnega avtobusnega prometa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodi 61 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, površine za parkiranje 60 koles in avtobusni postajališči.



OBČINA DOBREPOLJE

Projekt Mreža P + R zbirnih središč v LUR je inovativen pristop k uvajanju trajnostne mobilnosti v LUR. Prepričani smo, da bo prispeval k zmanjševanju prometnih zastojev v regiji, racionalnejši rabi osebnih vozil in posledično k večji rabi javnega prevoza. Izboljšali se bosta tudi prometna varnost in kakovost zraka. Vse naštetbo bo vplivalo na večje zadovoljstvo občanov, saj bodo za prevoz porabili manj časa in denarja, dvignila pa se bo tudi kakovost življenja v regiji.

V Občini Dobropolje bo vzpostavljeno eno od 23 zbirnih središč P + R, ki so načrtovana v okviru projekta. Občanom bomo z izgradnjo zbirnega središča P + R omogočili, da se do mestnih središč v regiji odpravijo z javnim prevozom ter svoje avtomobile parkirajo na varnih in urejenih površinah zbirnega središča P + R. Tovrstnih površin v občini zdaj nimamo, zato bo zbirno središče pomembna pridobitev.

Z upoštevanjem predlogov uporabnikov sistema zbirnih središč P + R se bo sistem lahko nadgrajeval, trajnostna mobilnost in njeni vzporedni učinki na gospodarstvo, okolje in kakovost življenja pa se bodo večali. Zato bo Občina Dobropolje tudi v prihodnje podpirala projekte, ki bodo prispevali k nadgradnji sistema s celovitimi rešitvami za vzpostavitev trajnostne mobilnosti in mrežnih povezav v občini, predvsem v smeri sever–jug. Te danes ne obstajajo, zato je del občanov odrezan od središča dogajanja na Vidmu.

Janez Pavlin, župan

Slika 7: Lokacija zbirnega središča P + R Dobropolje



P + R Dobropolje

Zbirno središče P + R Dobropolje je načrtovano med lokalno cesto Predstruge na južni strani in železniško progo Ljubljana–Kočevje na severni strani. Dovoz do parkirnega platoja bo urejen na zahodni strani. Obojestransko avtobusno postajališče je urejeno neposredno ob parkirnem platoju na južni strani, železniška postaja Dobropolje pa je na severovzhodni strani načrtovanega zbirnega središča P + R.



Slika 8: Predviden poseg

Postajališča

Avtobus:

78 Ljubljana–Grosuplje–Videm

Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 73  3	OSNOVNA VSEBINA Urbanomat/parkomat Zapornica Informacijska tabla Zasaditev Zelene in pohodne površine Osvetlitev Videonadzor

Načrtovanih je 76 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in postajališče primestnega avtobusnega prometa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodi 6 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, preostali parkirni prostori so načrtovani za druge namene (npr. »carpooling«, lokalne potrebe ...).



OBČINA DOBROVA - POLHOV GRADEC

Vsak način prevoza ima svoje prednosti in slabosti z vidika stroškov, varnosti, porabe energije in prilagodljivosti. Kjer se načini prevoza kombinirajo tako, da so poudarjene njihove posamezne prednosti, se lahko vzpostavi učinkovita in trajna transportna veriga.

Sistem mreže zbirnih središč Parkiraj in prestopi (P + R) bo v občini Dobrova - Polhov Gradec skupaj z vpeljanimi integriranimi progami avtobusnega prevoza omogočal krajanom, da se do končnega cilja pripeljejo z različnimi prevoznimi sredstvi, hkrati pa se strošek prevoza in čas potovanja ne bosta bistveno spremenila. S tem se bodo izboljšale prometne razmere, zdravje ljudi in kakovost bivanja ter zmanjšal pritisk z avtomobili na središče Ljubljane.

V projektu sodelujemo z eno lokacijo zbirnega središča P + R, ki bo postavljeno na Dobrovi. V prihodnosti ob sočasnem porastu uporabe javnega prevoza načrtujemo ureditev mreže P + R tudi v drugih krajih po občini, kar bo omogočalo večjo dostopnost in učinkovitejšo uporabo integriranih avtobusnih prog.

Slika 9: Lokacija zbirnega središča P + R Dobrova



Franc Setnikar, župan

Slika 10: Predviden poseg



P + R Dobrova

Predvideno zbirno središče P + R Dobrova se nahaja ob Horjulski cesti, na jugovzhodnem vogalu občinskega središča Dobrova. Enosmerni uvoz na parkirni plato bo urejen s Horjulske ceste. Parkirni plato bo imel eno nišo s pasom za bočno parkiranje in dvema čelnima parkirnima prostoroma za ljudi na vozičkih. Na jugovzhodnem delu zbirnega središča P + R bo plato za parkiranje koles. Avtobusno postajališče integriranih prog je oddaljeno 350 m.

Postajališča

Avtobus:

51 AP Ljubljana–Polhov Gradec

55 Ljubljana–Vrzenec

56 AP Ljubljana–Šentjošt

Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 29  2  40	OSNOVNA VSEBINA Urbanomat/parkomat Zapornica Informacijska tabla Zasaditev Zelene in pohodne površine Klopi Koš za odpadke Osvetlitev Videonadzor

Načrtovano zbirno središče ima 31 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 40 parkirnih prostorov za kolesa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodijo površine za parkiranje 40 koles in 16 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila.



OBČINA DOMŽALE

Občina Domžale sodi med prometno bolj obremenjene občine, saj jo spremljajo mednarodni in domači tranzitni promet ter številne dnevne migracije. Ob nadaljevanju sedanjih trendov naraščanja uporabe avtomobilov, s čimer se spoprijemamo tudi v Občini Domžale, je treba dnevne migracije iz napol ali še manj zasedenih avtomobilov preusmeriti na javni potniški promet (vlak, avtobus).

Rešitev je sistem Parkiraj in prestopi (P + R), saj je kombinacija zasebnega in skupinskega prevoza ter omogoča, da se uporabnik do obrobja mesta pripelje z osebnim avtomobilom, vozilo pusti na površini P + R in pot proti prestolnici ali v druga mesta nadaljuje z javnim potniškim prometom.

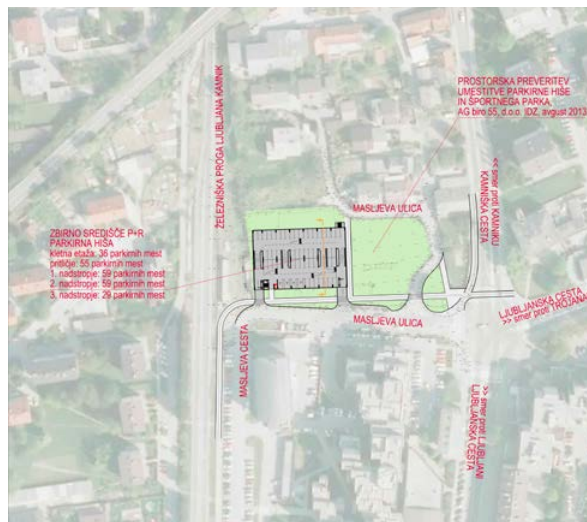
Tako bomo dnevnim migrantom zagotovili brezskrben prevoz do zelenega cilja, poleg tega pa izboljšali stanje v prometu, zmanjšali emisije in hrup v naši občini.

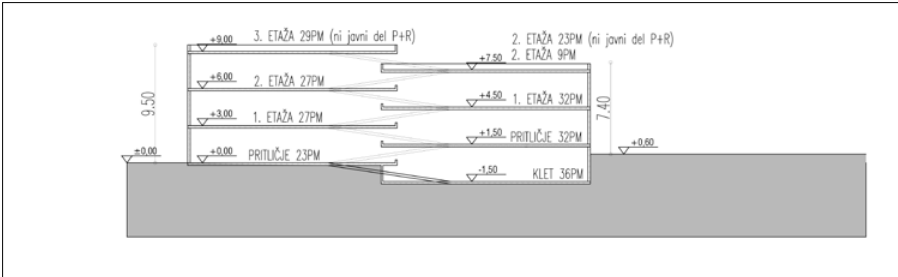
Toni Dragar, župan

Slika 11: Lokacija zbirnega središča P + R Domžale



Slika 12: Predviden poseg





Slika 17: Prečni prerez

P + R Domžale

Zbirno središče P + R Domžale je načrtovano v središču Domžal, ob križišču Kamniške in Ljubljanske ceste. Predvidena je izgradnja parkirne hiše, ki bo imela klet, pritličje in tri nadstropja. Uvoz in izvoz bosta na Masljevo ulico. Železniška postaja Domžale je 300 m južno od načrtovane parkirne hiše, avtobusno postajališče medkrajevnega potniškega prometa pa je oddaljeno 500 m.

Postajališča

Vlak: Ljubljana–Kamnik
Avtobus: Ljubljana–Domžale

Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 226  12	OSNOVNA VSEBINA Urbanomat/parkomat Informacijska tabla Zasaditev Zelene in pohodne površine Osvetlitev Videonadzor DODATNA VSEBINA Električno napajanje

Načrtovano zbirno središče ima 238 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodi 186 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, ki so razporejena v kleti, pritličju, prvem nadstropju in delu drugega nadstropja.

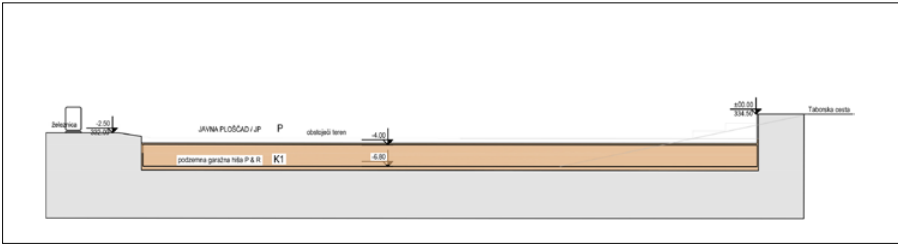


Občina Grosuplje ima v svoji zastavi in grbu zeleno barvo. Ta ne pomeni samo mehkebe njenih zelenih dolin in gričev, ampak tudi našo trdno zavezo, da bo naša prihodnost ekološko in trajnostno naravnana. Po več kot uspešni uvedbi mestne proge 3G, ki povezuje prestolnico z Grosupljem, kjer smo imeli v prvem letu obratovanja proge več kot 30-odstoten porast potnikov, in po uvedbi lokalnih prog, ki povezujejo lokalna naselja s središčem Grosuplja, menimo, da se projekti za izboljšanje javnega prevoza obrestujejo tako uporabnikom kot našemu okolju. Zato smo pristopili k projektu Ljubljanske urbane regije za uvedbo sistema Parkiraj in prestopi (P + R). V sklopu parkirne hiše, ki jo želimo zgraditi v okviru novega stanovanjsko-poslovnega centra v neposredni bližini avtobusne in železniške postaje v strogem središču Grosuplja, bomo namreč uredili zbirno središče P + R.

dr. Peter Verlič, župan

Slika 13: Lokacija zbirnega središča
P + R Grosuplje





Slika 15: Prečni prerez

P + R Grosuplje

Zbirno središče P + R Grosuplje je predvideno neposredno ob železniški postaji Grosuplje, med železniško progo Ljubljana–Novo mesto–Metlika in Taborsko cesto. Zbirno središče P + R bo urejeno v obliki parkirne hiše z dostopom s Taborske ceste. Avtobusna postaja je 100 m nižje na Taborski cesti.

Postajališča

Avtobus: 3G Bežigrad–Grosuplje

Vlak: Ljubljana–Novo mesto

Število parkirnih prostorov

270 15

Oprema zbirnega središča

OSNOVNA VSEBINA

- WC
- Urbanomat/parkomat
- Informacijska tabla
- Osvetlitev
- Videonadzor

DODATNA VSEBINA

- Električno napajanje
- Infotočka

Zbirno središče bo imelo skupno 285 parkirnih prostorov za motorna vozila v kleti in pritličju. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodi 162 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila.



OBČINA IVANČNA GORICA

Vzpostavitev parkirišča Parkiraj in prestopi bo omogočila učinkovitejšo rabo javnega potniškega prometa (vlaka in avtobusa) in s tem posledično zmanjšala uporabo osebnih avtomobilov, kar bo med drugim pripomoglo tudi k boljši kakovosti zraka. Avtomobilski izpusti so namreč eni od glavnih povzročiteljev onesnaževanja zraka v naseljih. S povečanjem števila potnikov javnega potniškega prometa bo omogočena tudi zagotovitev kakovostnejšega in konkurenčnejšega javnega potniškega prometa.

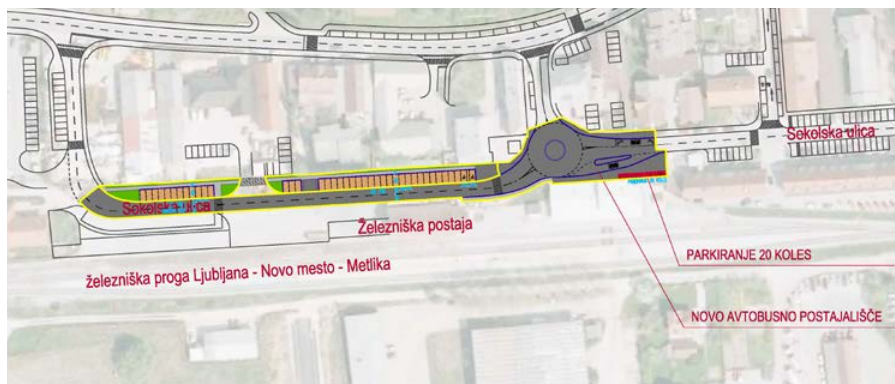
V okviru izgradnje zbirnega središča P + R načrtujemo tudi ureditev novega trga ob železniški in avtobusni postaji, na katerem bo mogoče urediti večjo javno površino v zaključku linearne poteze, ki je zdaj središče kraja. S celovito ureditvijo bomo dosegli atraktivno javno površino in še večjo prepoznavnost naselja.

Dušan Strnad, župan

Slika 16: Lokacija zbirnega središča P + R Ivančna Gorica



Slika 17: Predviden poseg



P + R Ivančna Gorica

Zbirno središče P + R Ivančna Gorica bo na Sokolski ulici, na severni strani železniške postaje Ivančna Gorica. Dostop do zbirnega središča P + R bo mogoč z zahodne in vzhodne smeri. Parkirne površine bodo urejene na severni strani ulice. Avtobusno postajališče je približno 150 m vzhodno od načrtovanega parkirnega platoja.

Postajališča

Avtobus:

68 Ljubljana–Grosuplje–Ivančna Gorica–Šentvid pri Stični

Vlak:

Ljubljana–Novo mesto

Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 58  3  20	OSNOVNA VSEBINA Urbanomat/parkomat Zapornica Informacijska tabla Zasaditev Osvetlitev Videonadzor

Zbirno središče P + R Ivančna Gorica bo imelo 61 parkirnih prostorov za motorna vozila in 20 parkirnih prostorov za parkiranje koles. V sklop javnega programa sodi 40 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in prostor za parkiranje koles.



OBČINA KAMNIK

Izboljšanje javnega potniškega prometa je za občino Kamnik ena od prioritetenih usmeritev, ki so zapisane tudi v Strategiji prostorskega razvoja občine. Občina Kamnik si prizadeva za spremembo potovalnih navad v mestu in spodbuja uporabo javnega potniškega prometa. Velik poudarek dajemo izgradnji novih kolesarskih in pešpoti. Projektu Mreža P + R zbirnih središč v LUR smo se z veseljem priključili, saj se zavedamo, da javni potniški promet lahko učinkovito načrtujemo le skupaj s sosednjimi občinami, predvsem z Mestno občino Ljubljana, kamor je usmerjena večina dnevnih migracij iz Kamnika.

Lokacija zbirnega središča P + R Kamnik je na severnem robu mesta, tik ob železniški postaji. Na tem mestu načrtujemo ureditev novega potniškega terminala, v okviru katerega je predvidena končna postaja primestne železnice ter avtobusna postaja primestnega in mestnega prometa s spremljajočimi programi (prestopna postaja primestnih in medkrajevnih avtobusov, minibus mestnega prometa, taksi center, parkirišče za avtomobile, kolesarnica, izposoja koles, TIC, druga logistična infrastruktura in storitve). Z izgradnjo tega središča bomo večjemu številu dnevnih migrantov omogočili, da za prevoz do Ljubljane uporabijo javni potniški promet namesto osebnih avtomobilov.

Uvedba učinkovitejšega sistema javnega potniškega prometa in povečanje trajnostne mobilnosti seveda zahtevata spoprijemanje s številnimi izzivi. Finančna sredstva občine so omejena, zato je uresničevanje naših načrtov velikokrat počasnejše, kot bi si želeli. Eden od naših ključnih izzivov je rekonstrukcija oziroma posodobitev regionalne železniške proge Ljubljana–Kamnik, kjer se predvidevata izgradnja 2. tira in elektrifikacija proge. Še naprej bomo vztrajno ozaveščali prebivalce o trajnostni mobilnosti in spodbujali spremembe potovalnih navad prebivalcev.

Marjan Šarec, župan

P + R Kamnik

Zbirno središče P + R Kamnik je predvideno na severnem delu Kamnika, pri križišču Tunjske ceste in Levstikove ulice ob industrijskem tiru in tudi južno od predvidene obvozne ceste. Zbirno središče P + R bo urejeno kot slepo zaključen parkirni žep, ki bo vzporeden z industrijskim tirom in dostopen s Tunjske ceste. Železniška postaja je 120 m južno od parkirnega platoja, avtobusna pa okoli 500 m.

Postajališča

Vlak:

Ljubljana–Kamnik

Število parkirnih prostorov

 28
  2
  40

Oprema zbirnega središča

OSNOVNA VSEBINA

Urbanomat/parkomat

Zapornica

Informacijska tabla

Zasaditev

Zelene in pohodne površine

Klopi in mize

Koš za odpadke

Osvetlitev

Videonadzor

Zbirno središče bo imelo 30 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 40 parkirnih prostorov za kolesa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodi 16 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 20 parkirnih prostorov za kolesa.



Slika 18: Lokacija zbirnega središča P + R Kamnik

Slika 19: Predviden poseg



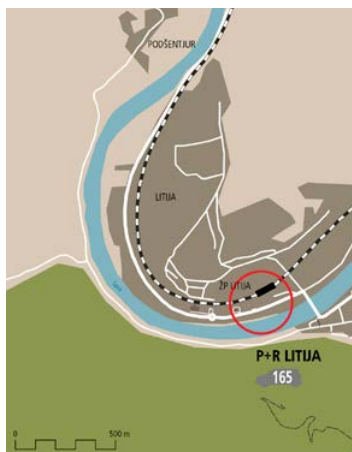


OBČINA LITJA

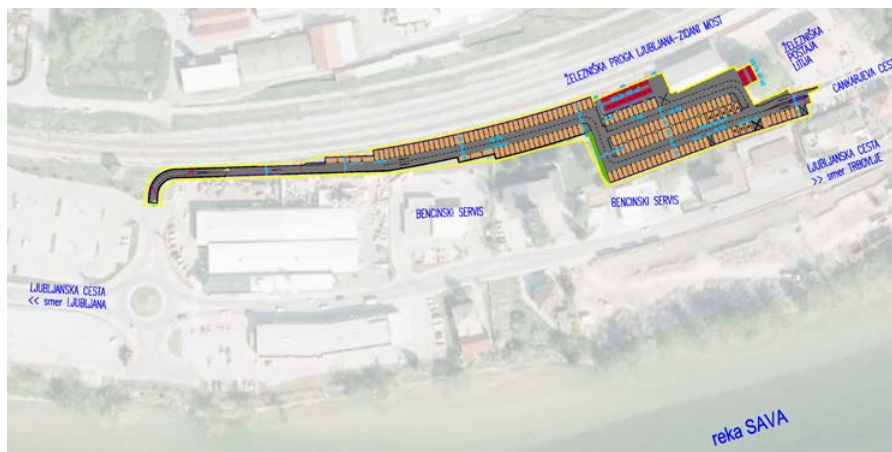
Projekt P + R je izjemnega pomena tudi za Občino Litija, še zlasti za glavno postajo Litija, ki je celo na četrtem mestu po številu dnevnih uporabnikov v Sloveniji. Z ustrežno posodobitvijo parkirnih površin in izvozne ceste se bo zagotovila bistveno večja pretočnost prometa, projekt P + R pa bo prispeval k večji popularizaciji javnega potniškega prometa. Po pridobitvi idejnega projekta nas čaka druga faza izdelave dokumentacije, ki bo podlaga za izvedbo. Upam, da bo država končno le spoznala, da je treba narediti nekaj več za večjo uveljavitev javnega potniškega prometa in s tem zagotoviti čistejše okolje, zato pričakujem, da bodo ti projekti uvrščeni v operativni program regionalnih spodbud v novi finančni perspektivi.

Franci Rokavec, župan

Slika 20: Lokacija zbirnega središča P + R Litija



Slika 21: Predviden poseg



P + R Litija

Zbirno središče P + R Litija je načrtovano ob železniški postaji Litija, med železniško progo in Ljubljansko cesto. Uvoz na parkirni plato bo urejen preko Cankarjeve ceste na vzhodu platoja, kjer bo tudi eden od izvozov. Drugi izvoz bo na zahodnem delu zbirnega središča P + R. Parkirna platoja za parkiranje koles bosta eden na vzhodu ob železniški postaji, drugi pa v sredini.

Postajališča

Vlak:
Litija–Ljubljana, Litija–Maribor

Število parkirnih prostorov

	157		8		124
---	-----	---	---	---	-----

Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
WC
Urbanomat/parkomat
Zapornica
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Osvetlitev
Videonadzor
DODATNA VSEBINA
Električno napajanje

Skupna kapaciteta zbirnega središča P + R bo 165 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 124 parkirnih prostorov za kolesa.



Nejc Smole



Stanislav Žagar

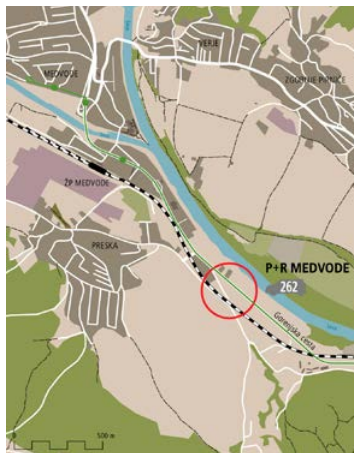
OBČINA MEDVODE

Kot večina občin v Ljubljanski urbani regiji ima tudi naša težave z velikim številom dnevnih migracij prebivalcev naše občine in tudi drugih občin, ki se skozi središče Medvod vozijo na delo in v šolo v Ljubljano. Z izgradnjo navezovalne ceste Jeprca–Stanežiče, ki bi bila severovzhodna medvoška obvoznica, izgradnjo parkirišča P + R s postajališčem mestnega potniškega prometa in izgradnjo novega železniškega postajališča ob predvidenem parkirišču P + R bi močno izboljšali kakovost življenja naših občanov in občank. Razbremenili bi regionalno cesto Ljubljana–Kranj, ob sedanji železniški postaji pa bi se sprostil prostor za revitalizacijo mestnih storitvenih dejavnosti (banka, pošta ...). V občini se trenutno spoprijemamo s težavo, saj nimamo urejenega večjega parkirišča. Ljudje, ki se pripeljejo z osebnim avtomobilom v Medvode, zato parkirajo na parkiriščih, ki so namenjena drugim dejavnostim (trgovina, pošta, knjižnica), in se nato peš odpravijo do postajališča potniškega prometa. Z izgradnjo zbirnega središča P + R bomo te težave odpravili.

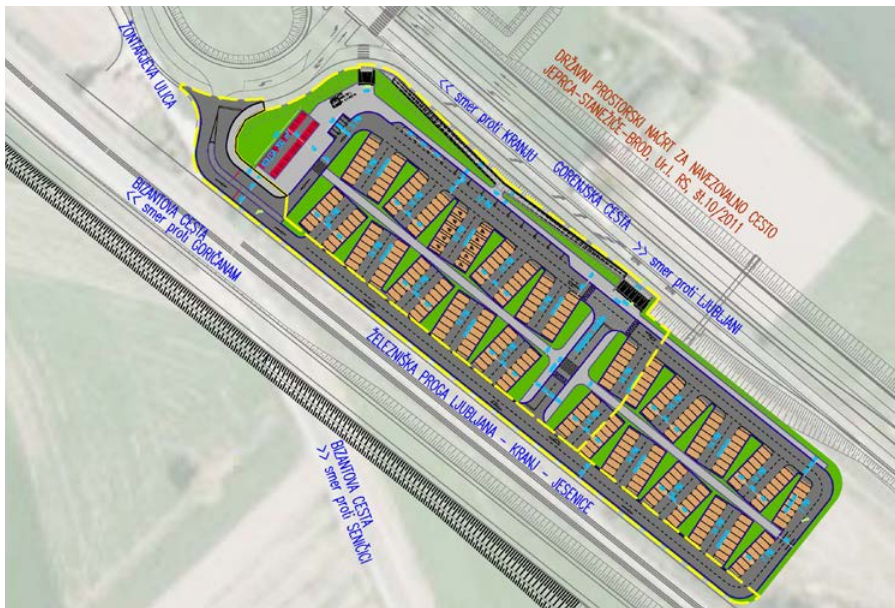
Stanislav Žagar (župan do 23. 10. 2014)

Nejc Smole (župan od 24. 10. 2014)

Slika 23: Predviden poseg



Slika 22: Lokacija zbirnega središča
P + R Medvode



P + R Medvode

Zbirno središče P + R Medvode bo zgrajeno med Mednim in Medvodami, na območju med Gorenjsko cesto in železniško progo Ljubljana–Jesenice. Dostop do parkirnega platoja bo urejen preko deviacije lokalne Žontarjeve ceste. Parkirni plato bo razdeljen na več niš, ki bodo med seboj ločene z zelenimi pasovi. Plato za parkiranje koles bo urejen na zahodni strani, neposredno ob uvozu/izvozu na zbirno središče P + R. Trenutno avtobusno postajališče je 850 m severozahodno proti Medvodam, vendar bo v okviru DPN postajališče urejeno v neposredni bližini zbirnega središča P + R.

Postajališča

Avtobus:

25 Medvode–Zadobrova

Vlak:

Ljubljana–Jesenice

Število parkirnih prostorov

	240		10		12		5		100
---	-----	---	----	---	----	---	---	---	-----

Načrtovanih je 262 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, 100 parkirnih prostorov za kolesa in 5 parkirnih prostorov za motorna kolesa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodijo površine za parkiranje koles in motornih koles ter 150 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila.

Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
WC
Urbanomat/parkomat
Zapornica
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Klopi in mize
Koš za odpadke
Osvetlitev
Videonadzor
DODATNA VSEBINA
Električno napajanje
Infotočka
Okrepčevalnica
Kolesarnica



MESTNA OBČINA LJUBLJANA

V Mestni občini Ljubljana se zavedamo tesne povezanosti med družbenimi, okoljskimi in gospodarskimi dejavniki razvoja. Trajnostna mobilnost je tista, ki leži v njihovi presečni množici in je zato pomemben soustvarjalec sodobnega razvoja. Mestna prometna politika temelji na načelih trajnostne mobilnosti in kakovosti življenja: na eni strani zajema spodbujanje hoje, kolesarjenja in javnega prevoza, na drugi strani pa omejuje osebni motorni promet.

In zakaj smo v MOL tako naklonjeni in navdušeni ter aktivno vključeni v uspešno izvajanje projekta Mreža P + R zbirnih središč v LUR? Zaradi 130.000 dnevni migrantov, ki se v Ljubljano večinoma pripeljejo z osebnimi avtomobili in povzročajo zastoje ob prometnih konicah ter slabšajo kakovost zraka, želimo v prihodnje čim večji del motoriziranega osebnega prometa zadržati na obrobju mesta, potnike pa v mesto pripeljati s hitrim, udobnim, ugodnim, učinkovitim, varnim in okolju prijaznim javnim potniškim prometom. Zbirna središča P + R so zato z vidika MOL pravi pristop. Trenutno delujejo na območju naše občine tri takšna središča, v okviru projekta pa načrtujemo izgradnjo dodatnih sedmih zbirnih središč P + R in razširitev obstoječega zbirnega središča P + R Dolgi most. Zavedamo se dodane vrednosti in sinergij, ki jih bo za boljšo pretočnost prometa v LUR in za višjo kakovost zraka v središču mesta prinesel celoten regionalni sistem načrtovanih 23 zbirnih središč P + R v LUR.

Iz mesta, v katerem so prevladovali avtomobili, Ljubljano počasi, a odločno spreminjamo v zeleno – okolju prijazno prestolnico, kjer imajo prednost sredstva javnega prevoza, pešci in kolesarji. Letos smo za trajnostno naravnane projekte zelene Ljubljane prejeli kar dve pomembni priznanji Evropske komisije: marca smo dobili nagrado evropski teden mobilnosti 2013 in s tem postali edino mesto, ki se lahko s to nagrado pohvali že drugič, junija pa smo prejeli tudi najvišji možni naziv Zelena prestolnica Evrope za leto 2016, kar potrjuje izjemen napredek našega mesta.

Zoran Janković, župan

Načrtovana zbirna središča P + R v Mestni občini Ljubljana:

P + R Barje

P + R Bizovik

P + R Črnuče

P + R Polje

P + R Pri Gorjancu

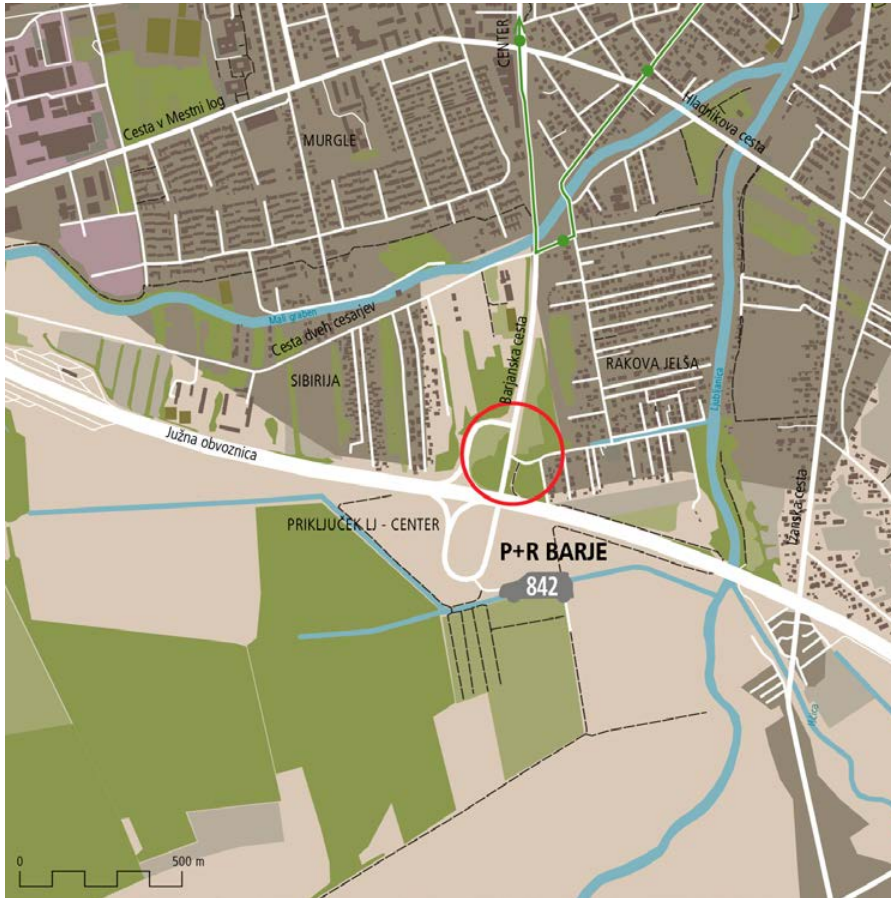
P + R Rudnik

P + R Stanežiče

P + R Zadobrova

P + R BARJE

Izgradnja zbirnega središča P + R Barje je razdeljena na dve fazi. V prvi fazi bo zbirno središče P + R zgrajeno neposredno ob avtocestnem priključku Ljubljana center na vzhodni strani Barjanske ceste ter razdeljeno na severni in južni parkirni plato. Zbirno središče P + R Barje – druga faza bo zgrajeno neposredno ob avtocestnem priključku Ljubljana center in bo razdeljeno na zahodni in vzhodni del ter del ob avtobusnem parkirišču. Obstoječemu trikrakemu križišču Barjanske ceste in priključkov z avtoceste bo dodan četrti krak, ki bo predstavljal dovoz do novih parkirnih prostorov. Na zahodnem platu bo urejeno avtobusno postajališče, na vzhodnem pa nova končna avtobusna postaja MPP. Predvidena je tudi izgradnja kolesarnice v okviru integracije s sistemom izposoje koles Bikelj.



Slika 24: Lokacija zbirnega središča P + R Barje



Slika 25: Predviden poseg (1. faza)



Slika 26: Predviden poseg (2. faza)

Postajališča

Avtobus:
9 Štepanjsko naselje–Trnovo

Število parkirnih prostorov					
	771		40		31
	12		200		

Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
WC
WC za gibalno ovirane
Previjalnica
Tuš
Urbanomat/parkomat
Zapornica
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Osvetlitev
Videonadzor
DODATNA VSEBINA
Električno napajanje

V okviru 1. in 2. faze je načrtovanih 842 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, 12 parkirnih prostorov za turistične avtobuse, avtobusna postajališča in površine za parkiranje koles. V sklop javnega programa sodi 796 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, avtobusna postajališča in 200 parkirnih prostorov za parkiranje koles.

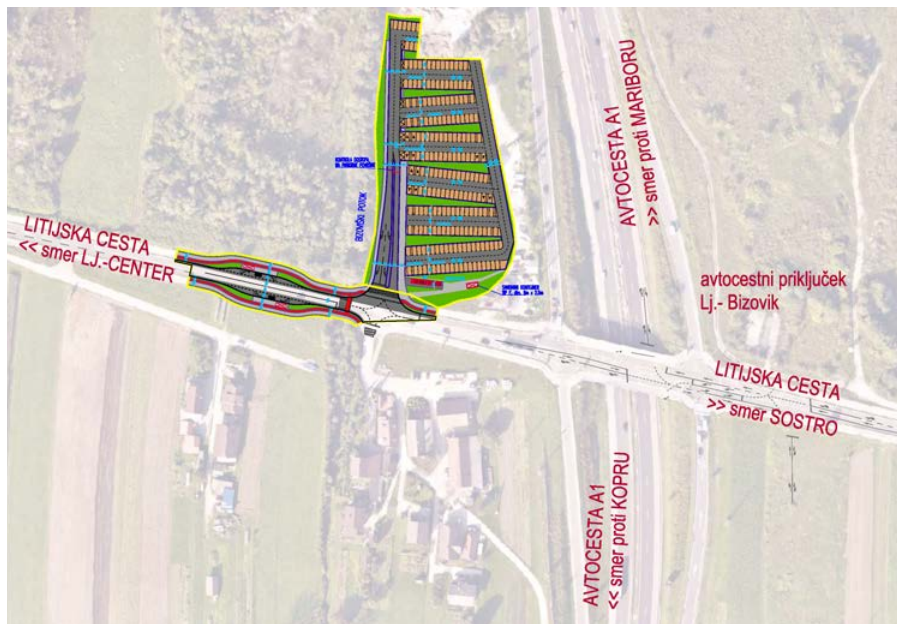
P + R BIZOVIK

Zbirno središče P + R Bizovik je načrtovano tik ob izvozu z avtoceste iz smeri Maribora na Litijsko cesto. Dostop do parkirnega platoja bo urejen po severnem kraku v križišču na Litijski cesti. Tik ob uvozu bosta na obeh straneh ceste na novo urejeni avtobusni postajališči MPP. Parkirni prostori bodo urejeni v nišah, te pa bodo ločevali zeleni pasovi.

Slika 27: Lokacija zbirnega središča P + R Bizovik



Slika 28: Predviden poseg



Postajališča

Avtobus:
 13 Center Stožice–Sostro
 28 Kodeljevo–Mali Lipoglav

Število parkirnih prostorov

	196		12		25		40
---	-----	---	----	---	----	---	----

Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
WC
WC za gibalno ovirane
Previjalnica
Tuš
Urbanomat/parkomat
Zapornica
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Klopi in mize
Koš za odpadke
Stojala za kolesa
Osvetlitev
Videonadzor
DODATNA VSEBINA
Električno napajanje
Igrala

Zbirno središče P + R bo imelo 233 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 40 parkirnih prostorov za kolesa ter obojestransko postajališče MPP. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodijo površine za parkiranje koles, 210 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in avtobusni postajališči.

P + R ČRNUČE

Zbirno središče P + R Črnuče bo umeščeno med Štajersko cesto na severu, Dunajsko cesto na vzhodu in Potjo k sejmišču na zahodu ter razdeljeno na dva platoja. Dostop do obeh platojev bo možen preko nove cestne povezave z Dunajsko cesto in s Štajerske ceste. Na obeh platojih bo parkiranje urejeno v nišah, ločenih z zelenimi pasovi. Poleg novega končnega avtobusnega postajališča MPP, ki bo prestavljeno z Dunajske ceste, bosta dva platoja za parkiranje koles. V okviru P + R bo na voljo tudi prostor za dostavo potnikov na avtobusno postajališče »kiss & ride«.

Slika 29: Lokacija zbirnega središča
P + R Črnuče



Slika 30: Predviden poseg



Postajališča

Avtobus:

6 Črnuče–Dolgi most

6B Črnuče–Notranje Gorice

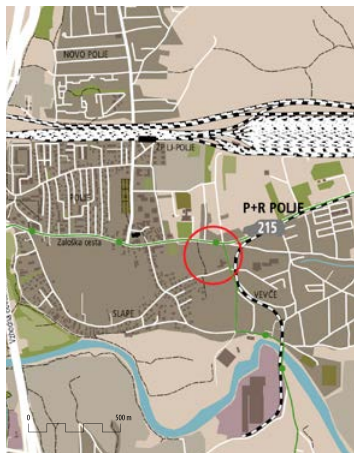
Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 589  28  12  18  70	OSNOVNA VSEBINA Zaprta čakalnica za potnike WC WC za gibalno ovirane Previjalnica Tuš Urbanomat/parkomat Zapornica Informacijska tabla Zasaditev Zelene in pohodne površine Klopi in mize Koš za odpadke Osvetlitev Videonadzor DODATNA VSEBINA Električno napajanje

Načrtovanih je 617 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, 12 parkirnih prostorov za avtodome, 70 parkirnih prostorov za kolesa, 18 parkirnih prostorov za motorna kolesa in končno avtobusno postajališče mestnega prometa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodijo površine za parkiranje koles in motornih koles, 612 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in avtobusno postajališče.

P + R POLJE

Zbirno središče P + R Polje bo na južni strani Zaloške ceste, med Cesto 30. avgusta na vzhodu in bencinskim servisom na zahodu. Dostop bo urejen preko obstoječega izvoza z bencinskega servisa, ki se bo preuredil v uvoz na parkirni plato, ter uvoznega kraka novega krožnega križišča med Zaloško cesto, Kašeljso cesto in Cesto 30. avgusta. Parkiranje bo urejeno v desetih parkirnih nišah, med seboj ločenih z zelenimi pasovi. V sklopu parkirišča bodo tudi trije ločeni platoji za parkiranje koles, dva na vzhodni in eden na zahodni strani. Avtobusno postajališče MPP Cesta na Vevče je od parkirnega platoja oddaljeno okoli 150 m.

Slika 31: Lokacija zbirnega središča P + R Polje



Slika 32: Predviden poseg



Postajališča

Avtobus:

11 Ježica–Zalog

12 Bežigrad–Vevče

20Z Nove Stožice–Zalog

25 Medvode–Zadobrova

29 Kodeljevo–Tuji Grm

Število parkirnih prostorov

	195		12		8		200
---	-----	---	----	---	---	---	-----

Oprema zbirnega središča

OSNOVNA VSEBINA

WC

WC za gibalno ovirane

Previjalnica

Tuš

Urbanomat/parkomat

Zapornica

Informacijska tabla

Zasaditev

Zelene in pohodne površine

Osvetlitev

Videonadzor

DODATNA VSEBINA

Električno napajanje

P + R Polje bo imelo 215 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 200 parkirnih prostorov za kolesa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodijo površine za parkiranje 140 koles in 147 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila.

P + R PRI GORJANCU

Zbirno središče P + R Pri Gorjancu je načrtovano neposredno ob Tržaški cesti in priključku Brezovica na avtocesto A1. Na Tržaški cesti bosta urejeni dve novi avto-busni postajališči v obeh smereh in novo končno postajališče proge 6 z Dolgega mosta. Uvoz do parkirnih površin bo urejen po novi krajevni cesti, ki se bo priključila na Tržaško cesto.

Slika 33: Lokacija zbirnega središča P + R Pri Gorjancu



Slika 34: Predviden poseg



Postajališča

Avtobus:
6B Črnuče–Notranje Gorice

Število parkirnih prostorov				
	297		18	 10
				 40

Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
WC
Previjalnica
WC za gibalno ovirane
Tuš
Urbanomat/parkomat
Zapornica
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Klopi
Osvetlitev
Videonadzor
DODATNA VSEBINA
Električno napajanje

Načrtovano zbirno središče bo imelo 315 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, 40 parkirnih prostorov za kolesa, 10 parkirnih prostorov za motorna kolesa, končno avtobusno postajališče mestnega prometa in postajališče primestnega avtobusnega prometa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodijo vsa avtobusna postajališča, 302 parkirna prostora za osebna motorna vozila ter površine za parkiranje koles in motornih koles.

Zbirno središče P + R Rudnik bo zgrajeno na vzhodni strani Dolenjske ceste, v neposredni bližini avtocestnega priključka Ljubljana jug. Dostop na plato bo urejen na mestu obstoječega uvoza na končno avtobusno postajališče. To se bo uredilo na novo med parkiriščem in Dolenjsko cesto, kjer bosta tudi dva parkirna platoja za kolesa. Postajališče na zahodni strani Dolenjske ceste se bo ohranilo.

Postajališča

Avtobus:
 3 Litostroj–Rudnik
 3B Litostroj–Škofljica
 3G Bežigrad–Grosuplje
 3N Bavarski dvor–Rudnik

Število parkirnih prostorov			
	201		13
	38		150

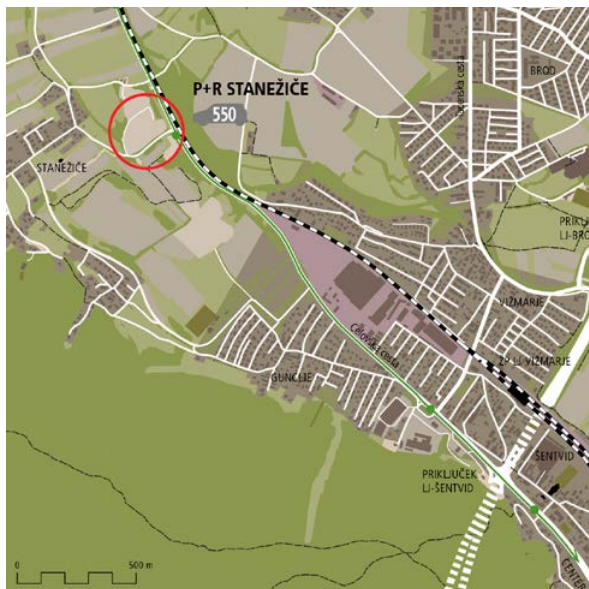
Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
WC
WC za gibalno ovirane
Previjalnica
Tuš
Urbanomat/parkomat
Zapornica
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Osvetlitev
Videonadzor
DODATNA VSEBINA
Električno napajanje
Infotočka
Okrepčevalnica

Kapaciteta načrtovanega zbirnega središča P + R je 252 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 150 parkirnih prostorov za kolesa ter končno avtobusno postajališče mestnega prometa in postajališče primestnega avtobusnega prometa. V sklop javnega programa sodijo vsa avtobusna postajališča, 243 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in površine za parkiranje koles.

P + R STANEŽIČE

Zbirno središče P + R Stanežiče je načrtovano na območju opuščene gramozne jame ob Celovski cesti in bo na vzhodu omejeno s predvideno navezovalno cesto Jeprca–Stanežiče–Brod, na jugovzhodu z betonarno, na severozahodnem delu pa s transformatorsko postajo. Dostop do zbirnega središča P + R bo urejen na severnem delu po predvideni navezovalni cesti oz. po Celovski cesti. Parkirni plato bo razdeljen v 9 parkirnih niš. Na severnem delu bo urejeno novo avtobusno postajališče, ki bo tudi končno postajališče za avtobus MPP št. 1, poleg njega pa plato za parkiranje koles.

Slika 37: Lokacija zbirnega središča P + R Stanežiče



Slika 38: Predviden poseg



Postajališča

Avtobus:
 1 Vižmarje–Mestni log
 25 Medvode–Zadobrova

Število parkirnih prostorov

	452		28		60		10		20		10		190
---	-----	---	----	---	----	---	----	---	----	---	----	---	-----

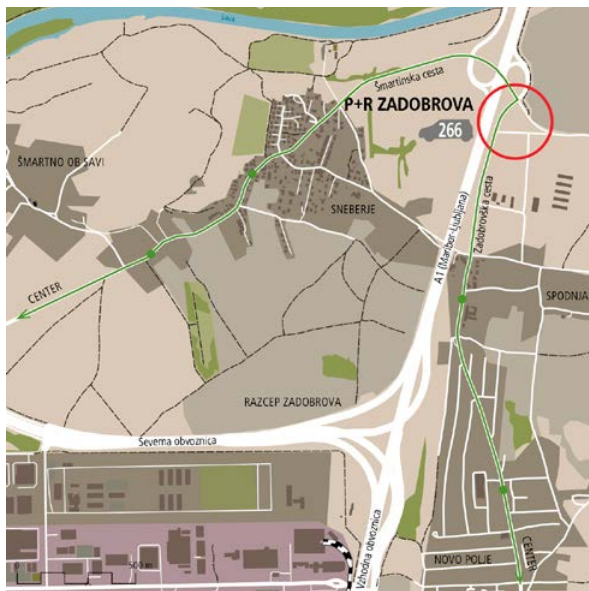
Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
WC
WC za gibalno ovirane
Previjalnica
Tuš
Urbanomat/parkomat
Zapornica
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Klopi in mize
Koš za odpadke
Osvetlitev
Videonadzor
DODATNA VSEBINA
Električno napajanje
Igrala

Načrtovano zbirno središče ima 550 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, 20 parkirnih prostorov za avtodome, 10 parkirnih prostorov za avtobuse in 190 parkirnih prostorov za kolesa ter končno avtobusno postajališče mestnega javnega prometa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodijo površine za parkiranje koles, 186 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in avtobusno postajališče.

P + R ZADOBROVA

Zbirno središče P + R Zadobrova bo umeščeno ob avtocestnem priključku Ljubljana Sneberje med Cesto v Prod in Zadobrovsko cesto, s katerih se bo lahko tudi dostopalo do parkirnega platoja. Na jugovzhodnem delu bo poleg novo urejenega končnega avtobusnega postajališča urejen tudi plato za parkiranje koles. Po glavni dovozni poti bo predpisan enosmerni promet za vozila javnega avtobusnega prometa iz smeri Ceste v Prod proti Zadobrovski cesti.

Slika 39: Lokacija zbirnega središča P + R Zadobrova



Slika 40: Predviden poseg



Postajališča

Avtobus:
 12 Bežigrad–Vevče
 25 Medvode–Zadobrova

Število parkirnih prostorov

	252		14		10		60
---	-----	---	----	---	----	---	----

Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
WC
WC za gibalno ovirane
Previjalnica
Tuš
Urbanomat/parkomat
Zapornica
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Klopi in mize
Koš za odpadke
Osvetlitev
Videonadzor
DODATNA VSEBINA
Električno napajanje
Igrala
Infotočka

Skupna kapaciteta zbirnega središča je 266 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, 10 parkirnih prostorov za avtodome, 60 parkirnih prostorov za kolesa in končno avtobusno postajališče mestnega potniškega prometa. V sklop javnega programa sodijo površine za parkiranje koles, 138 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in avtobusno postajališče.



OBČINA MORAVČE

Mreža P + R zbirnih središč v LUR je projekt, ki ga v današnjem času nujno potrebujemo. Občina Moravče se mu z veseljem pridružuje, saj bo reševal vsakodnevne težave zaposlenih in šolajočih, ki v večjih mestih s težavo najdejo parkirišča, ter starejših. Zbirno središče P + R bo vsem omogočalo dostop do zanesljivega javnega prevoza. Vsekakor pa bo razbremenil naše ceste, ki bodo zaradi tega tudi varnejše. Hkrati pa ni zanemarljivo niti dejstvo, da je javni prevoz cenejši od vožnje z avtomobilom. Zaradi manjše rabe goriva in manj emisij trdnih delcev v zrak zaradi prometa se bo izboljšala tudi kakovost zraka, ki ga dihamo. Ob povzetku vseh pozitivnih učinkov projekta lahko rečemo, da bodo z njim naši občani živeli bolj zdravo in kakovostno življenje.

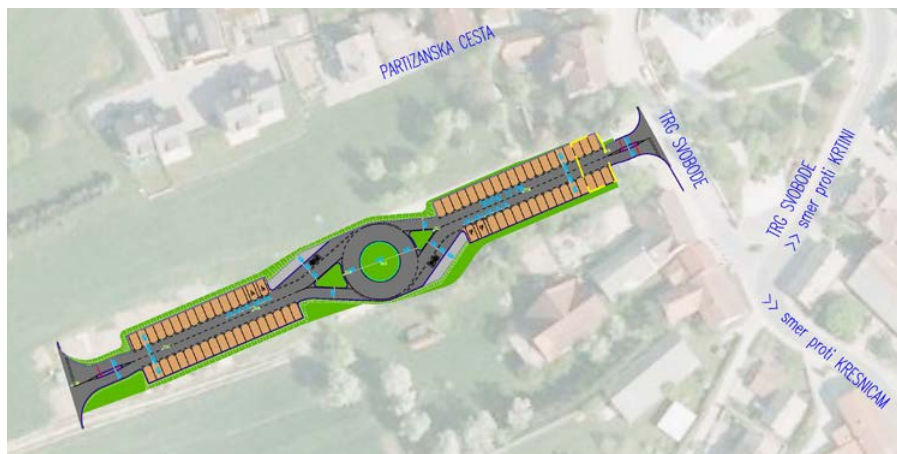
Projekta se veselimo in mu želimo vse dobro!

Martin Rebolj, župan

Slika 41: Lokacija zbirnega središča
P + R Moravče



Slika 42: Predviden poseg



P + R Moravče

Zbirno središče P + R Moravče bo v središču Moravč na zahodni strani Trga svobode. Uvoz na parkirni plato bo urejen preko priključka s Trga svobode. Avtobusno obračališče medkrajevnih avtobusov je predvideno v okviru parkirišča.

Postajališča

Avtobus:

Moravče–Ljubljana–Moravče–Peče

Ljubljana–Domžale–Moravče–Zagorje

Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 68  4	OSNOVNA VSEBINA Urbanomat/parkomat Zapornica Informacijska tabla Zasaditev Zelene in pohodne površine Osvetlitev Videonadzor

Zbirno središče bo imelo 72 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in dve postajališči primestnega avtobusnega prometa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodi 6 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila.



Projekt predvideva 88 na novo urejenih parkirnih prostorov na treh lokacijah v središču Škofljice. Dodatna pridobitev bodo tudi električna polnilnica za avtomobile, pokrita kolesarnica in urbanomat. Projekt bo v vrednosti 276.507,43 EUR sofinancirala Evropska unija iz kohezijskega sklada.

Glede na dejstvo, da je občina Škofljica med najbolj razvijajočimi se občinami in tudi občina z največjim prirastom občanov, je projekt P + R izrednega lokalnega pomena. Z izgradnjo parkirišča P + R bo zagotovljeno urejeno parkiranje za vse, ki se bodo v Ljubljano želeli peljati z mestno avtobusno progo 3B. Hkrati bo imela izvedba projekta velik regionalni pomen, saj se skozi občino Škofljica dnevno pelje 30.000 vozil.

Uporaba parkirnih prostorov bo urejena s skupno vozovnico Urbano, ki naj bi poleg uporabe mestnega avtobusa omogočala tudi plačilo prevoza z vlakom. Vse to bo bistveno prispevalo k varstvu okolja in izboljšanju prometne varnosti v občini.

Ivan Jordan, župan

Slika 43: Lokacija zbirnega središča P + R Škofljica



P + R Škofljica

Zbirno središče P + R Škofljica je načrtovano ob Dolenjski cesti pri železniški postaji Škofljica in bo razdeljeno na tri platoje. Uvoza na zahodni in vzhodni plato na južni strani Dolenjske ceste bosta urejena z dostopne poti do železniške postaje, na severni plato pa neposredno z ulice Ob pošti. Ob obstoječem štirirakem križišču bo urejeno obojestransko avtobusno postajališče, med prvim in drugim platojem pa je železniška postaja Škofljica.

Postajališča

Avtobus: 3B Litostroj–Grosuplje, 3G Bežigrad–Grosuplje

Vlak: Ljubljana–Novo mesto

Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 83  5  21	OSNOVNA VSEBINA WC Urbanomat/parkomat Zapornica Informacijska tabla Zasaditev Zelene in pohodne površine Klopi in mize Koš za odpadke Osvetlitev Videonadzor DODATNA VSEBINA Električno napajanje Infotočka Okrepčevalnica

Vsi parkirni prostori za motorna vozila in kolesa sodijo v sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R.



Peter Ložar



Tone Peršak

OBČINA TRZIN

V Trzinu smo deloma že poskrbeli za to, da imajo naši občani in občanke v neposredni bližini najbolj obremenjene avtobusne in železniške postaje na voljo prostor za brezplačno parkiranje avtomobilov, če se želijo peljati z avtobusom ali vlakom v Ljubljano ali v katero od drugih smeri. Pri tem je treba povedati, da imamo na območju Občine Trzin kar tri železniške postaje in pet avtobusnih postaj na obeh straneh ceste. Poleg tega skozi Trzin pelje kar precej avtobusov, tako da se frekvenca prevozov zlasti zjutraj in med popoldansko prometno konico že približuje frekvenci ljubljanskih mestnih avtobusov, obenem pa skozi ves dan na trzinskih postajah ustavi več kot 25 vlakov na progi Ljubljana–Kamnik, v vsako smer seveda. Posledica tega je, da postaje v Trzinu pogosto uporabljajo tudi potniki iz sosednjih (Loka pri Mengšu, Mengeš, Depala vas) in tudi iz bolj oddaljenih krajev, ki ves dan puščajo avtomobile na parkiriščih, zelenicah ter drugih javnih in zasebnih površinah, zlasti v središču Trzina. Zato želimo za uporabnike vlaka iz drugih krajev in občin (Depala vas, Loka pri Mengšu, Mengeš) zgraditi zbirno središče P + R za prestopanje na vlak ob železniški postaji na Kmetičevi ulici. Vsekakor pa bomo še vedno morali razmišljati tudi o parkirišču za uporabnike medkrajevnega avtobusa iz drugih krajev, ker za vse morebitne uporabnike zbirnega središča P + R vlak vseeno ni optimalna možnost. Ob tem velja poudariti, da so člani občinskega sveta Občine Trzin prepoznali to potrebo kot nujno in so tako ob obravnavi potrebne prostorske rešitve kot ob obravnavi proračuna in Načrta razvojnih programov to naložbo potrdili brez kakršnih koli pomislekov.

Slika 45: Lokacija zbirnega središča P + R Trzin



Slika 46: Predviden poseg



Tone Peršak (župan do 9. 10. 2014)

Peter Ložar (župan od 6. 11. 2014)

P + R Trzin

Zbirno središče P + R Trzin bo zgrajeno na vzhodni strani železniške postaje Trzin ob Kmetičevi ulici, s katere bosta urejena tudi uvoz in izvoz na parkirni plato. Parkiranje bo urejeno v eni niši, ki se bo zaključila s čelnimi parkirnimi prostori, sicer pa bodo parkirni prostori pravokotno glede na pot. Plato za parkiranje koles bo na jugozahodni strani tik ob priključku. Najbližje avtobusno postajališče je oddaljeno 400 m od načrtovanega zbirnega središča P + R, medtem ko je železniška postaja na nasprotni strani Kmetičeve ulice.

Postajališča

Vlak:

Ljubljana–Trzin

Število parkirnih prostorov	Oprema zbirnega središča
 82  4  15	OSNOVNA VSEBINA Urbanomat/parkomat Zapornica Informacijska tabla Zasaditev Zelene in pohodne površine Osvetlitev Videonadzor

Skupna kapaciteta zbirnega središča je 86 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 15 parkirnih prostorov za kolesa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodi 76 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 15 parkirnih prostorov za kolesa.



OBČINA VODICE

Občina Vodice je v neposredni bližini Mestne občine Ljubljana in velik del naših občanov se na delo in študij vsakodnevno vozi v Ljubljano. Zaradi sprememb prometne ureditve in dviga cen parkirnin v Ljubljani ter uvedbe integrirane avtobusne povezave med občino in prestolnico postaja za prebivalce naše in sosednjih občin vse bolj zanimivo sopotništvo oziroma t. i. »carpooling«.

Sopotništvo, v okviru katerega vozniki delijo vozilo še z drugimi potniki, je zelo spodbuden pojav z vidika trajnostne mobilnosti, saj prispeva k zmanjševanju gostote prometa. V trenutni situaciji, ko v naši občini primanjkuje ustrezno urejenih javnih parkirišč za občane in uporabnike javnih storitev, ti avtomobili zasedajo parkirne površine, ki so prvotno namenjene le kratkotrajnemu parkiranju, in onemogočajo uporabo javnih storitev za naše občane.

Ker si v občini prizadevamo za doseganje trajnostne mobilnosti in večjo rabo javnega potniškega prometa, smo se priključili projektu Mreža P + R zbirnih središč v LUR. Prepričani smo, da se bo z umestitvijo in ureditvijo zbirnega središča P + R v Vodichah zmanjšal pritisk na javne parkirne površine, ki so namenjene predvsem občanom in drugim uporabnikom javnih storitev, in da se bo povečala raba javnega prometa. Razvoj kolesarskega omrežja v občini ter umestitev železniške povezave med Ljubljano, Kranjem in Jesenicami z odcepom do Brnika pa bosta še dodatno prispevala k bolj trajnostnemu razvoju prometa tako v občini kot tudi širše v okolici. Če se bodo na zbirnem središču P + R uredila tudi parkirišča za avtodome in avtobuse, lahko to prispeva tudi k povečanemu številu obiskovalcev občine in pomeni velik potencial našemu turizmu. Zaradi naštetih učinkov je zato po našem mnenju projekt Mreža zbirnih središč P + R v LUR izrednega pomena za izboljšanje kakovosti bivanja tako v občinah celotne Ljubljanske urbane regije kot tudi v sami prestolnici.

Aco Franc Šuštar, župan

Slika 47: Lokacija zbirnega središča P + R Vodice



P + R Vodice

Zbirno središče P + R Vodice je predvideno na južni strani Škofjeloške ceste, neposredno ob predvideni glavni cesti Želodnik–Mengeš–Vodice in avtocestnem priključku Vodice. Zbirno središče P + R bo urejeno v sklopu parkirišča, ki ima dostop urejen s Škofjeloške ceste. Najbližje avtobusno postajališče je 120 m od uvoza na Škofjeloško cesto v smeri proti vzhodu.

Postajališča

- Avtobus:
30 Medvode–Vodice
60 Ljubljana–Vodice–Polje
61 Vodice–Polje–Vodice



Slika 48: Predviden poseg

Število parkirnih prostorov



165



11



9



8



7



11



60

Oprema zbirnega središča
OSNOVNA VSEBINA
Urbanomat/parkomat
Informacijska tabla
Zasaditev
Zelene in pohodne površine
Klopi
Koš za odpadke
Osvetlitev
Videonadzor

Načrtovano zbirno središče P + R ima 185 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila, 8 parkirnih prostorov za avtodome, 7 parkirnih prostorov za turistične avtobuse, 11 parkirnih prostorov za tovorna vozila in 60 parkirnih prostorov za kolesa ter končno avtobusno postajališče primestnega potniškega prometa. V sklop javnega programa sodi 6 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila.



OBČINA VRHNIKA

Občina Vrhnika je s svojimi nekaj več kot 17.000 prebivalci srednje velika slovenska občina. Samo mesto Vrhnika leži na robu ljubljanske kotline in je bilo vedno pomembna postojanka na povezovalni poti med osrednjo Slovenijo in zahodom. Tu se je zaključila plovna pot, ki je vodila vse od Črnega morja, kopenska pot pa je obeležena s prvim večjim klancem na povezavi proti Primorski.

Takšno stanje je še danes eden od pomembnejših dejavnikov, ki vplivajo na razvoj prometne infrastrukture, čeprav plovbe po Ljubljanici že dolgo ni več. Danes Vrhniko zaznamuje usodna povezanost z Ljubljano, v kateri ima svoje delovno mesto velik del njenih prebivalcev, ki morajo vsak dan opraviti pot od doma do oddaljene službe. Pri tem izbirajo različna prevozna sredstva; najpogosteje lastna osebna vozila ali avtobus. Vlakov uporablja le neznatno število prebivalcev.

Potniki, ki uporabljajo avtobuse in ki ne stanujejo dovolj blizu avtobusnih postaj, se v njihovo bližino pripeljejo z lastnimi vozili, ki jih do vrnitve z dela parkirajo na brezplačnih parkiriščih v središču mesta. To povzroča težave tistim občanom, ki se v mesto pripeljejo po opravkih in ne najdejo prostih parkirišč.

Slika 49: Lokacija zbirnega središča P + R Vrhnika



Z izgradnjo sistema Parkiraj in prestopi bomo dnevnim migrantom olajšali parkiranje njihovih vozil in jim zagotovili zadostno število parkirnih prostorov, Vrhniko pa razbremenili nepotrebne mirujočega prometa. Celoten sistem je zasnovan tako, da bo tudi vožnja z avtobusi cenejša kot do zdaj. V pripravi je ukrep, s katerim bi s plačilom pristojbine vozovnice omogočili tudi eno brezplačno nadaljnjo vožnjo z mestnim avtobusom. Menim, da bomo tako znatno prispevali k zmanjšanju števila vozil, ki vstopajo v Ljubljano, s tem pa tudi k izboljšanju okolja.

Ne nazadnje pa pričakujemo, da bo ukrep spodbudil tudi prebivalce drugih, okoliških občin k uporabi sistema Parkiraj in prestopi, saj je rešitev ugodna tako s finančnega vidika kot tudi z vidika udobja potovanja in varovanja okolja.

Stojan Jakin, župan

P + R Vrhnika

Zbirno središče P + R Vrhnika bo urejeno med Ljubljansko cesto in cesto, ki vodi preko nadvoza čez avtocesto do Sinje Gorice. S te ceste bo tudi urejen dostop do parkirnega platoja. Parkirišča bodo urejena južno in severno od uvoza, plato za parkiranje koles pa bo na severni strani zbirnega središča P + R ob obstoječem avtobusnem postajališču.

Postajališča

Avtobus:

47 Ljubljana–Brezovica–Vrhnika

48 Ljubljana–Vrhnika–Kalce–Logatec–Grčarevec



Slika 50: Predviden poseg

Število parkirnih prostorov

57 3 40

Oprema zbirnega središča

OSNOVNA VSEBINA

WC

Urbanomat/parkomat

Informacijska tabla

Zapornica

Zasaditev

Zelene in pohodne površine

Osvetlitev

Videonadzor

Skupna kapaciteta načrtovanega zbirnega središča je 60 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila in 40 parkirnih prostorov za kolesa. V sklop javnega programa v okviru zbirnega središča P + R sodijo površine za parkiranje koles in 41 parkirnih prostorov za osebna motorna vozila.

KAKO NAPREJ? RAZMISLEK O IZZIVIH NA POTI K TRAJNOSTNI MOBILNOSTI

Od leta 2007, ko je bil zasnovan projekt Strokovne podlage za urejanje prometa v regiji, do danes je bilo v Ljubljanski urbani regiji storjenih nekaj pomembnih korakov na poti k trajnostni mobilnosti. Kaj nas na tej poti še čaka, če želimo postati regija, kjer imajo pred osebnimi avtomobili prednost javni promet in druge oblike nemotoriziranega prometa?

Na eni strani si v regiji želimo razvoj gospodarstva, nova delovna mesta in večjo dodano vrednost, za kar seveda nujno potrebujemo mobilnost in čim boljše prometne povezave. Po drugi strani pa želimo čist zrak in ohranjeno naravno okolje. Kako bomo to dvojje združili? Tako da bomo v regiji stremeli k izgradnji pozitivnega, trajnostnega odnosa z okoljem, krepili razvoj zelenega gospodarstva in zelenih delovnih mest ter prenovili prometno infrastrukturo v smeri trajnostne mobilnosti. Pri tem bo pomembno vlogo igrala tudi integracija načrtovanja poselitev, gospodarstva, turizma, kmetijstva in mobilnosti. Le s celostnim pristopom in usklajevanjem politik bomo lahko vzpostavili prometni sistem, ki bo omogočal enakopravno in učinkovito mobilnost vseh.

V Regionalnem razvojnem programu smo zato določili ključne ukrepe za doseganje trajnostne mobilnosti. Prvi ukrep je spodbujanje rabe javnega prometa, za kar je seveda potrebna njegova večja konkurenčnost. Na eni strani jo bomo dosegli z gradnjo intermodalne prometne verige, ki bo omogočala prehode med osebnim in javnim prevozom ter nemotoriziranimi oblikami prometa. Na drugi strani pa s sodobnim in hitrim javnim prevozom v mestih, ki bo uporabljal energetske učinkovite in okolju prijazne vozila ter potekal neodvisno od preostalega prometa. Drugi ukrep je revitalizacija železniškega omrežja (kar pomeni obnovo, dograditev in elektrifikacijo regionalnih železniških prog), ki bo omogočila uvedbo taktnega

potniškega prometa v vseh smereh. Za učinkovitost železniškega prometa v regiji je treba zgraditi tir do Letališča Jožeta Pučnika, drugi tir v smeri Jesenic in poiskati rešitev za ljubljansko železniško vozlišče z osrednjo železniško postajo. S posodobitvijo mreže postaj in postajališč ter sistemom zbirnih središč P + R pa bomo zagotovili tudi povezanost vseh oblik javnega prevoza. Tretji ukrep, s pomočjo katerega bomo še bližje trajnostni mobilnosti v regiji, je spodbujanje nemotorizirane mobilnosti. Če želimo h kolesarjenju in pešačenju spodbuditi tudi dnevne migrante, moramo pripraviti ustrezne kolesarske steze in poti ter vzpostaviti drugo potrebno infrastrukturo (npr. varne kolesarnice, nosilce za kolesa na avtobusih in vlakih ...). V regiji si bomo zato prizadevali za izgradnjo mreže kolesarskih poti znotraj urbanih središč in med urbanih središč v regiji. Vsi navedeni ukrepi pa bodo v polni meri zaživelj šele z integracijo javnega prevoza, ki mora vključevati enotno vozovnico in enotni tarifni sistem, enotni vozni red vseh sistemov, poenotiti pa je treba tudi sofinanciranje izvajanja javne službe prevoza potnikov.

Naloge, ki so pred nami, niso preproste, prav tako ni uresničitev vseh ukrepov zgolj v rokah regije, ampak smo marsikje odvisni tudi od države in njenih strateških odločitev. Toda verjamemo, da bomo tudi v prihodnje s tako uspešno zastavljenimi projekti, kot je projekt Mreža P + R zbirnih središč v LUR, lahko dosegli zastavljene cilje in Ljubljansko urbano regijo uspešno popeljali na pot trajnostne mobilnosti ter prebivalcem regije in obiskovalcem zagotovili še višjo kakovost bivanja.

Sodelujoče občine

Občina Brezovica



Občina Dobrepolje



Občina Dobrova -
Polhov Gradec



Občina Domžale



Občina Grosuplje



Občina Ivančna Gorica



Občina Kamnik



Občina Litija



Mestna občina Ljubljana



Občina Medvode



Občina Moravče



Občina Škofljica



Občina Trzin



Občina Vodice



Občina Vrhnika



Koordinator projekta



RRA LUR

regionalna razvojna agencija
ljubljanske urbane regije



**Ustanoviteljica
RRA LUR**

Mestna občina
Ljubljana



Izvajalci



Projekti RRA LUR na področju prometa



A do B Ljubljana – mobilna aplikacija, ki združuje tri oblike trajnostnega transporta v Ljubljani
www.atob.si



Kreativna podjetja na področju Alp
www.ccalps.eu



Mestna železniška vozlišča: bistveni element transportne povezanosti v Jugovzhodni Evropi
www.rail4see.eu



Mestna železniška vozlišča in TEN-T omrežje
www.railhuc.eu



Policentrični model planiranja lokalnega razvoja v vplivnem območju petega koridorja in posledic TEN-T
www.poly5.eu



Prehod k odpornosti urbanega prostora in trajnostnemu razvoju mest
www.turas-cities.org



Skupni pristopi k prometnim izzivom v metropolitanskih regijah
www.catch-mr.eu



Sopotništvo - pilotna aktivnost v okviru projekta Poly 5
www.sopotnistvo.si



Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji

PARKIRAJ IN PRESTOPI **za trajnostno mobilnost v Ljubljanski urbani regiji**

Izdala in založila: *Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Tehnološki park 19, Ljubljana*

Direktorica: *mag. Lilijana Madjar*

Vsebinska zasnova: *Consensus, d. o. o., OMEGA consult, d.o.o., SL CONSULT, d.o.o., LUZ, d.d., IPOP*

Urednica: *Mojca Drevenšek*

Uredniški odbor: *mag. Miran Gajšek, mag. Lilijana Madjar, dr. Mitja Pavliha, Tone Peršak, David Polutnik, Ivan Stanič, dr. Peter Verlič, Zoran Vitorovič in mag. Bojan Žlender, Matej Gojčič, Katja Butina, Barbara Boh in Nadja Novak*

Lektorica: *Špela Vidmar*

Oblikovanje: *Klemen Kunaver*

Tisk: *COLLEGIUM GRAPHICUM d.o.o.*

Naklada: *1.000*

Ljubljana, november 2014
www.rralur.si

© Copyright RRA LUR, 2014

Vse pravice pridržane. Nobenega dela knjige ni dovoljeno ponatisniti ali posredovati s kakršnimikoli sredstvi (elektronskimi, mehanskimi, s fotokopiranjem, zvočnim snemanjem ali kako drugače) brez predhodnega pisnega dovoljenja RRA LUR.

