



Številka: **370-54/2006-29**

Datum: **7. januar 2008**

ZADEVA:

PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 13. SEJI MESTNEGA SVETA MOL

GRADIVO PRIPRAVIL:

Miha JAZBINŠEK, svetnik Zelenih Slovenije v MS MOL

NASLOV:

Predlog ODLOKA O CESTNOPROMETNI UREDITVI

- s predlogom za sprejem po hitrem postopku

PREDLAGATELJ, POROČEVALEC:

Miha JAZBINŠEK, svetnik Zelenih Slovenije v MS MOL

PREDLOG SKLEPOV:

1.

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog, da se predlog ODLOKA O CESTNOPROMETNI UREDITVI sprejme po hitrem postopku.

2.

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog ODLOKA O CESTNOPROMETNI UREDITVI.

OBRAZLOŽITEV 1. PREDLOGA SKLEPA:

- Zaradi sprejema akta po rednem postopku bi lahko nastale težko popravljive posledice. Veljavni Odlok o cestnoprometni ureditvi cestnoprometne ureditve ne ureja, temveč njeno urejanje odmika za tri mesece, tačas pa velja pravna praznina, ki mestni upravi onemogoča vsako delovanje v upravnem postopku.
- Z vidika uvedbe zelenih pasov je potrebno nujno ukrepanje, da se prepreči nadaljnja polucija prašnih delcev in toplogrednih plinov na tistem delu prometnega omrežja, ki ga ureja MOL, s strani EU postavljeni roki za uvedbo zadevnih ukrepov, vključno z uvedbo takse na prometno gnečo (in druge »dobre prakse«), pa so se Republiki Sloveniji že iztekli. Preti tudi finančna kazen.
- Vsebinsko gre za manj zahtevne spremembe veljavnega akta, če se upošteva, da je bil podoben osnutek že sprejet na MS MOL in da so druge vsebine odloka v veljavnem aktu že sankcionirane.



Miha JAZBINŠEK,
svetnik MS MOL, ZELENİ SLOVENIJE

PRILOGE:

- **Tekst predloga akta**
- **Obrazložitev akta (vključno z izvlečki strokovnih podlag)**

Na podlagi 15. in 16. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/06 – ZVCP-1-UPB4 in št. 139/06 - ZORed), 7. in 9. člena Zakona o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06), 12. člena Zakona o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. (Ur.l. RS, št. 32/1993, 30/1998-ZZLPPO, 127/2006-ZJZP), Odloka o kategorizaciji občinskih cest (Uradni list RS, št. 70/2005) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07 - uradno prečiščeno besedilo) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na ... seji dne ... sprejel

ODLOK O CESTNOPROMETNI UREDITVI

I. UVODNE DOLOČBE

1. člen (vsebina odloka)

S tem odlokom se na občinskih cestah v Mestni občini Ljubljana (v nadaljevanju: MOL) določijo:

- prometna ureditev;
- način dela mestnega redarstva;
- pogoji in način odstranitve, odvoza in hrambe nepravilno parkiranih ter zapuščenih vozil;
- pogoji in način uporabe lisic;
- stroški za odstranitev, hrambo in priklnitev nepravilno parkiranega vozila ter odvoz zapuščenega vozila;
- globe;
- nadzor.

2. člen (definicije pojmov)

(1) Posamezni izrazi, uporabljeni v tem odloku, imajo naslednji pomen:

- *avtocestni obroč* je sklenjen obroč avtocest A-1 in A-2 ter hitre ceste H-3, ki oklepa osrednji mestni del Ljubljane;
- *mestne vpadnice* so glavne mestne ceste za dostop z avtocestnega obroča na obroč ožjega mestnega središča;
- *obroč ožjega mestnega središča* je sklenjen obroč obodnih glavnih mestnih cest v Centru, ki prestreza in povezuje mestne vpadnice;
- *ožje mestno središče* je osrednji del mestnega središča (Centra), ki ga oklepa obroč ožjega mestnega središča;
- *zbirnice ožjega mestnega središča* so zbirne mestne ceste, ki oskrbujejo ožje mestno središče z vzporednima paroma v smeri S-J in v smeri V-Z;
- *notranji obroč ožjega mestnega središča* je sklenjen obroč odsekov zbirnic ožjega mestnega središča med Zvezdo, Ajdovščino, Ledino in Krekovim trgom, ki omogoča vstopno izstopni promet za potrebe starega mestnega jedra, omogoča pa tudi njegovo prometno zaporo;
- *zeleni pas* je posebni prometni pas prednostno za vozila mestnega linijskega prevoza potnikov, intervencijska vozila in avtotaksi vozila, po njem pa smejo, kadar jih ne ovirajo, voziti tudi vozila drugega potniškega prevoza in osebni avtomobili z najmanj dvema potnikoma razvidno na sprednjih sedežih;
- *kombinirani zeleni pas* je zeleni pas, kjer razen v prometnih konicah velja tudi režim prometnega pasu za vsa motorna vozila;
- *prometna konica* je čas najgostejšega prometa ob delavnikih praviloma od 6.30 do 9.00 ure zjutraj in od 14.00 do 17.00 ure popoldne;
- *okolju prijazno vozilo* je vozilo na električni ali hibridni pogon, katerega poraba goriva v mestnem ciklu, določena s predpisanimi testi na osnovi Direktive Sveta št. 80/1268/EEC, ne presega 5 litrov na 100 prevoženih kilometrov in katerega uradne specifične emisije snovi iz izpušnih plinov ne presegajo naslednjih maksimalnih vrednosti:

Parameter	Plinsko olje	Bencin
CO ₂ – ogljikov dioksid (g/km)	110	110
PM - trdni delci (mg/km)	5	5
NO _x – dušikov oksid (g/km)	0,2	0,06
HC - ogljikovodiki (g/km)	/	0,075

- *dostavni čas* je čas, predviden za opravljanje vsakodnevne dostave;
- *urgentna dostava* je nujna dostava s kratkotrajnim prevozom in ustavitvijo neposredno pred naslovom, na katerega se glasi dovoljenje, za najnujnejši čas, potreben za nalaganje in razlaganje tovora oziroma vstopanje in izstopanje potnikov;
- *urgentni prevoz* je prevoz do lastnega parkirnega mesta ali garaže na zasebnem zemljišču stanovanjske in/ali poslovne zgradbe, na katerega se glasi dovoljenje, za najnujnejši čas, potreben za prevoz čez območje s popolno prepovedjo motornega prometa;
- *posebna prevozna sredstva* so bolniški vozički, ročni vozički, vozički postreščkov, otroška prevozna sredstva in športni pripomočki ali naprave (skiro, kotalke, rolke, rolerji, drsalke, smuči, sanke, otroško kolo, motorne sani, enosni ročni vozički in po namenu uporabe podobna prevozna sredstva in pripomočki), ki se ne štejejo za vozila;
- *intervencijsko vozilo* je vozilo pravnih ali fizičnih oseb za opravljanje intervencijskih nalog skladno z zakonskimi pooblastili ter vozilo za opravljanje intervencijskih dejavnosti na področju gospodarskih javnih služb;
- *pajek* je posebno intervencijsko vozilo za odvoz nepravilno parkiranega vozila;
- *lisice* so posebna naprava, s katero se vozniku začasno prepreči odpeljati vozilo, parkirano v nasprotju s prometno ureditvijo;
- *javna parkirna površina* je s prometno signalizacijo označen vzdolžni pas za parkiranje ali drug del cestišča zunaj vozišča občinske ceste in drugi del ceste, namenjen parkiranju vozil;
- *parkirno mesto* je del javne parkirne površine, namenjen parkiranju enega vozila;
- *dostavno mesto* je del odstavnega pasu ali druge javne površine, namenjen za parkiranje vozila, ki izvaja dostavo ali opravlja servisno dejavnost;
- *taksa* je občinska taksa za parkiranje na javnih parkirnih površinah;
- *parkirna dovolilnica* je potrdilo MOL na podlagi izdane odločbe v upravnem postopku, s katero pristojni organ odloči o pravici uporabe parkirnega mesta;
- *parkirni listek MOL* je potrdilo o plačilu občinske takse za parkiranje, ki daje pravico uporabe parkirnega mesta v času, označenem na parkirnem listku;
- *parkomat* je naprava za izdajanje parkirnih listkov MOL, na katerih je označen čas dovoljenega parkiranja;
- *pristojni organ* je organ Mestne uprave MOL, pristojen za promet;
- *izvajalec javne službe* je koncesionar gospodarske javne službe vzdrževanja občinskih cest in vzdrževanja prometne signalizacije.

(2) Drugi v tem odloku uporabljeni izrazi, specifikacije in tehnični podatki imajo enak pomen kot v Zakonu o varnosti cestnega prometa, Zakonu o javnih cestah in Odloku o kategorizaciji občinskih cest.

II. PROMETNA UREDITEV

1. Določitev prednostnih smeri in sistem ter način vodenja prometa

3. člen (glavne mestne ceste)

(1) Mestne vpadnice z največjo dovoljeno hitrostjo 70 km/h, praviloma štiripasovnice z dvema smernima voziščema z ločilnim pasom ali brez, vsako smerno vozišče z najmanj enim prometnim pasom za vsa motorna vozila in ločenim zelenim pasom ter dodatnim kolesarskim pasom ob zunanjem robu ceste, so naslednje glavne mestne ceste (LG):

<u>Št.</u>	<u>Potek mestnih vpadnic</u>	<u>Številke odsekov</u>
1	Dunajska c. od Masarykove c. do 212232	211011 – 211013
2**	Celovška c. od Tivolske c. do Celovške c., h.št. 206	211021 – 211023
3	Tržaška c. od Aškerčeve c. do 0116 3	211031 – 211037
4*	Barjanska c. od Aškerčeve c. do 0117 5	211041 – 211044
5	Dolenjska c. od Za Gradom do 0118 5	211051 – 211052
6*	Poljanska c. – Litijska c. od Roške c. do Litijske c. h.št. 215	211061 – 211064
7*	Zaloška c. od Njogoševe c. do 212441	211071 – 211075
8*	Šmartinska c. od Masarykove c. do Cleverlandske ul.	211081 – 211086

* na posameznih odsekih teh vpadnic se na zožitvah vozišč, ki ne zadoščajo za dva prometna pasova, uvedejo kombinirani zeleni pasovi;

** MOL predlaga upravljavcu državne Celovške ceste enako prometno ureditev od h.št. 206 do Šentvida.

(2) Lastnosti ostalih glavnih mestnih cest (LG), ki so prečne razbremenilke glavnih mestnih vpadnic na severnem delu osrednjega mestnega dela Ljubljane, z največjo dovoljeno hitrostjo 70 km/h, so določene s prometno ureditvijo na dan uveljavitve tega odloka. Zunanja prometna pasova v obe smeri se označita kot kombinirana zelena pasova.

(3) Obroč ožjega mestnega središča z največjo dovoljeno hitrostjo 60 km/h, praviloma tropasovnico z dvema smernima voziščema z ločilnim pasom ali brez, z glavnino prometa v nasprotni smeri urinega kazalca po najmanj enem prometnem pasu za vsa motorna vozila in ločenem zelenem pasu, z zelenim pasom v nasprotni smeri in z dodatnima kolesarskima pasovima v obe smeri, tvorijo naslednje glavne mestne ceste (LG):

<u>Št.</u>	<u>Potek glavnine prometa zunanjega obroča ožjega mestnega središča</u>	<u>Številke odsekov</u>
1	Masarykova c. od Njegoševe c. preko Trga Oslob. fronte do Dunajske c.	211244 – 211241
2	Tivolska c. od Dunajske c. do Tržaške c.	211271 – 211276
3	Aškerčeva c. od Tržaške c. preko Zoisove c. in Karlovške c. do Dolenjske c.	211261 – 211264
4a	Za Gradom od Dolenjske c. preko Roške c. do Poljanske c.	211251 – 211252
4b*	Poljanska c. od Roške c. preko Rozmanove ul., Trubarjeve c. do Hrv. Trga	211281 – 211284
4c	Njegoševa c. od Zaloške c. do Masarykove c.	211253
4b*	<i>na tem začasnem poteku sta do zgraditve tropasovne zveznice med Roško cesto in Njegoševo cesto uvedena kombinirana zelena pasova v obe smeri</i>	

4. člen

(zbirne mestne ceste v ožjem mestnem središču)

(1) Zbirnice ožjega mestnega središča, na katerih poteka glavnina prometa v parih izmenično v smeri S-J in V-Z, praviloma dvo ali tropasovnice z dvema smernima voziščema, z dvema ločenima prometnima pasovima v glavno smer (pas za ves motorni promet in zeleni pas) in z zelenim pasom v nasprotni smeri ter dodatnima kolesarskima pasovima v obe smeri, so naslednje zbirne mestne ceste (LZ):

<u>Št.</u>	<u>Smer</u>	<u>Potek glavnine prometa zbirnic ožjega mestnega središča</u>	<u>Številke odsekov</u>
1	J > S	Slovenska c. od Barjanske c. do Dunajske c.	212011 – 212013
2*	S > J	Resljeva c., Kopitarjeva c., Predor pod Gradom do Karlovške c.	212043 – 212041
3*	Z > V	Gospov. c., Dalmatinova/Tavčarjeva ul., Komenskega ul., Ilirska ul.	212021 – 212025
4**	V > Z	Poljanska c. od Rozmanove ul. ... do Šubičeve ul. h. št. 11	212057 – 212051
*	<i>v smeri glavnine prometa so po potrebi kombinirani zeleni pasovi, med Dunajsko cesto in Komenskega ulico poteka nasprotni zeleni pas po Tavčarjevi ulici</i>		
**	<i>... na poteku med Krekovim trgom in Zvezdo (preko Krekovega, Vodnikovega in Ciril Metodovega trga, Stritarjeve ul., Tromostovja, Wolfove ul. in severnega roba Kongresnega trga je le smerno vozišče v smeri V > Z s kombiniranim zelenim pasom</i>		

(2) Na notranjem obroču ožjega mestnega središča je omogočen potek glavnine prometa v smeri urinega kazalca, za odseke iz prvega odstavka tega člena med Zvezdo, Ajdovščino, Ledino in Krekovim trgom z največjo dovoljeno hitrostjo 30 km/h (območje omejene hitrosti), za odsek Med Krekovim trgom in Zvezdo, ki je kombinirani zeleni pas brez nasprotnega pasu, pa z največjo dovoljeno hitrostjo 10 km/h (območje umirjenega prometa).

(3) Arhitekturno oblikovanje prometne ureditve na notranjem obroču ožjega mestnega središča se podreja oblikovanju in višinski prilagoditvi delov cestišča peščevemu parterju, med Krekovim trgom in Zvezdo pa je prilagoditev v celoti obvezna. Na tem odseku se potniški prevoz omeji na minibus, na ostalih zelenih pasovih na notranjem obroču ožjega mestnega središča pa lahko tudi, delno ali v celoti. Lahko se omogoči tudi vožnja posebnim turističnim vozilom.

(4) Avtobusna postajališča so na zunanjem in notranjem obroču ožjega mestnega središča v križiščih z zbirnicami ožjega mestnega središča. Na osnovi vsakokratne določitve linij javnega mestnega potniškega prometa, se na zunanjem in notranjem obroču ožjega mestnega središča med temi križišči lahko interpolira še po eno postajališče. Avtobusna postajališča se zgrade izven zelenih pasov kot izogibališča, kjer je to prostorsko možno.

5. člen

(razbremenilke obroča ožjega mestnega središča)

(1) Razbremenilne vzporednice obroča ožjega mestnega središča, z enim smernim voziščem v smeri urnega kazalca, praviloma z dvema prometnima pasovima za ves motorni promet ter dodatnima kolesarskima pasovima v obe smeri, so naslednje zbirne mestne ceste (LZ) in mestne ceste (LK):

Št.	Smer	Potek razbremenilk obroča ožjega mestnega središča	Številke odsekov
1	Z > V	Vilharjeva c. od Dunajske c. do Šmartinske c.	212111
2	S > J	Maistrova ul., Tabor, Rozmanova ul. do Trubarjeve ul.	214174 – 214172
3	S > J	Zrinjskega c., Streliška ul. do Za Gradom	214253 – 214261
4	V > Z	Privoz, Prule med h. št. 21 in 15, do Opekarske c.	212091 – 212094
5	V > Z	Trnovski pristan, Gradaška ul.	215382 – 215383
6	V > Z	Finžgarjeva ul. od Gradaške ul. do Groharjeve ul.	215392, 211042
7	J > S	Groharjeva c., Prešernova c. do Šubičeve ul.	212062 – 212061

(2) Na južnem robu vozišča zbirne mestne Vilharjeve ceste (LZ - odsek št. 212111) se uredi posebni označeni vzdolžni pas za parkiranje avtobusov vseh oblik potniškega prometa, ki gravitira na železniško in avtobusno postajo.

(3) Na poteku Prešernove ceste od Aškerčeve ceste do Šubičeve ulice (LZ – odsek 212061) se vzpostavi zeleni pas v nasprotni smeri oz. v smeri S > J.

6. člen (legalizacija zatečene prometne ureditve)

Lastnosti lokalnih cest (LC) med naselji v MOL-u in med naselji v MOL-u in v sosednjih občinah, lastnosti drugih glavnih (LG) in zbirnih mestnih ali zbirnih krajevnih cest (LZ) in lastnosti mestnih ali krajevnih cest (LK) so določene s prometno ureditvijo na dan uveljavitve tega odloka.

2. Omejitve uporabe ceste ali njenega dela glede na vrsto prometa

7. člen (prometna zavora na notranjem obroču ožjega mestnega središča)

Župan lahko z odredbo določi za določen čas neprekinjeno, sezonsko ali začasno zavoro za ves motorni promet ali le del tega prometa na posameznih odsekih ali na celotnem notranjem obroču ožjega mestnega središča s smiselno uporabo prometne ureditve, ki velja za območje umirjenega prometa ali za območje za pešce.

8. člen (prepoved nekaterih vrst prometa)

(1) Na mestnih vpadnicah, na drugih glavnih mestnih cestah (med avtocestnim obročem in obročem ožjega mestnega središča) in na obroču ožjega mestnega središča je v času prometne konice prepovedan promet tovornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 tone, ter delovnih strojev, delovnih vozil in traktorjev, razen z dovoljenjem pristojnega organa samo v primeru, ko zaradi velikosti, narave in oblike tovora tega ni mogoče prepeljati z manjšim vozilom, uporaba teh vozil v času prometne konice pa je nujna.

(2) Na območju ožjega mestnega središča in na cestah iz 5. člena tega odloka je prepovedan promet tovornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, ter delovnih strojev, delovnih vozil in traktorjev, razen z dovoljenjem pristojnega organa v primerih, ko zaradi velikosti, narave in oblike tovora tega ni mogoče prepeljati z manjšim vozilom.

(3) Na občinskih cestah, kjer je s prometno signalizacijo prepovedan promet določenim vrstam vozil ali je omejen promet za motorna vozila nad določeno največjo dovoljeno maso, osno obremenitvijo, dolžino, širino ali višino, lahko pristojni organ izjemoma izda dovoljenje za promet teh vozil na podlagi strokovnega mnenja izvajalca javne službe.

(4) Omejitve iz prvega in drugega odstavka tega člena ne veljajo za vozila iz 30. člena tega odloka.

9. člen (začasne omejitve uporabe ceste)

(1) Zaradi prireditev, gradbenih del, stanja ceste ali iz drugih utemeljenih razlogov lahko pristojni organ začasno omeji uporabo ceste ali njenega dela, prepove promet posameznih vrst vozil ali promet v celoti. Omejitev lahko traja največ pol leta.

(2) Vlogo za izdajo dovoljenja iz prvega odstavka tega člena mora organizator prireditve oziroma izvajalec ali investitor gradbenih del vložiti pri izvajalcu javne službe najmanj 15 dni pred predvidenim začetkom veljavnosti dovoljenja. Če je zaradi omejitve uporabe ceste potrebna sprememba prometne ureditve, mora biti vlogi priložen elaborat zapore cest v času omejene uporabe ceste.

(3) V primeru prireditev, gradbenih del ali podobnega, zaradi katerih je potrebno spremeniti potek linij mestnega linijskega prevoza potnikov ali pogostnost vozil, s katerimi se opravlja ta prevoz, je dolžan investitor oziroma izvajalec del poskrbeti za obveščanje potnikov na način, kot ga določi pristojni organ.

(4) Uporaba ceste ali njenega dela se sme omejiti le z dovoljenjem pristojnega organa, razen če je nujno, da se dela nemudoma opravijo zaradi preprečevanja velike in nepopravljive škode, o čemer se takoj po vzpostavljeni omejitvi uporabe ceste o tem pisno obvesti izvajalca javne službe, pristojni organ, policijo in izvajalca gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza potnikov.

(5) Pristojni organ lahko iz utemeljenih razlogov spremeni čas trajanja omejitve uporabe ceste ali spremeni z elaboratom predlagano prometno ureditev.

(6) Določbe tega člena se smiselno uporabljajo tudi za javne parkirne površine in druge javne površine.

10. člen (druge omejitve)

(1) Na območju ožjega mestnega središča je v času prometne konice prepovedano učenje vožnje motornega vozila.

(2) Pristojni organ lahko omeji uporabo ceste, njenega dela ali javnih parkirnih površin tudi z javnim pozivom zaradi izvajanja zimske službe, rednih vzdrževalnih del, čiščenja in podobnega.

3. Omejitve hitrosti in določitev ter izvedba ukrepov za umirjanje prometa

11. člen (upravna omejitev hitrosti)

(1) Če je zaradi gostote prometa pešcev, kolesarjev ali drugih udeležencev v prometu ter njihove varnosti ali iz drugih utemeljenih razlogov treba omejiti hitrost vozil v naselju pod 50 km/h, ali je treba omejiti hitrost vozil na glavnih mestnih cestah pod hitrosti določene s tem odlokom, lahko pristojni organ na občinski cesti omeji najvišjo dovoljeno hitrost vozil.

(2) Dovoljena hitrost iz 1. odstavka tega člena mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo.

12. člen (ovire za umirjanje prometa)

(1) Naprave za umirjanje cestnega prometa so fizične, svetlobne ali druge naprave in ovire, s katerimi se udeležencem cestnega prometa onemogoči vožnja z neprimerno hitrostjo ali se jih opozori na omejitev hitrosti na delu ceste.

(2) Ovir za umirjanje prometa ni dovoljeno postavljati na glavnih mestnih cestah, sicer pa jih je dovoljeno postaviti le na tistih občinskih cestah v naselju, na katerih so zaradi pogostih kršitev omejitev hitrosti vožnje ogroženi udeleženci cestnega prometa ali se zaradi tega vzroka dogajajo prometne nesreče ali se tako predvideva in na drugačen način oziroma z drugimi napravami ali ukrepi za umirjanje prometa ni mogoče zagotoviti njihove varnosti.

(3) Krožišča se lahko izvajajo le na podlagi urbanistične preveritve in gradbene dokumentacije.

(4) Na zbirnicah ožjega mestnega središča se lahko, na notranjem obroču ožjega mestnega središča pa se fizične ovire za umirjanje prometa izvedejo praviloma v vseh križiščih, kjer so predpisana avtobusna postajališča, z višinsko prilagoditvijo cestišča (ki je obenem urejena površina namenjena prehodu pešcev) niveletam pločnikov ob robu na celotnem cestišču križišča.

13. člen
(ukrepi za varnost prometa)

Župan lahko na vseh cestah na osnovi predhodne arhitekturne ureditvene dokumentacije odredi ukrepe za povečanje varnosti prometa: odredi postavitev in vzdrževanje zaščitnih ograj za pešce, odredi dodatne tehnične in druge ukrepe za varnost otrok, pešcev in kolesarjev, zlasti v bližini vrtcev, šol, zdravstvenih zavodov, igrišč, stanovanjskih naselij in drugih območij, kjer se ti udeleženci cestnega prometa pojavljajo v večjem številu.

4. Ureditev mirujočega prometa

14. člen
(parkirne površine na občinskih cestah)

(1) Javne parkirne površine, ki jih lahko uporablja vsak pod pogoji, ki so določeni z zakonom in tem odlokom, so:

- na vozišču občinske ceste označeni vzdolžni pasovi za parkiranje;
- na vozišču kot cesta kategoriziranega mestnega trga posebej označeni deli, namenjeni parkiranju vozil;
- posebej označena in urejena parkirna mesta namenjena za stanovalce iz območij za pešce.

(2) Drugi objekti in zemljišča izven cest in/ali parkirne hiše, namenjeni parkiranju vozil, ne štejejo za javne parkirne površine.

(3) Javne parkirne površine so namenjene parkiranju osebnih avtomobilov, pristojni organ pa lahko začasno določi, da se javne parkirne površine ali del javnih parkirnih površin določi za parkiranje drugih vozil.

(4) Urejanje, vzdrževanje in čiščenje javnih parkirnih površin in naprav izvaja izvajalec javne službe.

15. člen
(taksa za parkiranje na občinskih cestah)

(1) Na javnih parkirnih površinah, za uporabo katerih je določeno plačevanje takse, je parkiranje dovoljeno v obsegu, za katerega je plačana taksa. Zavezanec za plačilo takse je uporabnik javne parkirne površine.

(2) Vrsta in način parkiranja, dovoljeni čas parkiranja, obveza plačila takse in njena višina so razvidni s prometne signalizacije.

(3) Kot dokazilo plačila takse za uporabo javnih parkirnih površin šteje parkirni listek MOL. Parkirni listek MOL mora biti nameščen v parkiranem vozilu tako, da je dobro viden in povsem čitljiv z zunanje strani vozila skozi vetrobransko steklo.

(4) Taksa se plačuje na parkomatih v lasti MOL. Pristojni organ izda odločbo o načinu transfera dnevnega izkupička v proračun MOL.

16. člen
(prihodek Mestne občine Ljubljana)

(1) Višina takse za parkiranje na javnih parkirnih površinah znaša:

<i>Tarifa</i>	<i>Dnevna</i>	<i>Nočna</i>	<i>Enotna</i>	<i>Parkirišče</i>
U-1	0,60 eura/uro	1,50 eura/noč	-	Parkirna mesta v ožjem mestnem središču
B-1	4 eure/uro	-	-	Parkirna mesta za avtobuse

(2) Izgubo parkirnega listka se zaračuna v znesku za celodnevno parkiranje, vendar ne manj kot 10 eurov.

(3) Če taksa ni določena, je parkiranje brezplačno.

17. člen**(parkiranje stanovalcev na voziščih občinskih cest)**

(1) Na parkirnih mestih na in ob vozišču občinske ceste, za uporabo katerih je določeno plačilo takse, lahko parkirajo vozila stanovalcev, če so označena z veljavno parkirno dovolilnico, ki mora biti nameščena v parkiranem vozilu tako, da je dobro vidna in v celoti čitljiva z zunanje strani vozila skozi vetrobransko steklo.

(2) Parkirno dovolilnico izda pristojni organ na podlagi vloge za tekoče koledarsko leto. Dovolilnica se izda za parkiranje v območju, kjer ima prosilec naslov stalnega bivališča. Parkirno dovolilnico lahko za lastno vozilo dobi prosilec, ki ima stalno bivališče na območju ožjega mestnega središča in ne poseduje lastnega parkirnega mesta ali garaže. Izda se lahko le ena parkirna dovolilnica na stanovanjsko enoto.

(3) Ob izdaji parkirne dovolilnice se plača letna taksa v enkratnem znesku 100 eurov. Če se parkirna dovolilnica izdaja med letom, se taksa plača sorazmerno le za mesece za katere se izdaja.

18. člen**(parkiranje stanovalcev iz območij za pešce)**

(1) Javne parkirne površine, namenjene izključno parkiranju vozil stanovalcev s stalnim bivališčem na območju za pešce, odredi župan na osnovi predhodne arhitekturne ureditvene dokumentacije posameznega zaokroženega območja za pešce.

(2) Zapeljati v območje za pešce do parkirišč iz prvega odstavka tega člena je dovoljeno le, če je to označeno s predpisano prometno signalizacijo.

(3) Parkiranje na površinah iz prvega odstavka tega člena je dovoljeno le s parkirno dovolilnico, ki jo izda pristojni organ. Parkirna dovolilnica mora biti nameščena v parkiranem vozilu tako, da je dobro vidna in v celoti čitljiva z zunanje strani vozila skozi vetrobransko steklo.

(4) Parkirno dovolilnico iz tretjega odstavka tega člena izda pristojni organ na podlagi vloge za tekoče koledarsko leto. Parkirna dovolilnica se izda za parkirno površino iz prvega odstavka tega člena, ob upoštevanju načela enakomerne obremenitve teh površin. Parkirno dovolilnico lahko za lastno vozilo dobi prosilec, ki ima stalno bivališče na območju za pešce in ne poseduje lastnega parkirnega mesta ali garaže. Izda se lahko le ena parkirna dovolilnica na stanovanjsko enoto. Upravičencu se izda tudi dovoljenje za urgentno dostavo do naslova stalnega bivališča.

(5) Če načelo enakomerne obremenitve parkirnih mest iz četrtega odstavka tega člena ni uresničljivo, se ravna po določilih 17. člena tega odloka.

(6) Ob izdaji dovolilnice se plača letna taksa v enkratnem znesku 50 eurov.

19. člen**(izključno parkiranje)**

(1) Pristojni organ lahko določi, da se posamezna parkirna mesta uporabljajo izključno za parkiranje vozil:

- državnih organov,
- organov MOL,
- tujih diplomatskih predstavništev,
- hotelskih gostov,
- avtotaksi vozil.

(2) Za uporabo parkirnih mest iz prvega odstavka tega člena se plača 200 eurov mesečno za posamezno parkirno mesto, razen za parkirna mesta iz druge alineje prvega odstavka tega člena.

(3) Plačilo uporabe parkirnih mest iz prvega odstavka tega člena uredi MOL s pogodbo z uporabnikom, v primeru tujega diplomatskega predstavništva pa z RS, Ministrstvom za zunanje zadeve.

(4) Parkiranje na parkirnih mestih iz prvega odstavka tega člena je dovoljeno le z dovolilnicami, ki jih izda pristojni organ. Dovolilnica mora biti nameščena v parkiranem vozilu tako, da je dobro vidna in v celoti čitljiva z zunanje strani vozila skozi vetrobransko steklo.

20. člen
(površine kratkotrajnega parkiranja)

- (1) Župan lahko z odredbo omeji čas parkiranja na javnih parkirnih površinah tako, da sme trajati parkiranje največ do 2 uri, kot velja za območje kratkotrajnega parkiranja.
- (2) Župan lahko z odredbo določi, da se posamezna parkirna mesta uporabljajo izključno in največ za kratkotrajno parkiranje do 30 minut za vozila:
- strank upravnih organov in organov MOL,
 - obiskovalcev zdravstvenih zavodov,
 - staršev otrok v vzgojno varstvenih ustanovah in osnovnih šolah.
- (3) Za parkiranje na območjih kratkotrajnega parkiranja se taksa ne plača.
- (4) Dovoljeni čas parkiranja na območjih kratkotrajnega parkiranja je razviden s prometne signalizacije.

21. člen
(parkirna mesta invalidov)

Župan odredi parkirna mesta na javnih parkirnih površinah, namenjena parkiranju vozil invalidov. Parkiranje na teh mestih je dovoljeno le z veljavno parkirno karto, ki mora biti nameščena v parkiranem vozilu tako, da je dobro vidna z zunanje strani skozi vetrobransko steklo.

22. člen
(dostavna mesta)

- (1) Župan odredi na osnovi predhodne arhitekturne ureditvene dokumentacije dostavna mesta na občinskih cestah, ki so namenjena za opravljanje dostave blaga z dostavnimi vozili in opravljanje servisnih ter drugih storitvenih dejavnosti z vozili.
- (2) Uporaba dostavnih mest je dovoljena le z veljavno dovolilnico. Dovolilnica mora biti nameščena v vozilu, ki uporablja dostavno mesto, tako, da je dobro vidna in v celoti čitljiva z zunanje strani vozila skozi vetrobransko steklo.
- (3) Dovolilnico iz drugega odstavka tega člena izda pristojni organ na podlagi vloge:
- prevoznika, ki opravlja dostavo,
 - izvajalca servisne ali druge oblike storitvene dejavnosti na domu ali v poslovnih prostorih,
 - lastnika lokala oziroma druge nepremičnine, kateremu je dostava, servis ali druga storitvena dejavnost namenjena.
- (4) Dovolilnica iz drugega odstavka tega člena se izda, če opravljanje konkretnega naročila oziroma posla neobhodno terja vožnjo, ustavljanje in parkiranje na območju za pešce v bližini naslova naročnika, s tem, da je čas in kraj prevoza oziroma razlog prisotnosti vozila na območju za pešce razviden iz naročilnice, računa ali drugega ustreznega dokumenta. Prosilcu se za isto časovno obdobje lahko izda le ena dovolilnica iste vrste.
- (5) Na dostavnih mestih iz prvega odstavka tega člena je dovoljeno parkiranje za čas, potreben za razložitev ali naložitev blaga, ki se dostavlja. Na njih je dovoljeno tudi parkiranje zaradi izvajanja servisnih in drugih storitvenih dejavnosti, za katere je potrebno, da se opravljajo z vozilom, in sicer za najnujnejši čas, ki je potreben za samo izvedbo servisne ali druge storitve.
- (6) Vozilo, ki opravlja dostavo ali izvaja servisno ali drugo obliko storitvene dejavnosti na območju za pešce, mora biti označeno tako, da so njegov dostavni, servisni ali storitveni značaj ter podatki o izvajalcu dostave, servisne ali storitvene dejavnosti trajno ali začasno označeni na vozilu na dobro viden način.
- (7) Za uporabo dostavnih mest na območjih za pešce se plača letna taksa 100 eurov.
- (8) Za enkratno uporabo dostavnih mest na območjih za pešce se plača dnevna taksa 10 eurov.
- (9) Taksa se plača v enkratnem znesku ob izdaji dovolilnice. Zavezanci za plačilo takse za prevoznike, ki opravljajo dostavo, so takse oproščeni, če uporabljajo okolju prijazna vozila.

23. člen
(postajališča avtotaksi vozil)

Župan odredi postajališča za avtotaksi vozila. Parkiranje na teh mestih je dovoljeno le avtotaksi vozilom z dovoljenjem, izdanim na podlagi odloka, ki ureja avtotaksi prevoze na območju MOL.

24. člen
(druga parkiranja)

(1) Parkiranje tovornih vozil, priklopnih vozil in avtobusov na voziščih občinskih cest ni dovoljeno, izven vozišč in na drugih cestnih in javnih površinah pa le, če jih župan z odredbo določi za parkiranje teh vozil in so označene s predpisano prometno signalizacijo.

(2) Bivalna vozila, bivalne priklopnike ter lahke priklopnike ni dovoljeno parkirati na cestiščih občinskih cest, izven cestišč in na drugih javnih površinah pa le, če jih župan z odredbo določi za parkiranje teh vozil in so označene s predpisano prometno signalizacijo.

(3) Župan na cestišču občinske ceste odredi parkirna mesta za turistične avtobuse za ogled mestnih znamenitosti na osnovi predhodne arhitekturne ureditvene dokumentacije. Dovoljeni čas parkiranja turističnih avtobusov na teh parkirnih mestih znaša 15 minut. Po preteku tega časa morajo turistični avtobusi parkirno mesto zapustiti.

25. člen
(prepovedi parkiranja)

Poleg primerov iz zakona je parkiranje prepovedano tudi:

- na obračališču linijskega prevoza potnikov,
- na bankini,
- na zelenih površinah v cestnem svetu (obcestna zelenica, drevored in podobno),
- na površinah s služnostjo javne rabe za pešca, kolesarja ali motorni promet,
- na površinah in ureditvah vzdolž cestnega sveta, namenjenih varnosti prometa, zaščiti ceste in preprečitvi obojestranskih vplivov z okolico.

5. Določitev območij umirjenega prometa, območij omejene hitrosti in območij za pešce

26. člen
(območja omejene hitrosti)

(1) Mestne ceste (LK) na območju ožjega mestnega središča s prometno ureditvijo na dan uveljavitve tega odloka, razen območij umirjenega prometa, območij za pešce in javnih parkirnih površin po tem odloku, so območja omejene hitrosti (30 km/h).

(2) Javne poti (JP) in javne poti za kolesarje (KJ) s prometno ureditvijo na dan uveljavitve tega odloka, ki so izven ožjega mestnega središča, so območja omejene hitrosti (20 km/h).

27. člen
(območja umirjenega prometa)

(1) Območja umirjenega prometa (10 km/h) v ožjem mestnem središču so odseki mestnih cest (LK):

<u>Opis odseka</u>	<u>Št. odseka</u>
<u>Adamič-Lundrovo nabrežje, od Kopitarjeve ul. do Tromostovja</u>	<u>216082</u>
<u>Cankarjeva c., od Prešernove c. do Beethovnov ul.</u>	<u>214102</u>
<u>Gosposka ul., od Kongresnega trga do Trga francoske revolucije</u>	<u>214052</u>
<u>Grajski drevored, od C. slov. kmečkih uporov do Grajske planote</u>	<u>214263</u>
<u>Kapiteljska ul. od Poljanske c. do h.št. 13</u>	<u>216371</u>
<u>Kongresni trg, od Slovenske c. do Kongr. trga, h.št. 10 oz. do Gledališke stolbe</u>	<u>214071, 72</u>
<u>Kristanova ul., od Strossmayerjeve ul. do 720431</u>	<u>214255</u>
<u>Miklošičeva c., od Tavčarjeve ul. do Dalmatinove ul.</u>	<u>214122</u>
<u>Tabor od Rozmanove ul. do Vidovdanske ul.</u>	<u>216232</u>
<u>Trg francoske revolucije, od Gosposke ul. do Vegove ul.</u>	<u>214063</u>

<u>Turjaška ul., od Gosposke ul. do Vegove ul.</u>	<u>216072</u>
<u>Vegova ul., od Emonske ul. do Kongresnega trga</u>	<u>214062</u>
<u>Veselova ul., od h.št. 15A do h.št. 11 in od Prešernove c. do h.št. 14</u>	<u>216131, 32</u>

(2) Javne poti (JP) v ožjem mestnem središču so območja umirjenega prometa (10 km/h) v kolikor niso območja za pešce.

(3) Za ureditvene posege na odsekih mestnih cest iz prvega odstavka in javnih poti iz drugega odstavka tega člena se pridobi arhitekturna ureditvena dokumentacija s prednostno obravnavo pešcevih površin.

28. člen
(območja za pešce)

(1) Območja za pešce v ožjem mestnem središču so naslednje javne poti (JP):

<i>št.</i>	<i>Opis odseka</i>	<i>št. odseka</i>
4	Vožarski pot, od Vožarske poti, h.št. 3 do h.št. 8	711031
706	Čopova ul., od Slovenske c. do h. št. 1	720101
707	Nazorjeva ul., od Miklošičeve c. do h.št. 12	720102
708	Knafljev prehod, od Wolfove ul. do Slovenske c.	720103
709	Puharjeva ul., od h.št. 1 do Župančičeve ul.	720104
710	Obrežna steza, od Petkovškovega nabrežja do Trubarjeve c.	720105
711	Za čreslom, od Trubarjeve c. do Petkovškovega nabrežja	720106
712	Kastelčeva ul., od Trubarjeve c. do Petkovškovega nabrežja	720107
713	Znamenjska ul., od Trubarjeve c. do Petkovškovega nabrežja	720108
714	Usnjarska ul., od Petkovškovega nabrežja do Trubarjeve c.	720109
715	Erjavčeva c., od Prešernove c. do Igriške ul.	720111
716	Ul. Josipine Turnograjske, od Slovenske c. do Erjavčeve c.	720112
717	Od Igriške ul. do Erjavčeve c.	720113
718	Od Rimske c. do Igriške ul.	720114
719	Od h.št. 4 do Rimske c.	720115
729	Študentovska ul., od Ciril-Metodovega trga do Za ograjami	720154
731	Mačja steza, od Reber do Za ograjami	720156
743	Reber, od Starega trga do h.št. 3	720172
744	Reber, od Mačje steze do Reber, h.št. 11	720173
745	Kleparska steza, od Gallusovega nabrežja do Starega trga	720174
746	Vodna steza, od Starega trga do Gallusovega nabrežja	720175
747	Medarska ul., od Ciril-Metodovega trga do Mačkove ul.	720176
748	Dolničarjeva ul., od Ciril-Metodovega trga do h.št. 6	720177
757	Hribarjevo nabrežje, od Jurčičevega trga do Gerberjevega stopniša	720301
758	Hribarjevo nabrežje, od Gerberjevega stopnišča do Tromostovja	720302
759	Tromostovje, od Cankarjevega nabrežja do Hribarjevega nabrežja	720303
760	Tromostovje, od Adamič-Lundrovega nabrežja do Petkovškovega n.	720304
761	Gerberjevo stopnišče, od Wolfove ul. do Hribarjevega nabrežja	720305
762	Gerberjevo stopnišče, od Hribarjevega nabrežja do Ribjega trga	720306
763	Ribji trg, od Mestnega trga do Gerberjevega stopnišča	720307
764	Gledališka stolba, od Kongresnega trga do Hribarjevega nabrežja	720308
765	Kratka steza, od Kongresnega trga do Hribarjevega nabrežja	720309
766	Židovska ul., od Dvornega trga do Židovske steze	720311
767	Židovska ul., od Židovske steze do Novega trga	720312
768	Židovska steza, od Gosposke ul. do Židovske steze, h.št. 3	720313
769	Židovska steza, od Židovske steze, h.št. 3 do Židovske ul.	720314
770	Židovska steza, od Židovske ul. do Hribarjevega nabrežja	720315
771	Jurčičev trg, od Hribarjevega nabrežja do Židovske ul.	720316
772	Čevljarska ul., od Brega do Hribarjevega nabrežja	720317
773	Ključavničarska ul., od Mestnega trga do Cankarjevega nabrežja	720318
774	Krojaška ul., od Cankarjevega nabrežja do Mestnega trga	720319
775	Dvorni trg, od Kongresnega trga do Hribarjevega nabrežja	720321
784	Miklošičeva c. od Nazorjeve ul. do Trubarjeve c.	720349
785	Mala ul. od Trubarjeve c. do vhoda na Mali trg	720351
786	Prečna ul. od Trubarjeve c. do Male ul.	720352
787	Trubarjeva c. od Vidovdanske c. do Resljeve c.	720353
788	Trubarjeva c. od Resljeve c. do Obrežne steze	720354

789	Trubarjeva c. od Obrežne steze do Miklošičeve c.	720355
790	Petkovškovo nabrežje, od Kopitarjeve ul. do Petkovškovega nabr.	720356
791	Petkovškovo nabrežje, od Petkovškovega nabrežja, h.št. 3 do Trom.	720357
791	Petkovškovo nabrežje, od Petkovškovega nabr., h.št. 3 do Tromostovja	720357
793	Cankarjeva c. od Slovenske c. do Beethovnov ul.	720362
794	Prežihova ul., od Štefanove ul. do Puharjeve ul.	720363
795	Muzejska ul., od Šubičeve ul. do Tomšičeve ul.	720364
798	Gregorčičeva ul. od Vegove ul. do h.št. 12	720371
799	Soteska, od Vegove ul. do Gregorčičeve ul.	720372
800	Gosposka ul. od Trga francoske revolucije do Križevniške soteske	720373
801	Križevniška soteska, od Gosposke ul. do h.št. 6	720374
802	Križevniška ul. od Brega do Gosposke ul.	720375
803	Salendrova ul. od Brega do Gosposke ul.	720376
804	Cankarjevo nabrežje od Tromostovja do Gallusovega nabrežja	720381
805	Gallusovo nabrežje od Cankarjevega nabrežja do Vodne steze	720382
806	Gallusovo nabrežje od Vodne steze do h.št. 43	720383
807	Pod Trančo, od Starega trga do Cankarjevega nabrežja	720384
808	Čevljarski most, od Cankarjevega nabrežja do Hribarjevega nabrežja	720385
811	Stari trg, od Levstikovega trga do Pod Tranče	720392
812	Mestni trg, od Ribjega trga do Pod Tranče	720393
819	Gornji trg, od Levstikovega trga do h.št. 44	720403
820	Ul. na Grad, od Mačje steze do Gornjega trga	720404
821	Osojna pot, od Mačje steze do h.št. 3	720405

(2) Območja za pešce v ožjem mestnem središču so naslednje nekategorizirane javne poti:

- Barvarska steza,
- Park Ajdovščina med Puharjevo ulico in Štefanovo ulico,
- Plečnikov trg,
- Prešernov trg.

(3) Na območjih za pešce je prepovedana vožnja in parkiranje z motornimi vozili.

(4) Za ureditvene posege se na odsekih javnih poti iz prvega odstavka tega člena pridobi arhitekturna ureditvena dokumentacija.

29. člen

(redna dostava na območjih za pešce)

(1) Dostava na območjih za pešce se izvaja v dostavnem času. Dostavna vozila pri opravljanju dostave uporabljajo dostavna mesta. Vozila, ki so v dostavnem času na območju za pešce, morajo območje zapustiti do konca dostavnega časa, razen vozil, ki opravljajo dejavnosti iz 34. člena tega odloka in vozil z dovoljenjem pristojnega organa.

(2) Dostavni čas na območjih za pešce je vse dni v tednu med 6.00 in 9.30 uro. Pristojni organ lahko izjemoma zaradi posebej utemeljenih razlogov izda dovoljenje tudi za dostavo izven dostavnega časa.

30. člen

(promet interventnega značaja)

(1) Na območjih za pešce je za opravljanje dejavnosti in aktivnosti pod pogoji zakona dovoljen promet:

- intervencijskih vozil,
- vozil podjetij, ki imajo koncesijo za prevoz pacientov,
- vozil zdravstvenih delavcev (obisk zdravnika na domu, patronažna služba),
- vozil koncesionarjev za razvoz tople hrane oskrbovancem (oskrba na domu),
- vozil delavcev socialnih služb in delavcev invalidskih organizacij ob obiskih oskrbovancev na domu zaradi nujnih in neodložljivih storitev, potrebnih za njihovo zdravje in življenje,
- vozil za zbiranje in odvoz odpadkov ter čiščenje javnih površin,
- vozil drugih gospodarskih javnih služb,
- vozil mrliško ogledne službe,
- vozil prevoza umrlih,

(2) Voznik, ki opravlja dejavnost ali aktivnost iz prvega odstavka tega člena, se izkaže s parkirno karto,

delovnim nalogom, iz katerega je razvidna ciljna lokacija na območju za pešce, ali drugo javno listino, ki omogoča intervencijo ali vstop na to območje.

31. člen **(drugi dovoljeni promet)**

(1) Na območjih za pešce je z dovolilnico pristojnega organa dovoljen promet vozil za potrebe izvajanja:

- gradbenih del,
- protokolarnih in novinarskih dejavnosti,
- prireditev,
- prevoza otrok do šol in vzgojno varstvenih ustanov,

(2) Promet z motornim vozilom zaradi prevoza otrok do šole in vzgojno varstvene ustanove se lahko dovoli dvakrat dnevno, vsakič v trajanju po 30 minut. Izda se lahko dve dovolilnici na družino.

32. člen **(urgentna dostava in prevoz za potrebe stanovalcev na območjih za pešce)**

(1) Vozila stanovalcev s stalnim bivališčem na območju za pešce ter vozila pravnih oseb, samostojnih podjetnikov posameznikov in posameznikov, ki samostojno opravljajo dejavnost, lahko vsakodnevno z dovolilnico pristojnega organa opravijo urgentno dostavo ali urgentni prevoz do lastnega parkirnega mesta ali garaže, razen v času prometnih konic in v časučasne prometne zapore ali uporabe javnih površin, ki jo je z odločbo odredil pristojni organ mestne uprave za potrebe prireditev, trženja, druženja in podobno.

(2) Pristojni organ lahko zaradi posebej utemeljenih razlogov izda dovoljenje za urgentno dostavo ali urgentni prevoz do lastnega parkirnega mesta ali garaže tudi v času prometne konice.

(3) Dovolilnica za urgentno dostavo iz prvega in drugega odstavka tega člena se za lastno ali drugo vozilo izda prosilcu, ki ima stalno bivališče oziroma sedež podjetja oziroma opravljanja dejavnosti na območju za pešce. Izda se le ena dovolilnica na stanovanjsko enoto oziroma na poslovni prostor. Če stanovalec iz prvega odstavka tega člena opravlja dejavnost na naslovu stalnega bivališča, je upravičen le do dovolilnice, ki mu pripada kot stanovalcu.

(4) Prosilcu, ki ima stalno bivališče oziroma sedež podjetja oziroma opravljanja dejavnosti na območju za pešce in poseduje parkirno mesto ali garažo za lastne potrebe pripada le dovolilnica za urgentni prevoz do lastnega parkirnega mesta ali garaže. Izda se le dovolilnica za eno vozilo na posamezno parkirno mesto ali garažo.

33. člen **(varovanje območij za pešce)**

(1) Območja za pešce so lahko varovana s premičnimi in nepremičnimi fizičnimi zaporami za preprečevanje vožnje z motornimi vozili.

(2) Premične fizične zapore so lahko povezane v sistem, ki omogoča elektronsko upravljanje. V tem primeru upravičenec do urgentne dostave in urgentnega prevoza pri pristojnem organu pridobi elektronsko kartico za upravljanje premičnih zapor na območjih za pešce (v nadaljevanju: elektronska kartica).

(3) Za izdajo elektronske kartice se plača strošek izdaje kartice. Imetniku elektronske kartice se povrne sorazmerni del stroška, če jo nepoškodovano vrne pristojnemu organu v roku 7 let od dneva, ko jo je prejel.

(4) Pristojni organ z odločbo odloči o odvzemu dovolilnice, če se:

- dovolilnica uporablja v nasprotju z določili tega odloka,
- kršijo pravila opravljanja dostave in servisne dejavnosti,
- kršijo določila za urgentno dostavo in urgentni prevoz območja za pešce.

(5) O pritožbi zoper odločbo o odvzemu dovolilnice in elektronske kartice odloča župan. Pritožba ne zadrži izvršitve. Elektronska kartica se preklicke takoj.

(6) Imetnik dovolilnice mora v osmih dneh po prejemu odločbe iz prvega odstavka tega člena pristojnemu organu vrniti dovolilnico in elektronsko kartico.

6. Določitev drugih prepovedi, obveznosti ali omejitev udeležencem cestnega prometa

34. člen (splošni video nadzor)

- (1) Zaradi spremljanja prometnih razmer, izboljšanja pretočnosti prometa in prometne varnosti, ugotavljanja prekrškov, za katere se plačuje globa, in zaračunavanja taks so javne ceste in druge javne površine na območju MOL lahko opremljene z video nadzornim sistemom.
- (2) Z video nadzornim sistemom zbrani podatki so last MOL. Z njimi se razpolaga skladno z določili zakona, ki ureja varstvo osebnih podatkov.
- (3) Župan izda predpis o namestitvi video nadzornih naprav, o vzpostavitvi in vzdrževanju nadzorne mreže, ki jo izvaja izvajalec javne službe, in o sistemu zaračunavanja in plačila taks in glob. Predpis se javno objavi.

35. člen (zmanjšanje prometne obremenitve vpadnic in ožjega mestnega središča)

- (1) Na mestnih vpadnicah iz prvega odstavka 3. člena tega odloka se pred vstopom v ožje mestno središče oz. pred križiščem na obroču ožjega mestnega središča namesti posebni video nadzorni sistem za odčitavanje vstopa in izstopa udeležencev prometa skozi križišče, lahko pa tudi fizične naprave za plačilo takse.
- (2) Osebni avtomobili, registrirani izven območja ožjega mestnega središča, plačajo, kadar imajo le enega potnika, za vstop v ožje mestno središče po potrebi takso za povzročanje prometne gneče v ožjem mestnem središču. Taksa za vsak vstop ali izstop v času prometne konice znaša 10 eurov, v času izven prometne konice pa za vsak vstop ali izstop 2 eura.
- (3) Župan MOL vsakokratno odreja sezono, dneve v tednu in čas dneva, ko je plačilo takse potrebno, če uvedba zelenih pasov in učinkovitejšega sistema javnega potniškega prometa ne zagotavljata zmanjšanja prometne obremenitve mestnih vpadnic in ožjega mestnega središča.
- (4) Udeleženci prometa na zelenih pasovih in okolju prijazna vozila takse za povzročanje prometne gneče ne plačujejo.

36. člen (vozne smeri za nemestni redni potniški linijski promet)

- (1) Kadar bi prevoznik drugega rednega potniškega linijskega prometa nameraval uporabljati tudi druge smeri, ne le po obroču ožjega mestnega središča, mora pridobiti soglasje pristojnega organa. Pristojni organ pri tem zasleduje cilj čim manjše prometne obremenitve zbirnic in še posebej notranjega obroča ožjega mestnega središča.
- (2) Vozne smeri avtobusov iz prvega odstavka tega člena so za avtobusne prevoznike obvezne.
- (3) Avtobusna postaja Ljubljana je dolžna o voznih smereh avtobusov na postajo in z nje obvestiti vse avtobusne prevoznike.

37. člen (druge omejitve)

- (1) Uporaba vprežnih vozil je na območju ožjega mestnega središča, na cestah, ki ga oklepajo, in na mestnih vpadnicah dovoljena le z dovoljenjem pristojnega organa.
- (2) Jezdecji smejo uporabljati občinske ceste le z dovoljenjem pristojnega organa, v katerem se določijo pogoji. Dovoljenje ni potrebno za policiste pri opravljanju nalog policije.
- (3) Na občinskih cestah ni dovoljeno puščati jezdnihi živali brez nadzora.

III. NAČIN DELA MESTNEGA REDARSTVA

38. člen (splošne pristojnosti)

- (1) Mestni redarji pri svojem delu ravnajo skladno z zakonom in določili tega odloka.
- (2) Mestni redarji poleg zakonskih nalog opravljajo na občinskih cestah še nadzor nad zapuščenimi vozili.

39. člen (pristojnosti odreditve odstranitve vozil)

- (1) Poleg primerov, določenih z zakonom mestni redar odredi odstranitev:
 - parkiranega vozila, na katerega so prikljene lisice, če ga voznik ni odstranil v roku, določenem s tem odlokom,
 - zapuščenega vozila, ki ga lastnik v določenem roku ni odstranil,
 - vozila, parkiranega na interventni poti.
- (2) Če odstranitev vozila iz tretje alineje prvega odstavka tega člena tehnično ni izvedljiva, se na vozilo priklenejo lisice.
- (3) Mestni redar mora vsako vozilo, za katerega je odredil odstranitev, fotografirati in napisati zapisnik o vizualnem stanju vozila.
- (4) Mestni redar mora o vsaki opravljeni odstranitvi vozila obvestiti policijo.

40. člen (pristojnosti odreditve priklenitve lisic)

- (1) Mestni redar odredi priklnitev lisic na vozilo, ki je:
 - nepravilno parkirano, a ne izpolnjuje pogojev za odstranitev vozila,
 - parkirano v nasprotju s prometno ureditvijo,
 - nepravilno parkirano tako, da izpolnjuje pogoje za odvoz s pajkom, a ga tehnično ni mogoče odpeljati.
- (2) Lisice se priklene, če je le mogoče, na sprednje levo kolo. Vozilo je priključeno, ko so na vozilu nameščene lisice zaklenjene.
- (3) Na steklo voznikovih vrat, vetrobransko steklo ali drugo vidno mesto na vozilu iz prejšnjega člena tega odloka mestni redar namesti odredbo in opozorilo o prikljenitvi lisic. S tem je voznik obveščen o postopku odstranitve lisic ter o plačilu predpisanih stroškov za priklnitev in odklenitev lisic.
- (4) Če stroški iz predhodnega odstavka tega člena niso poravnani v 48 urah od namestitve odredbe in opozorila o prikljenitvi lisic, mestni redar odredi odstranitev vozila na varovan prostor.
- (4) Mestni redar mora vsako vozilo, na katerega se priklene lisice, fotografirati in napisati zapisnik o vizualnem stanju vozila.
- (5) Vozila, na katerega so prikljene lisice, voznik ne sme odpeljati ali premikati, dokler lisic ne odstrani izvajalec.

IV. POGOJI IN NAČIN ODSTRANITVE IN HRAMBE NEPRAVILNO PARKIRANIH TER ZAPUŠČENIH VOZIL

41. člen (odvoz s pajkom na varovani prostor)

- (1) Odstranitev nepravilno parkiranega vozila oziroma zapuščenega vozila opravi mestno redarstvo ali izvajalec javne službe z odvozom na stroške lastnika vozila oziroma imetnika pravice uporabe vozila.

- (2) Če pride voznik k vozilu po tem, ko je odredba za odstranitev že napisana in se vozilo nalaga na pajka, vendar še ni odpeljano, mora voznik, lastnik oziroma imetnik pravice uporabe vozila plačati predpisane stroške odvoza.
- (3) Vozilo se odstrani s pajkom na prostor, posebej določen za varovanje odstranjenih vozil. Z zapuščenimi vozili se postopa skladno z zakonom.
- (4) Vozilo se preda vozniku, lastniku oziroma imetniku pravice uporabe vozila ob predložitvi dokazila o poravnavi stroškov odstranitve in varovanja vozila.
- (5) V primeru poškodovanja vozila ali drugih poškodb, nastalih zaradi izvajanja odstranitve, je izvajalec odvoza dolžan poravnati nastalo škodo.

V. POGOJI IN NAČIN UPORABE LISIC

42. člen (priklenitev lisic in situ)

- (1) Stroške za priklenitev in odstranitev lisic se plača mestnemu redarstvu ali izvajalcu javne službe na lokaciji, ki je navedena na odredbi in opozorilu o priklenitvi lisic. Plačnik stroškov je voznik, lastnik oziroma imetnik pravice uporabe vozila.
- (2) Če pride voznik k vozilu med postopkom priklenitve lisic na vozilo, mora plačati predpisane stroške priklenitve in odstranitve lisic.
- (3) Mestno redarstvo ali izvajalec javne službe mora z vozila odstraniti lisice takoj oziroma najpozneje v 2 urah po predložitvi dokazila o poravnavi stroškov za priklenitev nepravilno parkiranega vozila.
- (4) Lisice se odklepa vse dni v letu.
- (5) Voznik mora po odstranitvi lisic z vozila takoj odstraniti vozilo z mesta, kjer je bilo nepravilno parkirano.
- (6) Če zaradi izvajanja tega odloka nastanejo poškodbe na vozilu, je izvajalec priklenitve vozila dolžan poravnati nastalo škodo.
- (7) Za namerno poškodovanje, uničenje ali odtujitev lisic sproži mestno redarstvo odškodninski in kazenski postopek.

VI. STROŠKI ZA ODSTRANITEV, HRAMBO IN PRIKLENITEV NEPRAVILNO PARKIRANEGA VOZILA TER ODVOZ ZAPUŠČENEGA VOZILA

43. člen (prihodek izvajalca javne službe)

- (1) Višina stroškov za odstranitev in hrambo nepravilno parkiranega vozila znaša:
- 67 eurov za odvoz,
 - 2 eura na dan za hrambo.
- (2) Višina stroškov za priklenitev in odstranitev lisic znaša:
- 35 eurov ob delavnikih in sobotah med 6.00 in 22.00,
 - 67 eurov ob delavnikih in sobotah med 22.00 in 6.00 ter ob nedeljah, praznikih in dela prostih dnevih cel dan.
- (3) Višina stroškov za odvoz zapuščenega vozila znaša:
- 67 eurov.

VII. GLOBE

44. člen (prihodek MOL)

- (1) Z globo 20 eurov se kaznuje za prekršek voznik osebnega avtomobila, ki na zelenem ali kombiniranem zelenem pasu očitno ovira vozilo mestnega linijskega prevoza.
- (2) Z globo 50 eurov se kaznuje za prekršek voznik osebnega avtomobila z udeležbo le enega potnika, ki vozi po zelenem ali kombiniranem zelenem pasu v nasprotju z določili tega odloka.
- (3) Z globo 50 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ravna v nasprotju s prvim, drugim ali tretjim odstavkom 24. člena tega odloka.
- (4) Z globo 50 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom 25. člena tega odloka.
- (5) Z globo 50 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ravna v nasprotju z drugim odstavkom 35. člena tega odloka.
- (6) Z globo 1.000 eurov se kaznuje prevoznik, ki ravna v nasprotju z drugim odstavkom 36. člena tega odloka.
- (7) Z globo 40 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, ki ravna v nasprotju z določili prvega, drugega in tretjega odstavka 37. člena tega odloka.

VIII. NADZOR

45. člen (nadzor izvajalca javne službe in nadzor kršiteljev)

- (1) Strokovni nadzor nad izvajalcem javne službe in nadzor nad izvajanjem nalog javne službe po določilih tega odloka opravlja Mestna uprava MOL, oddelek pristojen za promet v okviru nadzornih določil koncesijskega akta gospodarske javne službe vzdrževanja občinskih cest in vzdrževanja prometne signalizacije.
- (2) Nadzor nad izvajanjem določb tega odloka, za kršitev katerih je predpisana globa, opravlja Mestno redarstvo Mestne uprave MOL.

IX. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

46. člen (taksa za povzročanje prometne gneče po potrebi)

Župan izda predpis iz tretjega odstavka 34. člena v treh mesecih od dneva uveljavitve tega odloka.

47. člen (prenehanje veljavnosti aktov)

Z dnem uveljavitve tega odloka prenehajo veljati:

- Odlok o cestnoprometni ureditvi (Uradni list RS, št. 122/2007),
- Odredba o določitvi javnih parkirnih površin, kjer se plačuje parkirnina (Uradni list RS, št. 46/01, 138/06, 37/07 in 88/07),
- Odredba o določitvi območij za pešce (Uradni list RS, št. 88/07)
- Sklep o pooblastitvi Javnega podjetja Parkirišča d.o.o., Ljubljana, za izvajanje določenih nalog po odloku o cestno prometni ureditvi (Uradni list RS, št. 56/01).

48. člen
(roki prilagoditve določilom odloka)

- (1) Reprogramiranje parkomatov se opravi v 30-ih dneh od dneva uveljavitve tega odloka, predaja poslov in eventualno potrebni pretok kadrov s tem v zvezi pa v 90 dneh od dneva uveljavitve tega odloka.**
- (2) Vzpostavitev novih območij za pešce in novih območij umirjenega prometa se vzpostavi in opremi s prometno signalizacijo v 60-ih dneh od dneva uveljavitve tega odloka.**
- (3) Vzpostavitev zelenih in kombiniranih zelenih pasov se izvede v 90-ih dneh od dneva uveljavitve tega odloka.**
- (4) Ostala prometna signalizacija se postopoma vzpostavi oziroma prilagodi v 180 dneh od dneva uveljavitve tega odloka.**
- (5) Nadzorni sistem iz tretjega odstavka 34. člena se vzpostavi v šestih mesecih od dneva uveljavitve tega odloka.**

49. člen
(veljavnost izdanih upravnih odločb)

Vsa dovoljenja in dovolilnice, ki veljajo od datuma pred uveljavitvijo tega odloka ostajajo v veljavi do dne njihove veljavnosti. Nova dovoljenja in dovolilnice se izdajajo na podlagi tega odloka.

50. člen
(veljavnost odloka)

Ta odlok začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Številka:
Ljubljana, dne

Župan
Mestne občine Ljubljana
Zoran Janković

PRAVNI TEMELJ ZA SPREJEM AKTA

Pravni temelj za sprejem Odloka o cestnoprometni ureditvi (v nadaljevanju: Odloka) sta **15. in 16. člen Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/06 – ZVCP-1-UPB4 in št. 139/06 - ZORed)**, po katerih MOL (Mestni svet z odlokom) na svojih cestah določi:

1. **prometno ureditev** na vseh svojih cestah, ki se mora označiti s predpisano prometno signalizacijo (seveda, potem ko je bila z odlokom določena in ne prej) in ki po 87. točki 23. člena, kot način potekanja in vodenja prometa za cesto ali njen del oziroma za naselje ali njegov del, obsega:
 1. določitev prednostnih smeri in sistem ter način vodenja prometa,
 2. omejitve uporabe ceste ali njenega dela glede na vrsto prometa,
 3. omejitve hitrosti in določitev ter izvedba ukrepov za umirjanje prometa,
 4. ureditev mirujočega prometa,
 5. določitev območij umirjenega prometa, območij omejene hitrosti in območij za pešce,
 6. določitev drugih prepovedi, obveznosti in omejitev udeležencem cestnega prometa, v tem sklopu MOL lahko:
 - i. predpiše dodatne pogoje in ukrepe, ki jih je treba upoštevati pri izvajanju del na cestah;
 - ii. uredi način gonjenja in vodenja živine;
 - iii. odredi postavitve in vzdrževanje zaščitnih ograj za pešce;
 - iv. odredi dodatne tehnične in druge ukrepe za varnost otrok, pešcev in kolesarjev, zlasti v bližini vrtcev, šol, zdravstvenih zavodov, igrišč, stanovanjskih naselij in drugih območij, kjer se ti udeleženci cestnega prometa pojavljajo v večjem številu;
 - v. odredi pogoje in načine odvoza zapuščenih vozil;
 - vi. omeji poučevanje kandidatov za voznike v vožnji motornega vozila v času prometnih konic;
 - vii. začasno preko pristojnega organa prepove promet vseh ali posameznih vrst vozil ali skupin vozil, oziroma dovoli vožnjo samo tistih vozil, ki so ustrezno opremljena;
- **način dela mestnega redarstva** pri nadzoru in urejanju prometa;
- **pogoje in način odstranitve in hrambe nepravilno parkiranih vozil**, če onemogočajo drugim udeležencem cestnega prometa varno nadaljevanje poti ali jih ovirajo v smislu določil prvega odstavka 243. člena zakona;
- **pogoje in način uporabe lisic**, s katerimi se začasno prepreči odpeljati vozilo, ki je parkirano na cesti v naselju v nasprotju z zakonom ali s prometno ureditvijo;
- **višino stroškov za odstranitev, hrambo in priklnitev nepravilno parkiranega vozila ter odvoz zapuščenega vozila**.

Po 7. členu ZVCP-1 morajo biti ceste, prometna signalizacija in oprema na njih zgrajene, postavljene in vzdrževane tako, kot je to določeno s predpisi o javnih cestah in predpisi o varnosti cestnega prometa. Po Zakonu o javnih cestah je javna cesta tista prometna površina splošnega pomena za cestni promet, ki je javno dobro (torej izven pravnega prometa in spremembe statusa) in ki je razglašena za javno cesto določene kategorije. Neposredna pravna podlaga glede razvrstitve lastnih javnih cest v MOL po pomenu za promet, po povezovalnih funkcijah, po statusu in prometnotehničnih lastnostih v več podkategorij je **Odlok o kategorizaciji občinskih cest (Uradni list RS 70/2005)**.

Pravna podlaga za določitev glob in taks je v 7. in 9. členu Zakona o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06). MOL lahko predpiše globe v aktu o njihovi uvedbi in občinsko takso za parkiranje na javnih površinah, ki sta vira financiranja MOL. Občinsko takso predpiše MOL z odlokom, s katerim predpiše vrsto in višino takse ter zavezanca za plačilo takse. MOL ne sme zahtevati plačila občinske takse za parkiranje na javnih površinah, če je predpisan ali s pogodbo dogovorjen drug način plačila.

Pravna podlaga za nadzor izvajalca javne službe je v 12. členu Zakona o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. (Ur.l. RS, št. 32/1993, 30/1998-ZZLPP, 127/2006-ZJZP) v povezavi s 33. in 39. členom, ki se nanašata na koncesijski akt in koncesijsko pogodbo (način finančnega in strokovnega nadzora s strani koncedenta, torej MOL).

Po 27. členu Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07 - uradno prečiščeno besedilo) je sprejemanje odlokov v pristojnosti Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana.

RAZLOGI IN CILJI, ZARADI KATERIH JE AKT POTREBEN**1.**

Akt je potreben, ker v **MOL z vidika prometne ureditve velja pravna praznina**, MOL nima sprejetih skoraj nobenih potrebnih in predpisanih elementov cestnoprometne ureditve in njihove alokacije, zato tudi ni možna aplikacija nobenega nanje vezanega pravnega inštrumenta po veljavnem Odloku o cestnoprometni ureditvi, ki ga je MS MOL sprejel 10. decembra 2007 (v nadaljevanju Odlok).

- V veljavnem Odloku se v 3. členu odločanje MS MOL **na glavnih in zbirnih mestnih cestah** prestavi za tri mesece, odločanje **o rumenih pasovih** pa podaljša brez rokov.
- Odločanje **na ostalih mestnih cestah** se nezakonito predaja »pristojnemu organu« mestne uprave brez določenih rokov.
- V veljavnem Odloku se za tri mesece prestavi odločanje MS MOL tudi glede **največje dovoljene hitrosti, glede javnih parkirnih površin, kjer se plačuje taksa, glede parkiranja stanovalcev iz območij za pešce in glede območij za pešce samih**.
- Odločanje tudi **o ostalih obveznih sestavinah odloka** (območja umirjenega prometa, območja omejene hitrosti in drugo) se nezakonito predaja »pristojnemu organu« mestne uprave brez določenih rokov.

2.

Fizično zatečena stihijsko spreminjevana ilegalna prometna ureditev in prometna signalizacija odražata vso strokovno in upravno zmedo ter finančno škodo na celotnem območju MOL kot posledico nedelovanja oblastnih organov Mesta Ljubljana in kasneje MOL (Mestnega sveta in županov), določana pa je bila kar v upravnem postopku ali z naročili signalizacije brez pravne osnove:

- Zadnja regularna cestnoprometna ureditev **na voziščih občinskih cest** v MOL je bila sprejeta v letu 1976, vključno z določitvijo rumenih pasov.
- V odloku MOL iz 2001 so bile »**generalne prometne usmeritve**« v pristojnosti MS MOL samo obljubljenе, a nikoli sprejete.
- Tudi **ostalo** se je urejalo kar po liniji pred(predpred)zadnjega odloka iz 1986 in pred(pred)zadnjega odloka iz 1992 in 1996.
- Veljavni **začasni odredbi** o določitvi javnih parkirnih površin in območij za pešce sta neverodostojni z vidika zlorabe cestnega javnega dobra v namen komercialnega parkiranja, z vidika medsebojne prerazporeditve cestnega prostora in statusnih elementov.
- Urejanje **javnih parkirnih površin, ki niso sestavni del ceste**, ne sodi v Odlok, ki temelji na »varnosti cestnega prometa«.

3.

Cilji Odloka so vzpostavitev varnega in nemotenega prometa na obstoječem fondu občinskih cest na celotnem ozemlju MOL in na vseh kategorijah občinskih cest, s potrebnimi prioritetskimi preureditvami v ožjem mestnem središču in na mestnih vpadnicah:

- Prvi cilj na vsem ozemlju MOL je **spodbujati vabljeni in učinkoviti javni potniški promet**, pešcu dostopen, hitri, pretočni in ekološko ustrezen, obenem pa stimulirati tudi ostali potniški promet v vseh oblikah kolektivnega prevoza, vključno s »polnimi« osebnimi avtomobili.
- Drugi cilj je **spodbujati v mestnem središču čimvišji standard in velikost območij za pešce** in območij umirjenega prometa, kjer imajo pešci prednost, vključno s širjenjem pločnikov na zbirnicah in območjih omejene hitrosti na račun širine vozišč za motorni promet.
- Tretji cilj je zagotovitev **ločenih pasov za kolesarje v obe smeri** na glavnih in zbirnih mestnih cestah.
- Četrty cilj sam po sebi je **zmanjšanje prometne gneče** tam, kjer je najbolj obremenjujoča, na vpadnicah in v mestnem središču za dobro počutje udeležencev in neudeležencev v prometu.
- Peti cilj je vzporedno z zmanjšanjem prometne gneče tudi **zmanjšanje onesnaženja** z nevarnimi trdimi prašnimi delci v enaki meri pa tudi zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in zmanjšanje toplotne polucije za zdravje ljudi in planeta.
- Šesti cilj je **varen in tekoč osebni vstopno-izstopni promet** v mestno središče, ki mora biti razbremenjen motečega tranzitnega prometa.

4.

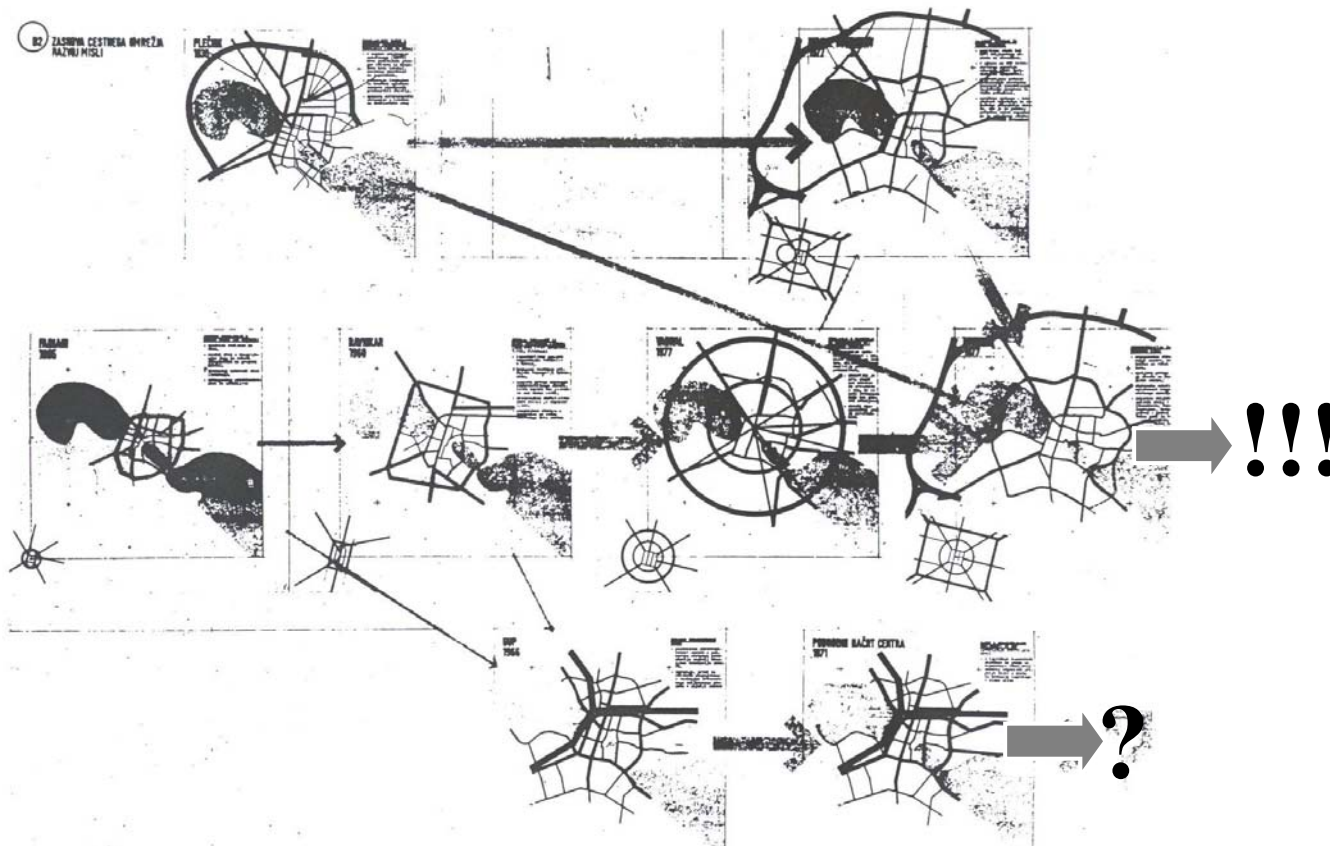
Ob upoštevanju podatka, da je v MOL preko 1.000 km kategoriziranih cest in da zatečena situacija ni povsod urgentno problematična se Odlok nanaša le na najbolj potrebne spremembe zatečenega stanja prometne ureditve, v ostalem pa se to stanje legalizira. Zakon posredno predvideva noveliranje enkrat na leto s tem, da se osnovna kategorizacija praviloma novelira enkrat letno, enako pa se letno pripravlja mestni proračun ter investicijski načrti javnih služb.

OCENA STANJA NA PODROČJU, KI GA AKT UREJA

1.

Geneza prometnega koncepta in realizacij v MOL

Zatečena cestnoprometna ureditev je (**rigidni**) rezultat **dosedanjega razvoja** konceptov, investicijskih vlaganj in fizičnega potenciala obstoječega cestnega fonda v kontekstu urbanega razvoja. Za aktualno snovanje je treba zato nekaj pojasnil o dosedanjem razvoju avtocestnega obroča, mestnih vpadnic, »vmesnega« obroča, obroča ožjega mestnega središča, zbirnic ožjega mestnega središča in notranjega obroča ožjega mestnega središča.



1.1. Avtocestni obroč

Že Plečnikovo zamisel iz 1928 o severni Bežigrasjski in zahodni obvoznici za Rožnikom je nadgradil Generalni urbanistični plan (GUP) 1966 v sklenjen obroč mestne obvoznice. Desetletni program izgradnje cest v sedemdesetih pa je ta odsek »posvojil« kot tranzitno državno hitro cesto skozi Šišenske soseske na potezi »Črnuče - Dolgi most«. Kar je bilo še vedno boljše od GUP, ki je zašel v slepo ulico s konceptom »prometne glave«, kjer bi se na današnji lokaciji PCL nad železnico srečale štiri vpadne avtoceste »H« sistema. Vadnalov matematični model iz 1977 utemljuje potrebnost dejansko avtocestnega obroča še vedno na lokaciji mestne obvoznice (skozi Štepanjsko naselje). Zato smo (Jazbinšek soavtor v timu dr. Borisa Gaberščika) za razbremenitev mesta v sedemdesetih **zasnovali avtocestni »U« sistem z vzhodno avtocesto mimo Bizovika, ki je danes že realiziran skupaj s severno hitro cesto kot ortogonaliziran avtocestni obroč** (razen v Šiški). Tudi vpadna gorenjska avtocesta je tik pred polno priključitvijo na ta obroč.

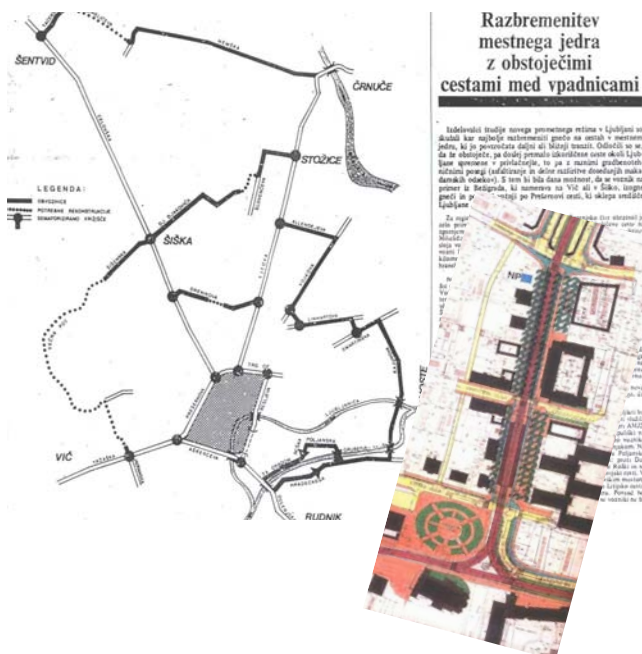
1.2. Mestne vpadnice

Štiri glavne daljinske mestne vpadnice (Dolenjska, Tržaška, Celovška in Šmartinska) se v mestni prometni mreži in mestni urbani strukturi odražajo kot diagonalni »Andrejev križ«, mreža stare Emone pa določa v smeri S–J Dunajsko in Barjansko vpadnico, pa tudi nanjo pravokotni Zaloško in Poljansko-Litijsko. Tudi ti dve vzhodni vpadnici (ob tem, da zaradi Rožnika in Polhograjcev zapadne v sistemu osmih vpadnic ni) **nakazujeta razvojni potencial vzhodnega dela Centra in Most. K danes že realiziranim osmim vpadnicam, Erjavčeva nima (oz. naj ne ima) potenciala za razvoj v deveto vpadnico.**

1.3. »Vmesni« obroč

Ideja o obroču okrog mestnega središča je izvorno Fabianijeva iz 1895, ki je mestno središče že takrat pojmoval širše od do danes splošno uveljavljenega pojma »ožje mestno središče« med Prešernovo in Resljevo in med Masarykovo in Aškerčevo. Pojmoval ga je čez Resljevo do Njegoševe, na jug pa precej južneje od Gradašnice v Trnovo. Geneza širjenja tega ringa pri Ravnikarju 1960 je bila na sever čez železnico in na zahod v tunel skozi Rožnik, Vadnalov matematični model iz 1977, ki že upošteva Drenikovo in Topniško kot »vmesni ring« pa že kaže upravičenost njegove nekoliko vzhodnejše izpeljave skozi Klinični center. Desetletni program pa žal do-

končno prevzame potezo Drenikova-Samova-Topniška-Njegoševa-Roška-Za gradom z za Klinični center izredno brutalno rešitvijo (križ štiripasovnic Topniška-Njegoševa in Masarykova-Jenkova), ki, jasno, objektivno ni bila realizirana. Priporočilo žirije natečaja za »novo Prešernovo« takratni mestni oblasti za elaborat avtorjev Jazbinšek-Koželj je bilo namenjeno predvsem **vzpostavitvi Grablovičeve kot izteka s Topniške in opustitve Jenkove skozi Klinični center. Elaborat je nakazal optimalna tunela skozi Golovec in Rožnik in južno zvezo med Jurčkovo potjo in Cesto v Mestni log, ki še danes ni realizirana, »očiščen« koridor pa že čaka.** Tudi zadnja veljavna cestnoprometna ureditev iz 1976 (avtor prof Zemljič, predsednik IS SML Dagmar Šuster) je pred realizacijo desetletnega programa zasledoval rešitev razbremenitve centra z obstoječimi prečnimi razbremenilkami mestnih vpadnic, pri čemer so se Njegoševi umikali na vzhod (Hradeckega, Kajuhova).



1.4. obroč ožjega mestnega središča

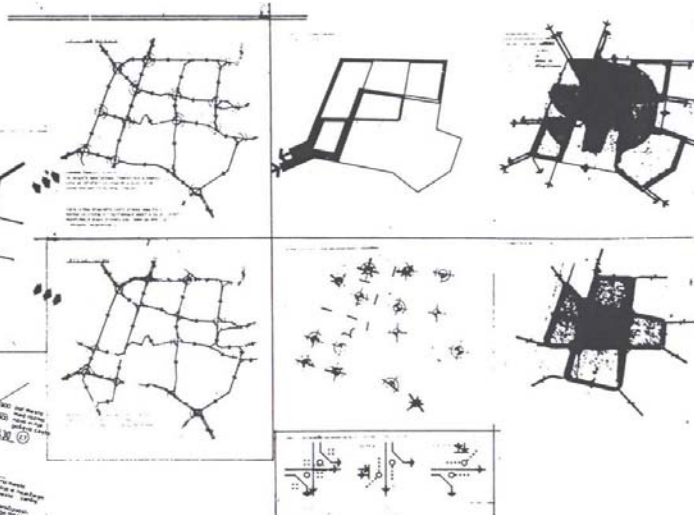
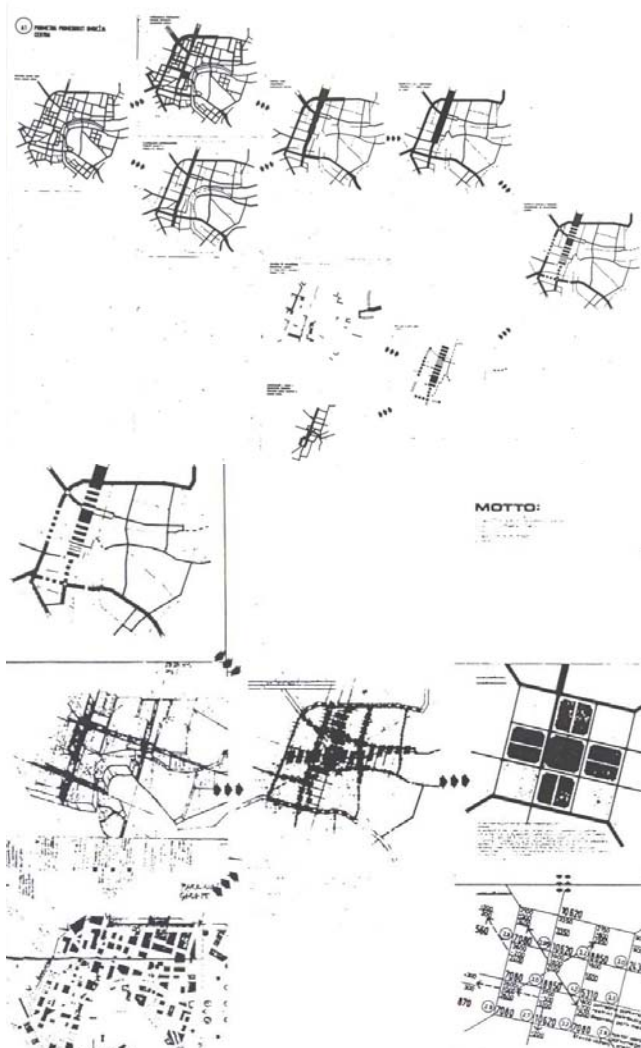
Pojem »ožje mestno središče« je bil prvič razviden v GUP 1966, žal le do Resljeve, odloki o cestnoprometni ureditvi pa so ga tako določali do 10. 12. 2007, ko je MS MOL sprejel veljavni Odlok in je bil na osnovi osnutka odloka (avtor M. Jazbinšek) razširjen do Njegoševe. **Obroč je določen kot »oklep« ožjega mestnega središča, njegova cestnoprometna ureditev pa je izostala** (zopet pojmovno zlorabljen le za potrebe urejanja parkirišč in peščevih površin). A je le uzakonjeno ožje mestno središče do Njegoševe, ki je segment tega oklepa. Jasno je, da Njegoševa in Roška nimata ne prometnega ne ekološkega potenciala prevzemati še tranzit »vmesnega« ringa, ki naj razbremeni in distribuira promet med Celovško, Dunajsko, Šmartinsko, Zaloško, Litijsko in Dolenjsko. Iz priložene grafike »Mestna železnica v Ljubljani« 1991 je razvidno, da je ob pogoju uvedbe tramvaja in tranzitne Njegoševe, cesta umeščena v tunelu. Dve leti veljavni PUP ima tri (nepotrebne) pasove proti severu in enega proti jugu?!

1.5. zbirnice ožjega mestnega središča

Analiza prometnega potenciala zatečenega cestnega fonda v Centru v sedemdesetih letih z vidika širine cestnišča posameznih odsekov, prometnih continuumov posameznih cest, prešteti peščevih tokov in koncentracije motenih institucij je pokazala, **da ima Center potencial le za obstoječe zbirne mestne ceste, štiri vzporednice v smeri S-J in štiri v smeri V-Z.** Novejša Tivolska in predvidena štiripasovna Njegoševa sta tranzitna tujka, ki naj se namenita potrebam Centra.

1.6. notranji obroč ožjega mestnega središča

»Šahovnica« devetih prometnih enklav, določenih z zbirnicami skozi Center, **ima potencial za prometno artikulacijo obroča okoli osrednje enklave.**

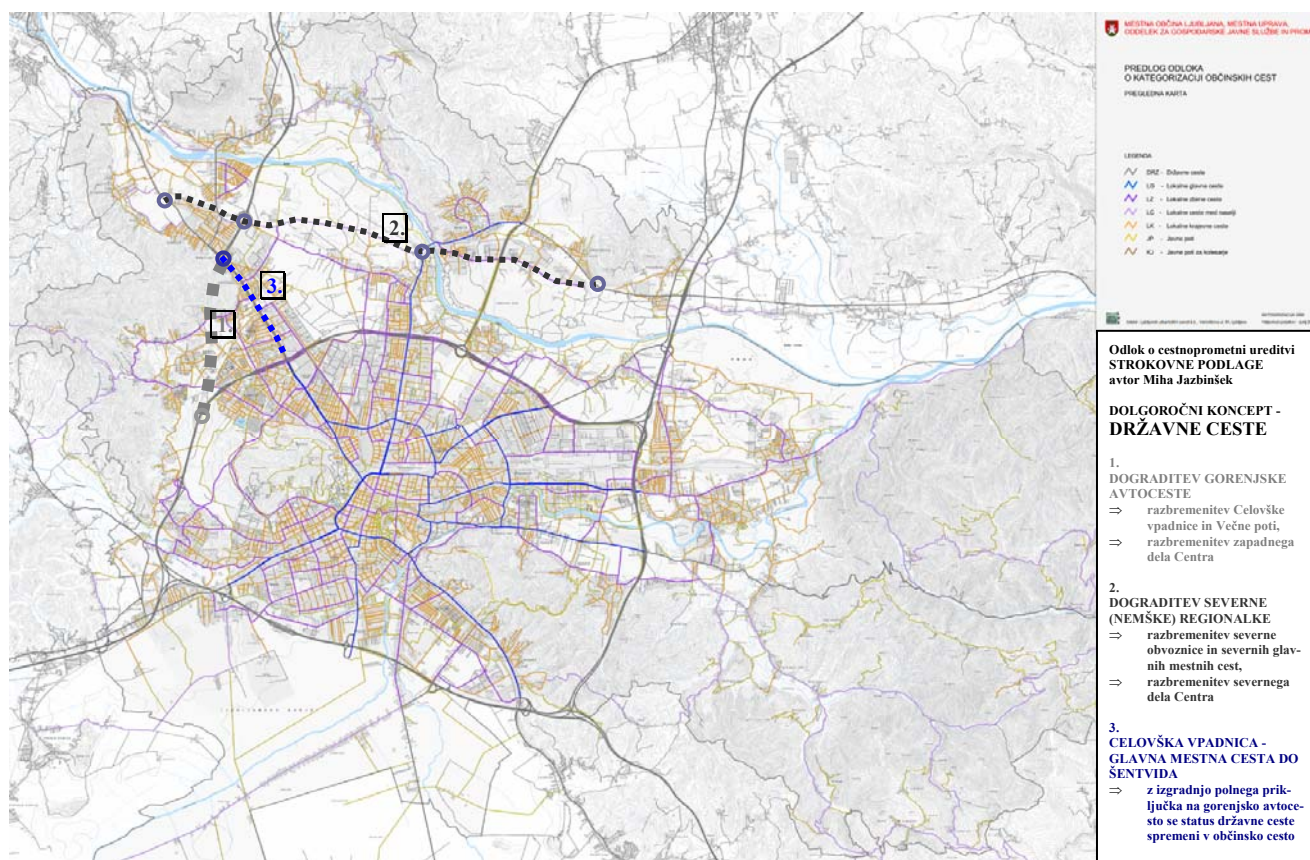


2.

Kategorizacija državnih in občinskih cest in potrebne finalne investicije v MOL

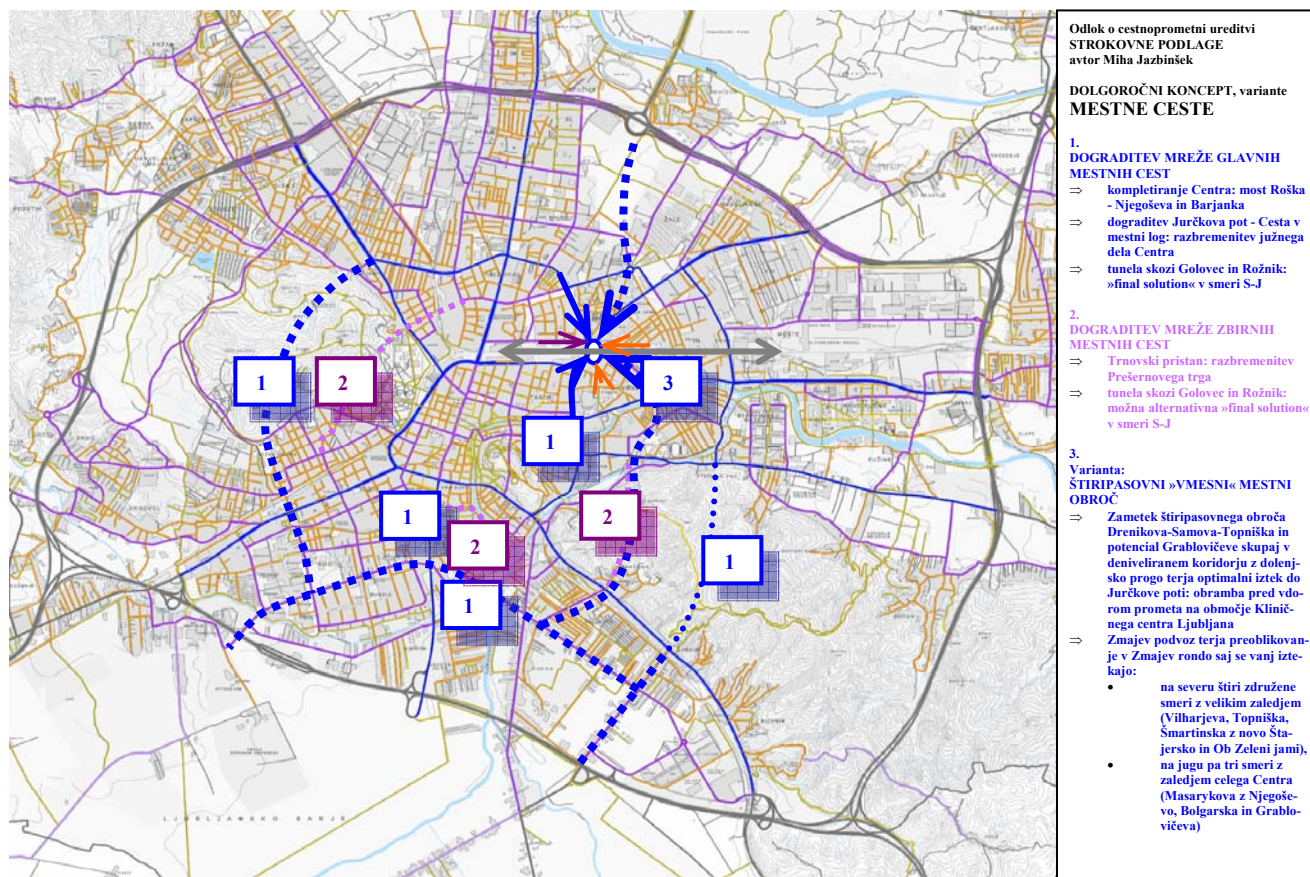
2.1. Državni sistem avtocestnega značaja v MOL je dejansko izveden

Za naprej ostaja opacionalizacija nekaterih povezav, ritma priključkov in kapacitet propustnosti.



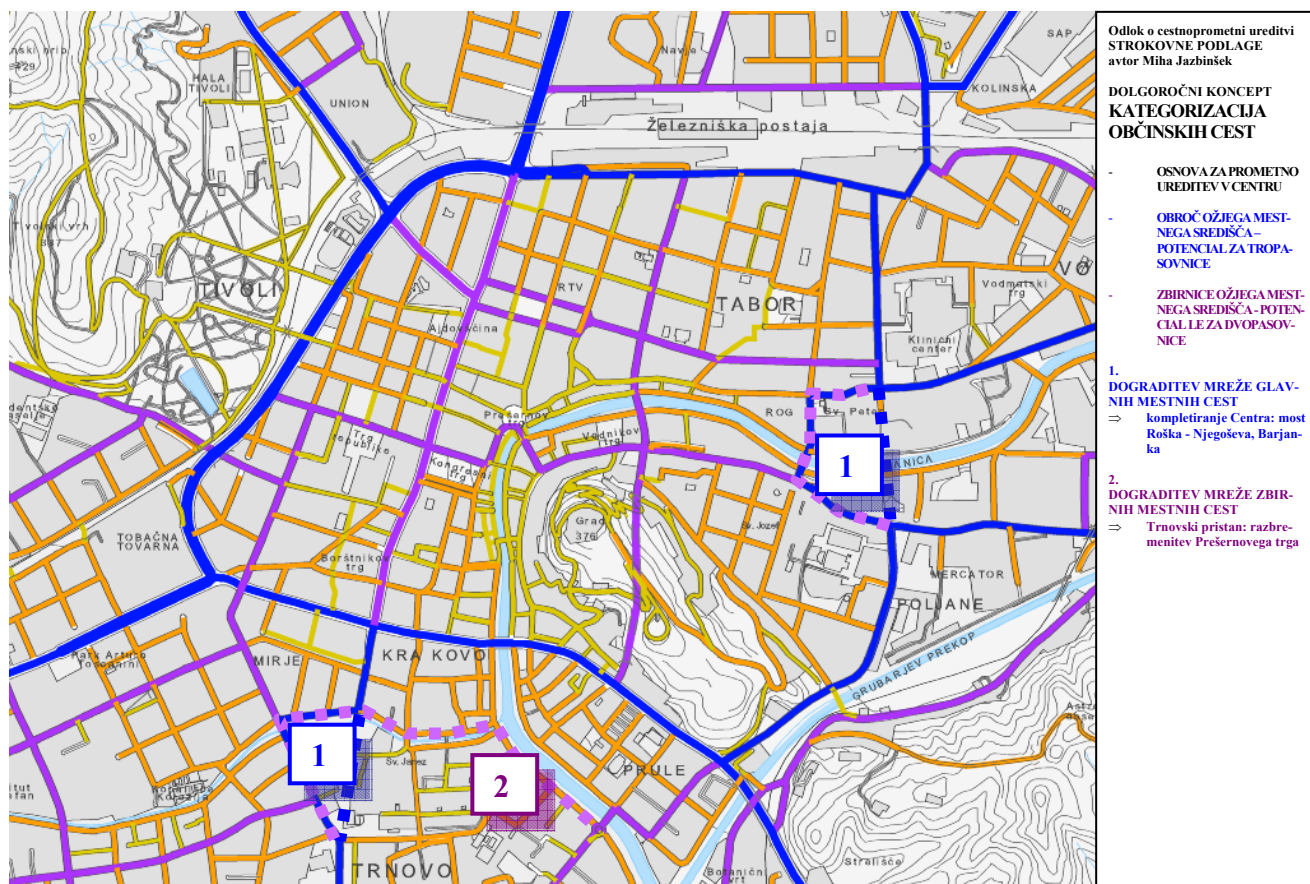
2.2. Dokončati nakazani »vmesni« ring glavnih mestnih cest je bodoči izziv

Glavne ceste za Bežigradom in v Mostah se dopolnijo na jugu med Vičem in Rudnikom in z veznima tuneloma.



2.3. Kategorizacija občinskih cest osnova za prometno ureditev v Centru

Kategorizacija cest vseh nivojev je izhodišče brez nujnih intervencij za potrebe varnosti in nemotenosti prometa.

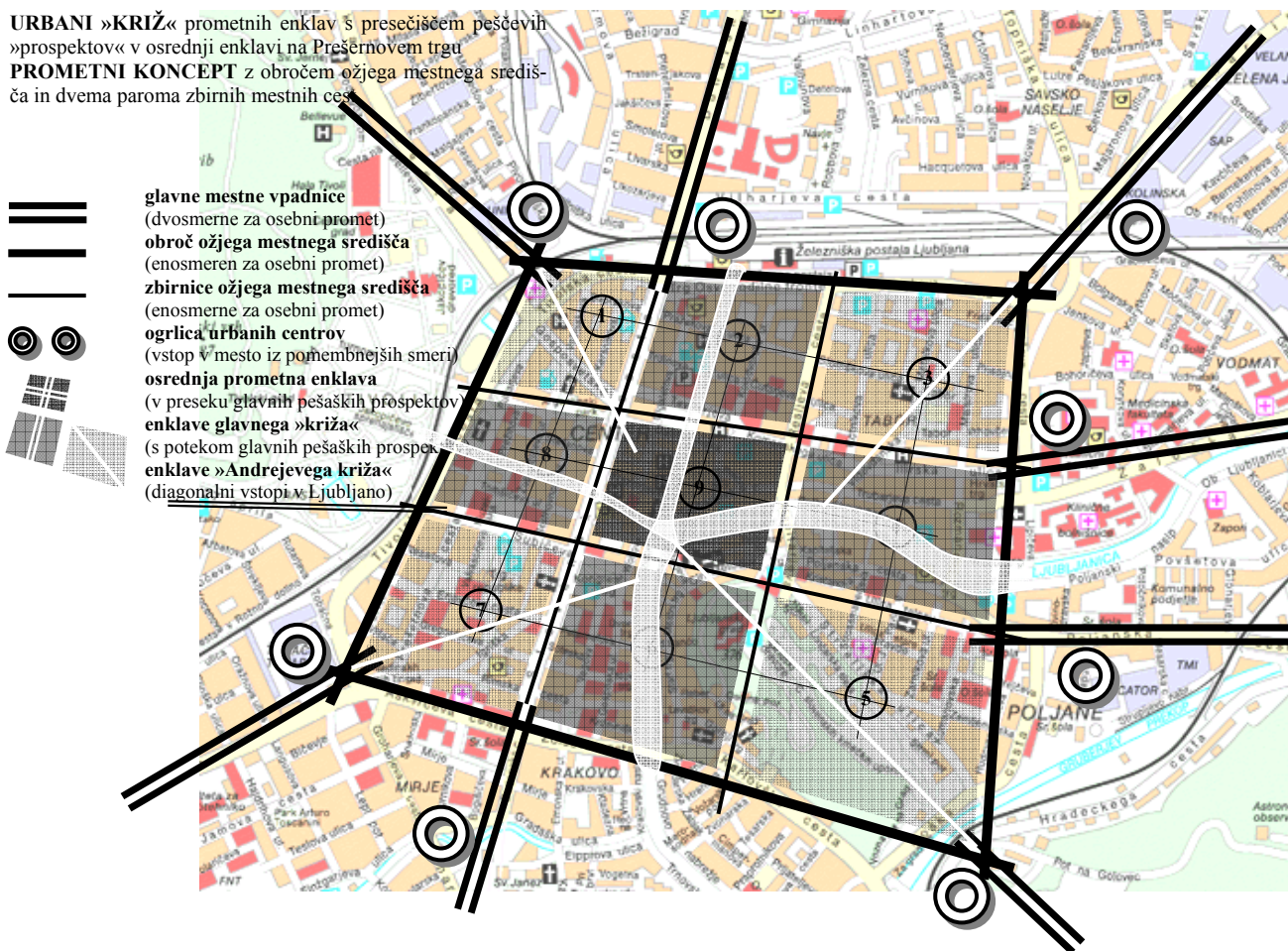


3.

Sozvočje zatečenega Urbanega in Prometnega koncepta Centra

URBANI »KRIŽ« prometnih enklav s presečiščem peševih »prospektov« v osrednji enklavi na Prešernovem trgu

PROMETNI KONCEPT z obročem ožjega mestnega središča in dvema paroma zbirnih mestnih cest



OBRAZLOŽITEV POGLAVITNIH REŠITEV

1. Prometna ureditev

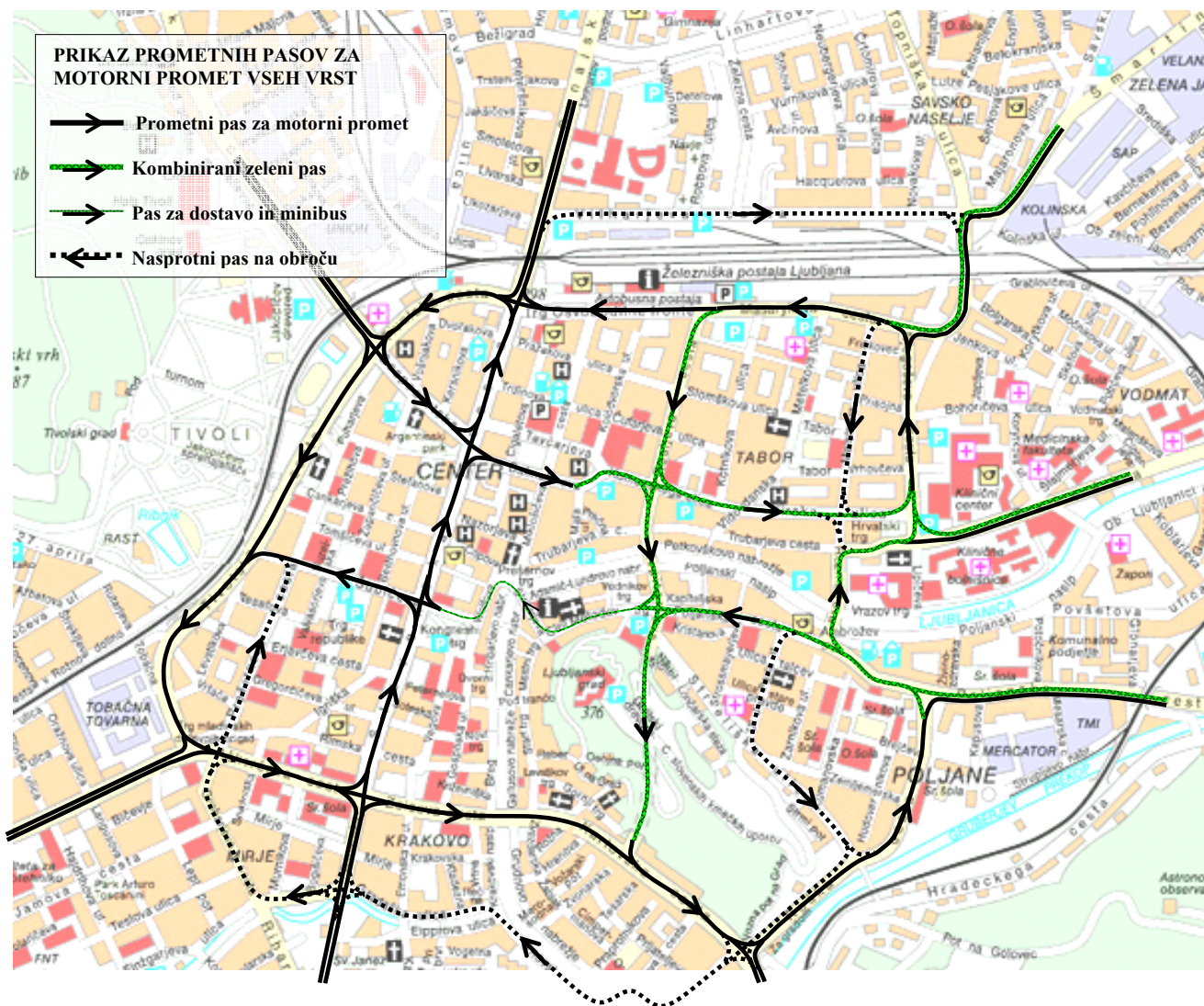
1.1. Na vseh kategoriziranih glavnih mestnih cestah se na obstoječih cestiščih štiripasovnic zagotovi **dvosmerni promet na dveh zunanjih zelenih ali pa kombiniranih zelenih pasovih**, enako na zbirnih mestnih cestah v ožjem mestnem središču, razen tega pa še:

- na mestnih vpadnicah **dva pasova za motorni promet vseh vrst** (v dve smeri) – izjemoma v vstopni smeri kombinirano na zelenem pasu (Po 15. členu ZVCP-1 MOL predlaga enako prometno ureditev na državnem odseku Celovške ceste od obvozne hitre ceste do Šentviškega priključka na gorenjsko vpadno avtocesto);
- na obroču ožjega mestnega središča **en pas za motorni promet vseh vrst** (v nasprotni smeri urinega kazalca) – izjemoma kombinirano na zelenem pasu;
- na zbirnicah ožjega mestnega središča **en pas za motorni promet vseh vrst** – na vzhodnem delu ožjega mestnega središča praviloma kombinirano na zelenem pasu.

1.2. Ob obroču ožjega mestnega središča se zagotovijo v nasprotni smeri (v smeri urinega kazalca) posamezne vzporedne enosmerne ceste **z najmanj enim prometnim pasom za motorni promet vseh vrst**.

1.3. Splošno znana specifika Tromostovja in Prešernovega trga se razrešuje tako, da se po Ciril Metodovem trgu in Stritarjevi vzpostavi **kombinirani zeleni pas v nasprotni smeri današnjega parkirišča, minimalno kot dostavni pas, maksimalno pa z minibusom**. Izvoz je po (v tem primeru enosmernem) dostavnem pasu na Wolfovi, lahko pa tudi po Adamič Lundrovem nabrežju.

1.4. Uvedba dvosmernih zelenih pasov pomeni diferenciacijo prometa v prid vzpodbujanja javnega, kolektivnega osebnega in intervencijskega prometa, **preostali pasovi pa se v ožjem mestnem središču smotrno izrabljajo za ves motorni promet z uvedbo enosmernega prometa**. Reverzibilni pasovi, ki se ponekod uporabljajo za maksimalno izrabo (sicer praznega) cestnega fonda, se še bolj smotrno izrabljajo s stalnim izkoriščanjem enosmernega vozišča. Enosmerni promet zagotavlja tudi cca 30% večjo varnost.



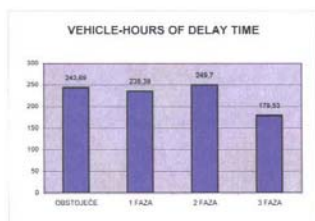
2. Prometni učinki

2.1. Simulacija motornega prometa na enosmernem prometnem režimu je bila narejena za tri faze:

1. faza: vpeljava rumenih pasov za enosmerni avtobusni promet na obstoječem prometnem režimu na obroču in na zbirnicah ožjega mestnega središča;
2. faza: radikalni enosmerni promet na zbirnicah ožjega mestnega središča;
3. faza: radikalni enosmerni promet na obroču ožjega mestnega središča.

SIMULACIJE PREDLOGA PROMETNEGA REŽIMA V LJUBLJANI

CUMULATIVE NETSIM STATISTICS



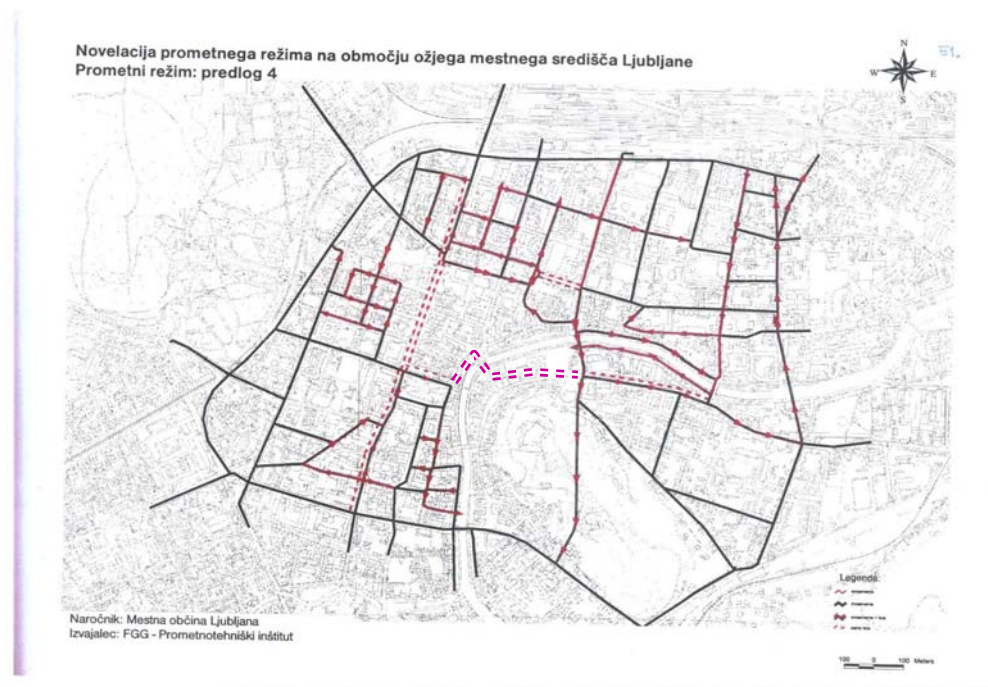
	OBSTOJEČE	1 FAZA	2 FAZA	3 FAZA
TOTAL VEHICLE-MILE	4109.23	3952.38	3679.17	4092.3

	OBSTOJEČE	1 FAZA	2 FAZA	3 FAZA
VEHICLE-HOURS OF DELAY TIME	243.69	235.39	249.7	179.53

	OBSTOJEČE	1 FAZA	2 FAZA	3 FAZA
AVERAGE SPEED (MPH)	10.75	10.64	9.75	12.92

	OBSTOJEČE	1 FAZA	2 FAZA	3 FAZA
MINUTES/MILE OF DELAY TIME	3.52	3.57	4.07	2.63

	OBSTOJEČE	1 FAZA	2 FAZA	3 FAZA
MINUTES/MILE OF TOTAL TIME	5.59	5.64	6.16	4.64



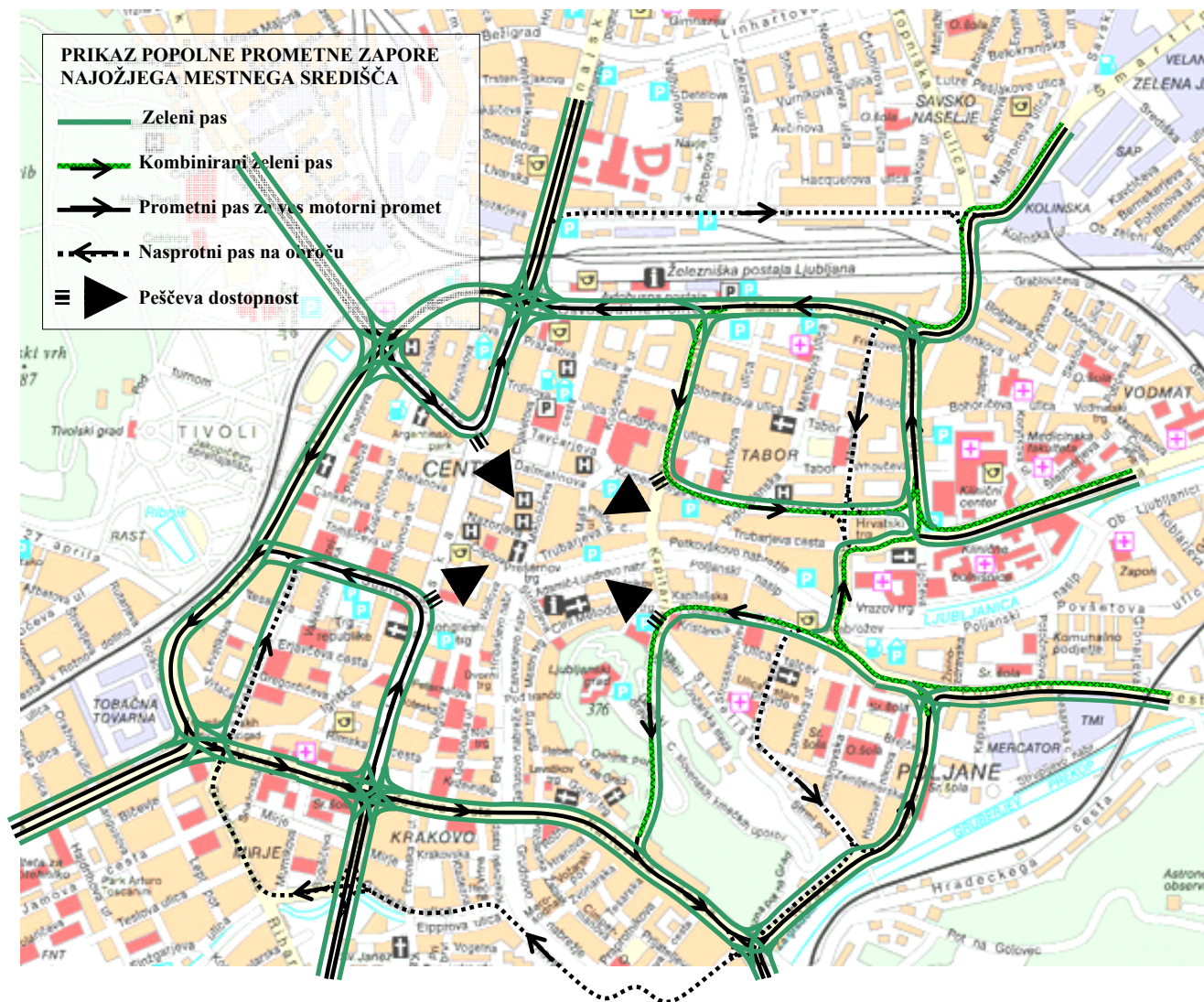
2.2. Ker so vsi indikatorji najugodnejši v 3. fazi se odločamo, da je treba takoj pristopiti k celostni prometni ureditvi mestnega središča. **Več kot 20 % prihrankov na času in čakanju je tudi sorazmeren ekološki prihranek**, ki ga je treba prišteti k izboljšavam zaradi zelenih pasov, kar ocenjujemo na cca 30 % na omrežju, ki se s tem odlokom ureja.

3. Avtobusni promet

3.1. Veljavni Odlok o javnem mestnem prometu na območju ljubljanskih občin (Ur. l. SRS, št. 18/83) je zastarel že več kot 15 let. Po tem času tudi ni bilo nobenih študij avtobusnih linij skozi Center. Edina znana s strani PTI (ki seveda v MS MOL ni doživela zaključka) je imela še vedno dva poteka za »Krpane« tudi v primeru radikalne zapore Starega mestnega jedra, Slovenske in Komenškega ulice.

3.2. Zato so obojesmerni zeleni pasovi, ki omogočajo pregleden tekoč sistem ali pa vsakršen vsakokratni sistem linij javnega mestnega potniškega prometa, uvedeni na vseh obravnavanih potezih, kjer pa ni pogojev za tropasovnice, pa je eden pasov kombiniran zeleni pas. Spremembe Odloka o javnem mestnem prometu pa bodo morda z novim sistemom linij omogočile radikalnejši enosmerni promet na zbirnicah ožjega mestnega središča. Rezultat radikalnega enosmernega prometa tudi za avtobus v ožjem mestnem središču bi bilo tudi zmanjšanje števila konfliktnih točk v križiščih in povečanje prometne varnosti (število križanj tako zelenih pasov kot prometnih pasov za ves motorni promet v križiščih na obroču je razvidno iz spodnje skice).

4. Zapora osrednje prometne enklave



4.1. Sistem je s pentljami, ki prodrejo do Ajdovščine, Ledine, Krekovega trga in Zvezde, kjer je optimalna lokacija avtobusnih postajališč, zasnovan tako, da optimalno funkcionira za potrebe peš vstopa v najožje mestno središče tudi v primeru delne ali celovite zapore.

4.2. Iz prikazane popolne zapore je razvidno tudi, da pentlje okoli štirih »vagalnih« enklav **dobro saturirajo avtomobilski dostop** v same te enklave, kot tudi enklave »Urbanega križa« med njimi, vsako iz treh smeri.

5. Prednost za pešce

5.1. Cilj **stimulirati v mestnem središču čimvečji standard in prednost za potrebe pešcev** se uresničuje z velikostjo območij za pešce, z uvajanjem območij umirjenega prometa, kjer imajo pešci prednost, vključno s širjenjem pločnikov na zbirnicah in območjih omejene hitrosti na račun širine vozišč za motorni promet.

5.2. Območje omejene hitrosti (30 km/uro) je celotno območje znotraj obroča ožjega mestnega središča. Normalna hitrost, ki velja za naselja (50 km/uro), je samo na zbirnih mestnih cestah, ki vodijo od obroča do (ne pa skozi) križišča na Ajdovščini, Ledini, Krekovem trgu in Zvezdi.

5.3. Območja umirjenega prometa (10 km/uro) so v ožjem mestnem središču vse javne poti, pa tudi kategorizirane mestne ceste, kadar se s tem smiselno zaokrožajo siceršnje cone kjer se stimulira prednost za pešce.

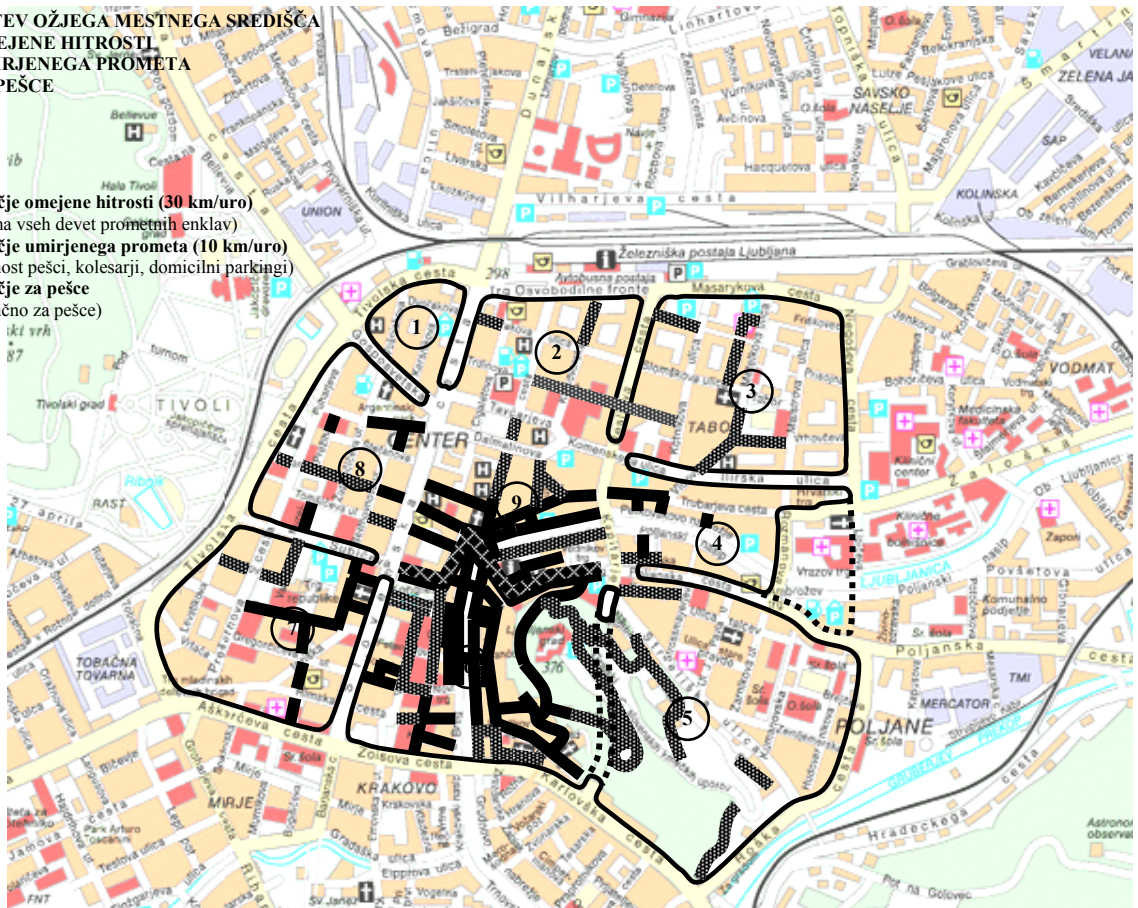
5.4. Območja za pešce v ožjem mestnem središču so nekatere dodane in vse tiste kategorizirane javne poti in nekategorizirane javne površine, ki so se v dosedanjih odločitvah MS MOL izkazale za zaželjene.

5.5. Lastniki stanovanj, garaž in parkirnih mest na svojem zemljišču (oz. prenešeno njihovi najemniki) na območju za pešce, **morajo do svojega stanovanja, svojega zemljišča ali garaže imeti dostop**. Pravico uporabe svoje lastnine zagotavlja Ustava RS v čl. 32., 33. in 67. Prosto gibanje, pravica do zasebne lastnine in način pridobivanja in uživanja lastnine pa se tu lahko omeji, zato se omejijo na urgentno dostavo in urgentni prevoz.

PROMETNA UREDITEV OŽJEGA MESTNEGA SREDIŠČA**OBMOČJA:**

- OMEJENE HITROSTI
- UMIRJENEGA PROMETA
- ZA PEŠCE

- območje omejene hitrosti (30 km/uro)
(zajema vseh devet prometnih enklav)
- ▨ območje umirjenega prometa (10 km/uro)
(prednost pešci, kolesarji, domicilni parkingsi)
- območje za pešce
(izključno za pešce)



6. Zeleni pasovi

6.1. Definicija *zelenega pasu* kot posebnega prometnega pasu sledi cilju stimulirati priljudni, hitri, pretočni in ekološko ustrezen potniški promet v vseh oblikah kolektivnega prevoza, gostota ljubljanskega mestnega linijskega prevoza potnikov, razpršenega na osem vpadnic, pa ne zagotavlja zadostno ekskluzivno izkoriščenost teh pasov. Zato se namenijo tudi drugim potnikom s ciljem, da se zmanjša prometna gneča, toplotna polucija, izpusti prašnih delcev in toplogrednih plinov, kar povzročajo avtomobili z enim samim potnikom. Sem sodi tudi definicija izraza *okolju prijazno vozilo*.

6.2. Novote predlagane prometne ureditve so pretežno skoncentrirane ravno na aplikacijo zelenih in kombiniranih pasov, da bi se z optimalno prometno in prostorsko zasnovo uredil promet in še posebej javni potniški promet na obstoječem cestnem fondu, **kot primer »dobre prakse«, ki jo zahteva EU.**

6.3.

Sledi se cilju, da **se stanje izboljša za vse vrste prometa**, vendar najmanj za osebne avtomobile z enim samim potnikom-šoferjem:

- na mestnih vpadnicah se praviloma **ob dveh prometnih pasovih za vse vrste vozil** določita dva zelena pasova, na prečnih razbremenilkah glavnih mestnih vpadnic na severnem delu Ljubljane pa se zunanja prometna pasova označita kot kombinirana zelena pasova;
- na zunanjem obroču ožjega mestnega središča in na zbirnicah ožjega mestnega središča se vzpostavijo zeleni pasovi v obe smeri, **prometni pas za vse vrste vozil (oziroma avtomobile z enim samim potnikom-šoferjem in drugi »presežek z zelenih pasov)** pa je enosmeren.

7. Parkiranje na občinskih cestah

Posebej urejena javna površina izven cestišča občinske ceste, namenjena parkiranju vozil ali posebej zgrajen objekt, namenjen parkiranju vozil pa tudi P+R površine ne štejejo za javno parkirno površino. V tem odloku se obravnava **le parkiranje na javnih parkirnih površinah, ki so del cestišča in kjer se plačuje taksa, ki je prihodek MOL.** Parkiranje na drugih površinah izven občinskih cest, ki so v lasti MOL ali pa so zasebna zemljišča, se ureja v okviru javne službe parkirišč, v tem okviru tudi ni nujno, da gre za takso (glej tretji odstavek 9. člena ZFO), če je vprašanje takse na MOL-ovih zemljiščih urejeno na drug (pogodbeni) način.

OCENA FINANČNIH IN DRUGIH POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM AKTA

1. Proračun 2008

Določila odloka ne bodo imela večjih finančnih posledic, kot so postavke v Proračunu MOL za leto 2008 že določene.

2. Redno vzdrževanje

Talna in svetlobna prometna signalizacija se izvajata tudi v okviru rednih vzdrževalnih del.

3. Dela, ki že potekajo

Elektronski video nadzor se že vzpostavlja, preprogramiranja parkomatov so dnevno v delu.