

Na podlagi 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07 – uradno prečiščeno besedilo in 15/12) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na 18. seji dne 24. septembra 2012 ob obravnavi točke z naslovom »**PREDLOG PROMETNE POLITIKE MESTNE OBČINE LJUBLJANA**« sprejel naslednji

SKLEP

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Predlog Prometne politike Mestne občine Ljubljana.

Številka: 3504-180/2011-16
Ljubljana, dne 24. septembra 2012



Župan
Mestne občine Ljubljana
Zoran Janković



PROMETNA POLITIKA MOL

SODELUJOČI V PRIPRAVI PREDLOGA PP MOL

DELOVNA SKUPINA ZA PRIPRAVO PROMETNE
POLITIKE MOL 2009 :

1 • UMIRJANJE PROMETA: peš cone, cone
umirjenega prometa, omejevanje motornega
prometa / UI: Aljaž Plevnik,

2 • KOLESARSKI PROMET: omrežje kolesarskih
poti, stez in pasov, sistem kolesarnic za varno
zaklepanje in najem, rešitve prednosti v križiščih,
na semaforjih / Blaž Lokar, OGDG: Peter Skušek,

3 • SISTEM PARKIRANJA: razporeditev PM/PH,
parkirni model, time-sharing, cenovna politika,
informiranje in vodenje, nadzor in kaznovanje,
PM za motorje / PTI FGG: Peter Lipar,

4 • JAVNI PREVOZ Z AVTOBUSI: ločeni pasovi,
omrežje linij in postajališč (hitri, lokalni,
regionalni, počasni, direktni, krožni, zvezdasti),
prestopne točke (P&R), usklajen vozni red, enotna
vozovnica, financiranje / JP LPP: Štefan Topolovec,
Peter Horvat,

5 • JAVNI PREVOZ Z VLAKI: medmestni promet,
postajališča, prestopne točke (P&R), vozni red,
enotna vozovnica, financiranje / LUZ: Tomaž Blaž,
OMEGA CON::Bruno Bensa,

6 • PROMETNI TOKOVI: prometni režim:
prepustnost cest (enosmerni, dvosmerni,
kombinirani), prepustnost križišč, prometne cone
/ PTI FGG: Alojz Juvanc,

7 • CESTNO OMREŽJE: infrastruktura: širitev
omrežja in nove povezave (krožne ceste, radialne
ceste), širitve in rekonstrukcije cest / PTI FGG:
Marjan Žura, Tomaž Maher PTI FGG,

8 • UPRAVLJANJE PROMETA: nadzor, ITS,
semaforizacija, vodenje prometa, cestninjenje /
Javna razsvetljava: Peter Dornič JPLPT,

9 • SPREMLJANJE IN PREVERJANJE: štetje,
napovedi, meritve, ankete, simulacije,
modeliranje / PNZ: Tomaž Guzelj, OVO,

10 • CESTNE UREDITVE: oblikovanje javnih
površin, ovire, zožitve, krožišča, mestno zelenje /
Gašper Blejec, LUZ: Maja Simoneti, OUP,

11 • PILOTNI PROJEKTI: SRPI: CIVITAS ELAN:
Zdenka Simonovič,

12 • Sinteza in časovni načrt soodvisnega,
postopnega uvajanja ukrepov prometne politike
PANPROSTOR: Andrej Prelovšek,

.....
PROMETNA POLITIKA LJUBLJANE, STRUKTURNA
IN VSEBINSKA NASTAVITEV, ANDREJ PRELOVŠEK,
PANPROSTOR D.O.O., 2009

.....
PROMETNA STRATEGIJA MOL, ALJAŽ PLEVNIK,
UIRS

DELAVNICA: PROMETNA UREDITEV CENTRA ^{tekst} ■
7.- 12.9.2011

1 • PROMETNI REŽIM, SMERNOST, PASOVNOST,
TIP KRIŽIŠČ: notranji obroč, Dunajska, Slovenska,
prometna glava PCL-Emonika
Cvar-City studio, Gajšek-OUP, Maher-PTIFGG

2 • KOLESARJENJE
Bertoncelj-Civitas Elan, Klemenc-KM , Božnar-
OGDP, Belak-OUP, Souvan-OUP, Maher-PTIFGG

3 • JAVNI PREVOZ: preusmeritve, nova krožna LPP
linija
Šmajdek-LPP, Možina-OGDP, Cerar-OUP, Guzelj-
PNZ, Lokar-MS

4 • PARKIRANJE: tarifna politika: kratko trajno in
časovno omejeno plačljivo parkiranje, parkirne
cone s parkomati, avtodomi,
Perterlin-IPOP, Skušek-OGDP, Blaž-LUZ,
Pungerčar-JPLPT

5 • MREŽA OBMOČIJ ZA PEŠCE, SPREHAJALNIH,
PEŠAŠKIH IN VARNIH POTI
Koželj-MOL, Popit-Civitas Elan, Rebernik-OGDP

.....
SINTEZNO GRADIVO PREDLOGA PROMETNE
POLITIKE MOL: BLAŽ LOKAR, JANEZ KOŽELJ,
SEPTEMBER 2011

.....

UVOD

“Prometno urejanje v mestih nemalokrat zaide v zagato zaradi neskladnosti med kratkoročnimi ukrepi in dolgoročnimi cilji. Čeprav se izdelujejo različne študije in načrti, se urejanje prometa dejansko ne premakne v zaželeni smeri - celo obratno, posamični ukrepi nas pogosto oddaljujejo od smeri ki so jo začrtale predhodne študije.

Načrtovalci prometnega urejanja bi se morali najprej vprašati ali so obdelali vse ravni sistemskega urejanja prometa, ki premoščajo razkorak med cilji dolgoročnih politik in konkretnimi učinki operativnih ukrepov. Predlog prometne politike premošča prav ta razkorak med dolgoročno vizijo in težnjo po kratkoročnih ukrepih s priznavanjem možnosti napak kot možnosti izboljšav prometnega sistema.”

(Prelovšek)

“Prometna strategija je priložnost za prehod v sodobno in celovito prometno načrtovanje. S sprejetjem takega dokumenta bo Ljubljana dobila prvo trajnostno mestno prometno strategijo v Sloveniji. S pripravo prometne strategije se Ljubljana navezuje na dejavnosti in pobude Evropske komisije, ki je leta 2006 s Tematsko strategijo o urbanem okolju postavila mejnik na poti k izboljšanju trajnostnega urbanega razvoja v Evropi s povezavo dveh sorodnih področij lokalne politike: okoljskega upravljanja in načrtovanja mestnega prometa.”
(Prometna strategija MOL, Plevnik, UIRS, delovno gradivo)

UVOD

Prometna politika obsega vizijo, oceno stanja, cilje, izhodišča, projekte, ukrepe, metode za spremljanje in upravljanje prometa vseh oblik in načinov prometa v mestu in regiji. Prometna politika MOL sledi temeljnemu cilju trajnostne mobilnosti v mestih nadomeščanja obstoječega prometnega sistema z energetsko bolj učinkovitimi, okoljsko neškodljivimi, prostorsko manj potratnimi in bolj zdravimi oblikami prometa v mestu in njegovi regiji.

Prometna politika je celota izvajanja projektov in uvajanja ukrepov na različnih področjih in ravneh prometnega sistema v MOL ter spremljanja doseženih rezultatov glede na pričakovane cilje o delovanju sistema kot vplivov na izboljšanje okolja. Osnove nove prometne politike so že bile opredeljene v raznih strateških, planskih in programskih dokumentih MOL.

naslov ■

poglavje ■

kategorija ■

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

3

shema ■

tekst ■

opomba ■

TEMELJNE USMERITVE OPN SD, KI SE NANAŠAJO NA PROMETNO POLITIKO MOL

UVOD

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

tekst ■

• Ljubljana je regijsko središče, v katerem morajo prometne razmere omogočati zelo veliko število dnevnih potovanj v mesto, ki stalno povečujejo potrebe po parkiranju. Potrebe po parkiranju je mogoče zmanjševati že na izvoru potovanja s ponudbo kakovostne alternative JPP.

• Temeljito izboljšanje kakovostne ponudbe JPP bodi osnovno vodilo pri urejanju prometnih razmer v MOL.

• Z urejanjem parkirišč velikih zmogljivosti ob zunanjih prestopnih točkah P&R je treba preusmerjati dnevne migrante v čim večjem številu na JPP.

• Glavne linije JPP je treba v sodelovanju s sosednjimi občinami podaljšati do regijskih središč in sočasno urediti parkirne površine v okviru P&R.

• Zagotoviti je treba primerno število parkirišč v skupinskih garažah za prebivalce MOL.

• Zmanjševati je treba izpuste toplogrednih plinov z zmanjševanjem potrebe po osebnem prevozu z avtomobili ter s spodbujanjem uporabe javnega prometa, kolesarjenja in pešačenja.

• Zmanjševati je potrebno površine, namenjene avtomobilskemu, predvsem mirujočemu prometu in dati prednost nemotoriziranim uporabnikom.

• Omejevati je treba osebni avtomobilski promet v mestnem središču in posameznih mirnih, pretežno stanovanjskih conah z gostoposelitvijo, kjer naj ne bi bilo tranzitnega prometa.

• V čim večjem deležu je treba preusmeriti uporabo osebnega avtomobila na JPP.

• Povečati uporabo JPP je mogoče z izboljšanjem povezanosti posameznih omrežij v enoten sistem s sodobno ureditvijo prestopnih postaj iz osebnega avtomobila na JPP v obliki parkirišč P&R.

• Odpraviti je potrebno konfliktno »črne« točke, kjer ni zadovoljive prometne varnosti.

• Pri načrtovanju omrežja kolesarske infrastrukture je potrebno zagotoviti predvsem pet temeljnih pogojev, kot so: neprekinjenost, direktnost, privlačnost, varnost in udobnost, s katerimi bo mogoče povečevati kolesarski promet ob zmanjšanju prometa osebnih vozil ter posledično prispevati k izboljšanju tako prometnih kot bivalnih razmer.

IZHODIŠČA ZA SPREMEMBO PROMETNIH NAVAD IN ŽIVLJENJSKEGA SLOGA, ODVISNEGA OD AVTOMOBILA

naslov

poglavje

kategorija

UVOD

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

5

shema

20. STOLETJE STARA PROMETNA MISELNOST



OSREDOTOČENOST NA AVTOMOBILE



21. STOLETJE NOVA PROMETNA MISELNOST



OSREDOTOČENOST NA ČLOVEKA



LOČEVANJE UDELEŽENCEV V PROMETU
IN IZKLJUČEVANJE RAZLIČNIH OBLIK
MOBILNOSTI



VKLJUČEVANJE VSEH UDELEŽENCEV V
PROMETU IN SOBIVANJE VSEH OBLIK
MOBILNOSTI



PROMETNI ZASTOJI



BOGATA IZBIRA RAZLIČNIH OBLIK
MOBILNOSTI IN NAJKRAJŠIH POTI



MOTORNİ OSEBNI PROMET
IMA PREDNOST



SPODBUJANJE JAVNEGA PREVOZA,
HOJE IN KOLESARJENJA



ŠIRJENJE PROMETNE
INFRASTRUKTURE



OPTIMIZACIJA IN PREUREDITVE
OBSTOJEČE PROMETNE
INFRASTRUKTURE



PROMET PREVLAĐUJE NAD MESTOM



V MESTU VLADA KAKOVOST ŽIVLJENJA

Sodoben pristop pri reševanju problemov prometa in oživljanja javnih prostorov v mestih izhaja iz naslednjih predpostavk:

- da je javno življenje v mestu povezano s prostorom, ki je osvobojen tako tekočega kot mirujočega motornega prometa,
- da je hoja edini naravni način gibanja po mestu, ki spodbuja mestni način življenja v javnih prostorih,
- da širitev cest in cestne mreže motorni promet še povečuje in ga privablja v mesto,
- da se ljudje manj vozijo z avti v mesto, če tam ne morejo zastoj parkirati,
- da naj učinkovit in udoben javni prevoz ne bo dopolnilo, ampak nadomestilo za vožnjo z osebnim avtomobilom,
- da je mogoče samo z reorganizacijo pretovarjanja in razvažanja blaga omejiti število in dolžino voženj dostavnih in tovornih vozil po mestu,
- da je minil čas, v katerem se je promet urejal na način, ki daje prednost avtomobilu na račun pešcev in kolesarjev,
- da bo v prihodnje politika urejanja prometa v mestih naklonjena predvsem pešcem in kolesarjem v povezavi z različnimi vrstami javnega prevoza.

STRATEŠKA IZHODIŠČA PP MOL DO LETA 2015

UVOD

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

tekst ■

• Postavljeni so realno uresničljivi cilji brez obsežnih zahtevnih rojektov in opredeljeni učinki uvedenih ukrepov na izboljšanje stanja v prometu ter spremembo deležev uporabe prometnih sredstev.

• Posamezni ukrepi bodo postopoma uvedeni brez prevelikih in nenadnih pretresov ter dosledno po načelu nadomestitev.

• Nadaljevale in izboljševale se bodo že začete, vendar nedokončane prometne ureditve in cestni projekti, ki so sicer izboljšali pogoje za hojo in kolesarjenje v mestnem središču, imajo pa premajhen vpliv na spremembe prometnih navad in izboljšanje prometnih razmer v vsem mestu.

• Izvajali bomo ukrepe in ureditve, ki jih lahko storimo sami v MOL brez sodelovanja države oz. pristojnih ministrstev še posebej pri uvajanju integralnega prometa voženj na delo v mesto iz okoliških občin v LUR.

• Razvoja povezanega sistema javnega potnega prevoza ne bomo pogojevali z možnostjo vključevanja prevoza z vlaki v sistem javnega potniškega prometa, ker ga zavira togo in počasno delovanje železniške uprave.

• Kratkoročne cilje ne bomo vezali na uvajanje zahtevnega sistema hitrih avtobusov po ločenih rumenih pasovih na razširjenih 6 pasovnih vpadnicah.

• Prav tako bomo odložili možnost uvedbe tramvaja, dokler ne bo izvedena finančno in organizacijsko zahtevna rekonstrukcija vpadnic.

• Prednost bodo imeli ukrepi po mehke in obvladljivem scenariju » naredi vsaj nekaj«, ki jih bomo uvajali dosledno po postavljenih prioritetah obrnjene prometne piramide.

• Izvedli bomo že pred več desetletji zamišljene prometne projekte in ureditve, ko bodo za to izpolnjeni potrebni predpogoji.

• Izboljšave kakovosti življenja in dobrega počutja ljudi bodo imele prednost pred izboljševanjem pretočnosti še posebej naraščajočega prometa z osebnimi avtomobili v mesto in po mestu.

Prometna politika uvaja preizkušene rešitve dobre prakse urejanja prometa v primerljivih mestih, ki se jih da prilagoditi specifičnim problemom, posebnim finančnim in organizacijskim možnostim ter kulturnim značilnostim MOL.

VIZIJA

shema

tekst



opombe

Uspešna mesta 21. stoletja bodo tista, ki bodo nudila svojim prebivalcem **višjo kakovost bivalnega** okolja. Prebivalci teh mest bodo imeli na razpolago **veliko izbiro** predvsem nemotoriziranih **oblik** mobilnosti in odličen javni prevoz. Ta mesta bodo skrbela za socialno vključenost svojih prebivalcev in jih spodbujala k zdravemu načinu življenja. Trajnostni razvoj mest bo predvsem privabljal ljudi, ki si želijo živeti v **zdravem, zelenem, ustvarjalnem in vsem generacijam** prijaznem mestu.

Takšna naj bo tudi Ljubljana 21. stoletja.

VIZIJA

**PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL**

Mobilnost in individualnost v največji meri zaznamujeta sodobno družbo. Svoboda izbire, ki jo daje svoboda gibanja odpirata številne možnosti za nove priložnosti, za nove življenjske projekte. Istočasno pa prav ta dva dejavnika sodobne družbe povzročata največjo preobrazbo v razvoju mest, ki se najbolj usodno kaže v neobvladani decentralizaciji in razpršenosti poselitve. Poleg tega povzroča stalen porast avtomobilizma v mestu vedno večje emisije toplogrednih plinov, trdnih delcev v ozračju in prekomernega hrupa, ki posledično vplivajo tako na zdravje prebivalcev kot na globalne podnebne spremembe.

Ljudje enačijo besedo promet z avtomobilom, pri tem pa pozabljajo, da imamo poleg avtomobilskega prometa tudi pešaški promet, kolesarski promet in javni promet. Zato želimo s besedo mobilnost poudariti namen, da s prometno politiko zagotovimo mobilnost ljudi in ne mobilnosti vozil. Zagotovitev trajnostne mobilnosti ljudi in blaga v mestih je ena glavnih nalog sodobne mestne uprave. Trajnostna mobilnost pomeni uporabo prevoznih sredstev, ki so prostorsko, finančno in okoljsko bolj učinkovita, bolj varna in bolj zdrava za vse ljudi kot uporaba osebnih avtov.

NOVA PROMETNA PIRAMIDA

VIZIJA

shema

tekst



opombe

Prometna politika s součinkovanjem različnih ukrepov in ustrezno infrastrukturo na eni strani spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz tako, da na drugi strani omejuje osebni motorni promet. Zato je potrebno uveljaviti obrnjeno prometno piramido.

• HOJA

Pešci uporabljajo lastno energijo, zavzemajo pri hoji najmanj prostora in ne povzročajo nobenih posledic v okolju. Pešci na javnih prostorih ustvarjajo živahne in varne mestne ulice.

• KOLESARJENJE

Podobno kot hoja tudi kolesarjenje ne povzroča niti škodljivih izpustov niti hrupa in prav tako zavzema malo prostora za vožnjo in parkiranje. Dnevno kolesarjenje po različnih opravkih v mestu je smiselno vzpodbujati tudi zaradi blagodejnega vpliva na gibalne sposobnosti in zdravje ljudi.

• JAVNI PREVOZ

Javni prevoz je tako iz vidika rabe prostora kot okoljskih vplivov še vedno bolj sprejemljiv prevozni način kot osebni avto in je poleg tega dostopen za vse socialne in starostne skupine prebivalcev.

• AVTO

Osebni avto je za mesto najmanj primerno prevozno sredstvo, ker zavzema veliko javnega prostora tako pri vožnji kot parkiranju, zaradi visokih stroškov izgradnje cest, parkirišč in gražanih hiš, zaradi velikih izdatkov za registracijo, zavarovanje in gorivo, zaradi škodljivih izpustov izpušnih plinov in trdnih delcev, ker povzroča hrup in ogroža prometno varnost.

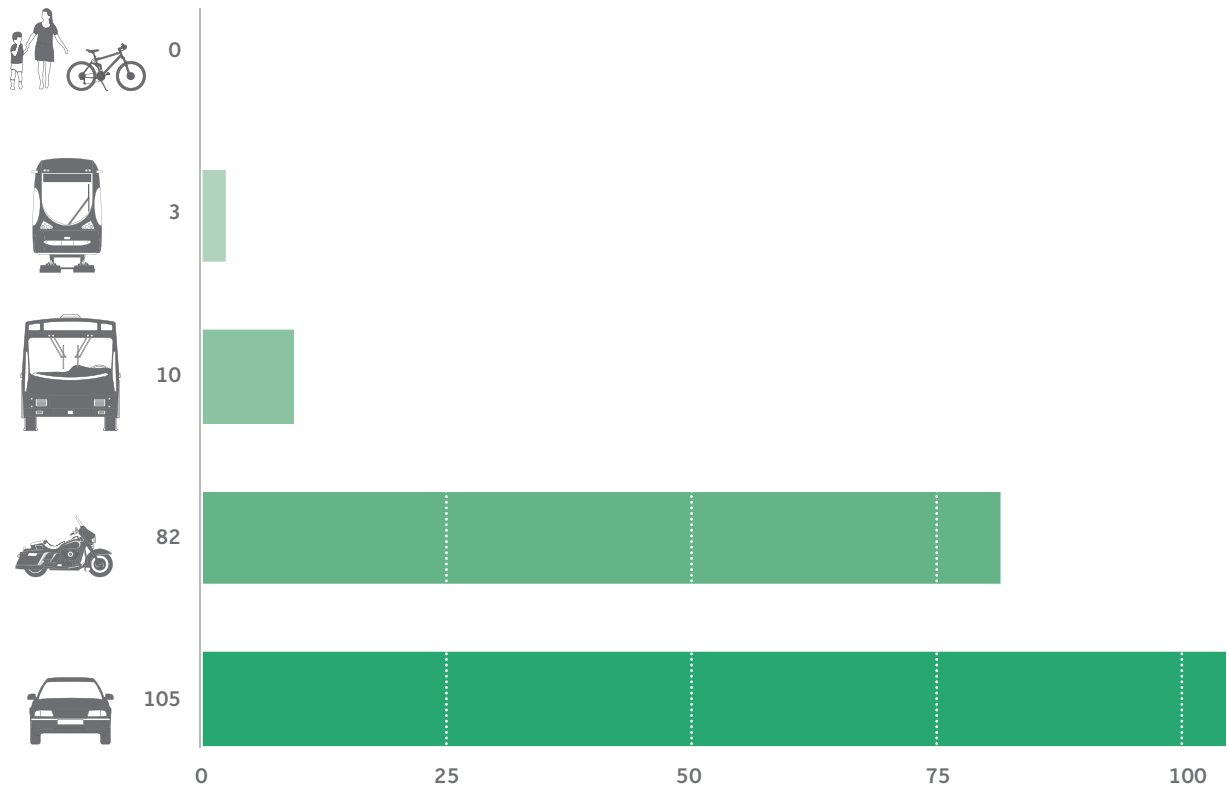
Oblike mobilnosti so ocenjene glede na vplive v naslednjih kategorijah:

- OKOLJE
- PROSTORSKA IN FINANČNA POTRATNOST
- ZDRAVJE

OKOLJSKA SPREJEMLJIVOST

VIZIJA

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL



Avto in motorno kolo sta najbolj škodljiva za javno zdravje zaradi onesnaževanja zraka v mestu. Pešci in kolesarji ne povzročajo nobenih okolju in zdravju škodljivih izpustov in obratno temu pozitivno vplivajo na javno zdravje.

PRIMERJAVA EMISIJ GLEDE NA PREVOZNO SREDSTVO

Kumulirane emisije na osebo na km (razvrstitev glede na strupenost)

Vir: www.eltis.org

PROSTORSKA IN FINANČNA POTRATNOST

VIZIJA

tekst

ZA PREVOZ 75 LJUDI POTREBUJEMO:
60 AVTOMOBILOV

2 AVTOBUSA



75 KOLES



shema

Osební avtomobil je zaradi samo 1,3 osebe, ki se povprečno vozi v avtih, prostorsko in energetsko najbolj potratno prevozno sredstvo v mestu. Poleg tega potrebuje avto veliko prostora za parkiranje tako na izvoru kot na cilju vsake vožnje.

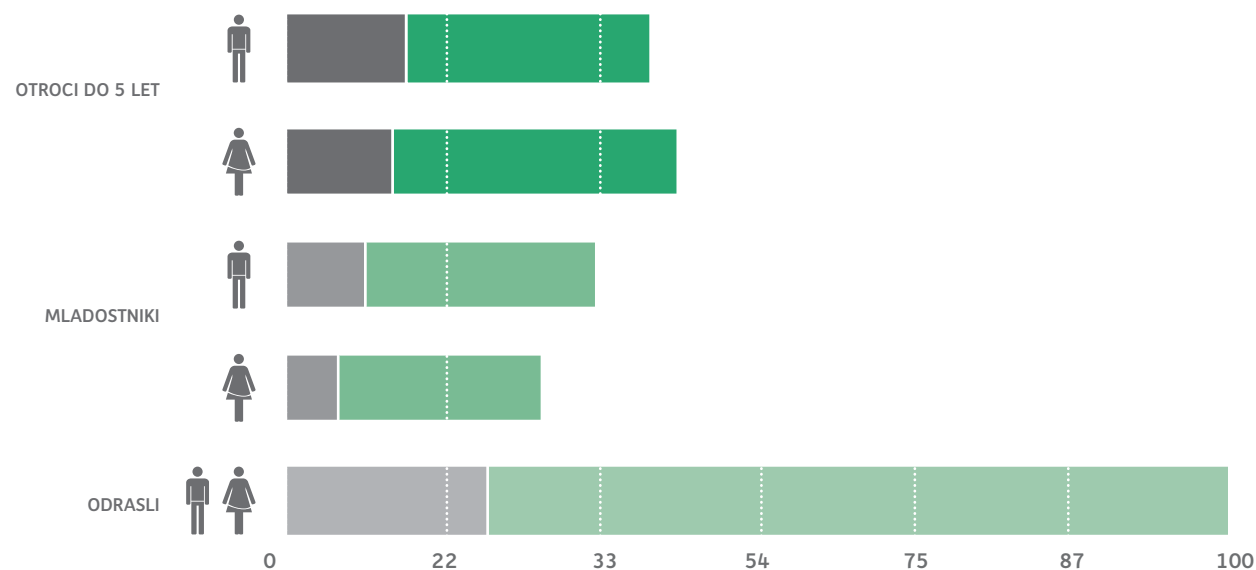
PRIMERJAVA POTREBE PO PROMETNI POVRŠINI PRI TEKOČEM PROMETU V M2) ZA PREVOZ 75 LJUDI

Vir: Transportation alternatives, New York

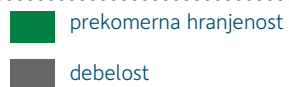
DOLGOROČNO JE VLAGANJE V JAVNI POTNIŠKI PREVOZ NAJBOLJ EKONOMIČNA ODLOČITEV.
PRIMERJAVA STROŠKOV GLEDE NA VRSTO MOBILNOSTI

Vrsta stroškov	Avto	Mestni avtobus	Kolesarji/ Pešci
1. Stroški investicij	€	€	€
• Zemljišča	Za cestno omrežje in parkirišča	Za vozni pas	Kolesarske proge in površine za pešce
• Infrastruktura	Izgradnja cest	Izgradnja voznega pasu in postajališč	Izgradnja kolesarskih prog in površin za pešce
• Vozni park	zasebno financiranje	Investicija v avtobusni vozni park	Zanemarljivo oziroma zasebno financiranje
2. Tekoči stroški	€	€	€
• Vzdrževanje infrastrukture	Vzdrževanje infrastrukture	Vzdrževanje infrastrukture	Vzdrževanje infrastrukture
• Vzdrževanje voznega parka	Gorivo in vzdrževanje vozil je zasebno financirano	Vzdrževanje vozil, gorivo, stroški dela	Zanemarljivo oz. zasebno financiranje
3. Eksterni stroški			
• Prometni zamaški	Izguba časa zaradi zastojev	Izguba časa zaradi zastojev	
• Onesnaževanje	Učinki ekstenalij zaradi emisij	Učinki ekstenalij zaradi emisij	
• Prometne nesreče	Zdravljenja	Zdravljenja	Zdravljenja

Vir: Prirejeno po Diesendorf, M 2002, 'The effect of land costs on the economics of urban transport systems' (ICTTS2002), lastni izračuni



STANJE PREKOMERNE PREHRANJENOSTI IN DEBELOSTI PRI OTROCIH IN MLADOSTNIKI V SLOVENIJI



Vir: Ministrstvo za šolstvo in šport

Raziskava o športni in rekreativni dejavnosti je ugotovila, da v Sloveniji skoraj 60% odraslih prebivalcev ni športno dejavnih, slaba četrtna je dejavnih občasno, manj kot petina jih je vsaj dvakrat tedensko športno dejavnih. Prav pomanjkanje gibanja je eden glavnih dejavnikov prevelike telesne teže pri ljudeh, ki povzroča kronično obolenje srca in ožilja. Spodbujanje hoje in kolesarjenja v mestih za opravljanje vsakodnevnih poti na delo, iz dela in po opravkih lahko veliko prispeva k izboljšanju zdravstvenega stanja prebivalcev.

RAZLIKA MED TRADICIONALNIM IN TRAJNOSTNIM NAČRTOVANJEM MESTNEGA PROMETA

VIZIJA

shema

tekst

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE
MESTNEGA PROMETATRAJNOSTNO NAČRTOVANJE
MESTNEGA PROMETAOSREDNJI PREDMET OBRAVNAVE JE
INFRASTRUKTURAINFRASTRUKTURA JE EDEN OD NAČINOV
DOSEGANJA ŠIRŠIH CILJEV

PROJEKTNO NAČRTOVANJE



STRATEŠKO IN CILJNO NAČRTOVANJE

POGLAVITNA CILJA STA PRETOČNOST
IN HITROSTPOGLAVITNA CILJA STA DOSTOPNOST IN
KAKOVOST BIVANJAINVESTICIJSKO INTENZIVNO
NAČRTOVANJESTROŠKOVNO UČINKOVITO
NAČRTOVANJEZADOVOLJEVANJE PROMETNEGA
POVPRAŠEVANJAUPRAVLJANJE PROMETNEGA
POVPRAŠEVANJAOSREDOTOČENOST NA VELIKE IN
DRAGE PROJEKTEOSREDOTOČENOST NA UČINKOVITE IN
POSTOPNE IZBOJŠAVE

DOMENA PROMETNIH INŽINIRJEV

INTERDISCIPLINARNOST, INTEGRACIJA
SEKTORJEV ZA ZDRAVJE, OKOLJE,
PROSTORIZBOR PROMETNIH PROJEKTOV BREZ
STRATEŠKIH PRESOJSTRATEŠKE PRESOJE OPCIJ GLEDE NA
ZASTAVLJENE CILJE

OSNOVNA NAČELA NOVE PROMETNE POLITIKE

VIZIJA

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

tekst ■

• **NAČRTUJ ZA SOBIVANJE VSEH UDELEŽENCEV V PROMETU**

Pri načrtovanju cest upoštevaj zahteve pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega in osebnega prometa, ne da bi kateregakoli od udeležencev povsem izključili.

.....

• **NAČRTUJ ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST**

Pri načrtovanju prometa daj prednost tistim oblikam mobilnosti, ki so z vidika onesnaževanja zraka, povzročanja hrupa, energetske in prostorske potratnosti najbolj ugodne.

.....

• **NAČRTUJ ZA VARNO MOBILNOST**

Varnost naj ima pri načrtovanju prometnih ureditev prednost pred pretočnostjo in hitrostjo motornega prometa, posebno pozornost nameni najbolj šibkim in najbolj ranljivim udeležencem v prometu: otrokom, starim, gibalno oviranim, pešcem in kolesarjem.

.....

• **NAČRTUJ ŽIVAHNE ULICE**

Javno življenje na ulicah v največji meri prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja v mestu, zagotavlja lokalno oskrbo in vpliva na socialno povezanost prebivalcev mesta.

“Če načrtujemo mesto za avte in motorni promet, dobimo avte in motorni promet, če načrtujemo mesto za ljudi in javne prostore, dobimo ljudi in javne prostore” (Kent)

• **NAČRTUJ PREPOZNAVNO PODOBO MESTA**

Načrtuj skladno oblikovane in celovito urejene ulice, prilagodi se podobi in značaju okolice, pri tem še posebej upoštevaj hierarhijo javnega prostora.

.....

• **NAČRTUJ STROŠKOVNO UČINKOVITO**

Poskrbi za kar največjo uporabnost prometnih ureditev in javnega prostora za vse prebivalce, izboljšavam obstoječe infrastrukture daj vedno prednost pred drago in zahtevno gradnjo novih cest in cestnih objektov.

CILJI

CILJI

Prometne razmere v Ljubljani so se od strateških ciljev po povečevanju deleža javnega prometa, kolesarjenja in hoje, ki jih ima MOL že 20 let zapisane v številnih dokumentih, desetletja odmikale zaradi pomanjkanja politične volje. Ti dokumenti so:

- Dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986-2000 (1986)
- Strategija razvoja vseh vrst prometa v Ljubljani (1994)
- Trajnostni razvoj Mestne občine Ljubljana, Strategija (2002)
- Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov iz Nacionalnega programa varstva okolja na področju varstva zraka in podnebja in obvez iz Kjotskega protokola (2003)
- Uvajanje mestne prometne politike (2005)
- Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2007-2013 (2007)
- Okoljska analiza in presoja prostorskega razvoja MOL v obdobju 1990-2015 (2007)
- Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana 2007-2013 (2008)
- Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana - strateški del (2010)
- Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana- izvedbeni del (2010)

Zaveze k uresničevanju trajnostne prometne politike MOL-a izhajajo tudi iz drugih, predvsem EU dokumentov:

• Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur.l. RS 121/04, 2002)

• Evropska listina o varnosti v cestnem prometu (2004)

• Resolucija o prometni politiki RS (2006)

• A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology led and user friendly system (EU, COM 2009, 279/4)

• Zelena knjiga, Za novo kulturo mobilnosti v mestih (EU, COM 2007, 551)

• Direktiva EU o kakovosti zunanjega zraka in čistejšemu zraku (2008)

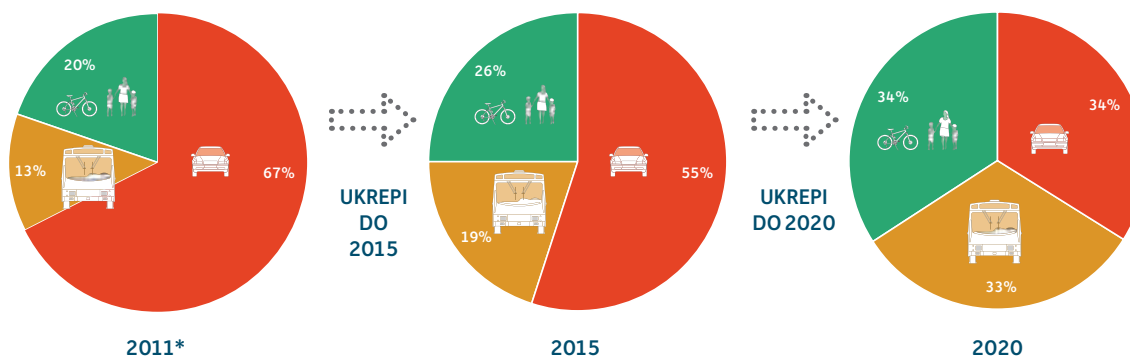
• Akcijski načrt o mobilnosti v mestih (EU, COM 2009, 490)

Kljub danim obljubam sta se javni prevoz in hoja na račun povečane uporabe osebnega avtomobila v Ljubljani od devetdesetih let stalno zmanjševala. Vedno večjemu razkoraku med pričakovanji in dejanskimi težnjami razvoja prometa velja pripisati predvsem hitro naraščajoči motorizaciji prebivalstva in posledično povečani skrbi za izboljšanje

CILJI

shema

tekst



pretočnosti avtomobilskega prometa.
Cilj prometne politike MOL je v do leta 2020 prerazporediti izbor prometnega sredstva v naslednjih deležih:

- TRETJINA VSEH POTI V MESTU NAJ SE OPRAVI PEŠ IN S KOLESOM.
- TRETJINA VSEH POTI V MESTU SE NAJ OPRAVI Z JAVNIM PREVOZOM IN TAKSIJI.
- TRETJINA VSEH POTI PO MESTU SE NAJ OPRAVI Z OSEBNIM AVTOMOBILOM.

Cilj prerazporeditve izbora prometnega sredstva v MOL do leta 2020 predpostavlja bistveno spremenjen način mobilnosti v Ljubljani. Za preverjanje uspešnosti pri uresničevanju zastavljenih dolgoročnih ciljev do 2020 so postavljeni tudi vmesni in lahko merljivi cilji prometne reforme do leta 2015. Do 2015 bomo hojo povečali za 20%, kolesarjenje za 40%, vožnjo z avtobusom za 50% in sočasno zmanjšali število voženj z avtom za 20%. Seznam ukrepov prometne politike do 2015 zagotavlja doseganje ciljev do 2015, ko bo potrebno za obdobje do 2020 opredeliti nove ukrepe.

opomba

PRIMERJAVA DELEŽEV UPORABE RAZLIČNIH PROMETNIH SREDSTEV PO LETIH:

2011 (avto 67,6%, avtobus 12,7%, kolo in peš 19,7%)
 2015 (avto 55 %, avtobus 20 %, kolo in peš 25 %)
 2020 (avto 34%, avtobus 32%, kolo in peš 34%)

*Vir: Makro-, mezo- in mikroskopska prometna preveritev koncepta trajnostnega prometa v Ljubljani (Guzelj, 2011).

MERLJIVI CILJI 2015 GLEDE NA LETO 2010 (2008)

CILJI

shema

tekst

CILJI V %

OPERATIVNI CILJI 2015

• POVEČATI DELEŽ HOJE ZA 20%

• ŠIRTEV OBMOČJI ZA PEŠCE IN SKUPNEGA PROMETNEGA PROSTORA ZA 20%

• POVEČATI KOLESARJENJE ZA 40%

• 2,8 MIO KOLESARJEV NA DUNAJSKI, CELOVŠKI IN DRENIKOVI (LOKACIJE ŠTEVCEV)
2010: 2.003.505 kolesarjev
2015: 2.800.000 kolesarjev

• POVEČATI VOŽNJO Z AVTOBUSOM ZA 50%

• 64 MIO VALIDACIJ Z URBANO
2010: 42.392.752 validacij
2015: 64.000.000 validacij

• ZMANJŠATI ŠTEVILO VOŽENJ Z AVTOM NA TREH GLAVNIH VPADNICAH ZA 20%

• 20% MANJ VOŽENJ PO DUNAJSKI, CELOVŠKI, TRŽAŠKI Z MOTORNI MI VOZILI (povprečni promet na delovni dan od 06:30-21:30, maj 2008).

Dunajska žel. podvoz v smeri centra
2008: 23.313 vozil
2015: 18.650 vozil

Celovška žel. podvoz v smeri centra
2008: 21.256 vozil
2015: 17.004 vozil

AC zahod - Tržaška v smeri centra
2008: 17.771 vozil
2015: 14.220 vozil

• ZMANJŠANJE ŠTEVILA HUDIH PROMETNIH NESREČ ZA 50%

• OMRTVIH PEŠCEV IN KOLESARJEV ZNOTRAJ OBVOZNICE, NAJVEČ 65 TEŽKO POŠKODOVANIH
2010: 9 mrtvih (3 kolesarji in 1 pešec znotraj obvoznice)
2015: 0 mrtvih pešcev in kolesarjev znotraj obvoznice

Cilj vseh ukrepov je povečati delež poti opravljenih peš, s kolesom in javnim prevozom ob sočasnem zmanjševanju uporabe osebnega avtomobila. S tem bomo zagotovili višjo kakovost življenja Ljubljčanov in dosegli višjo stopnjo mobilnosti za vse ljudi, ki prihajajo v mesto.

ENAJST POGLAVITNIH AKCIJ ZA DOSEGANJE CILJEV DO 2015

CILJI

tekst ■

VEČ HOJE

1 • V CENTRU BOMO UREDILI PEŠCEM PRIJAZNO MREŽO ULIC DO VSEH MESTNIH ZNAMENITOSTI IN POMEMBNIH USTANOV.

2 • V STANOVANJSKIH SOSESKAH BOMO UREDILI NAD NOVIMI PODZEMNIMI GARAŽAMI, TRGE IN PARKE, PREUREDILI BOMO TUDI DOVOZNE CESTE PO NAČELU SKUPNEGA PROMETNEGA PROSTORA.

3 • STANOVALCI SOSESK BODO DOBILI VARNE POTI DO PARKOV, ŠOL, DOMOV ZA STARE, VRTCEV, TRGOVIN, DNEVNIH CENTROV IN POSTAJALIŠČ LPP.

VEČ S KOLESOM

4 • ZAPOSLENI PREBIVALCI BODO ZA 40% VEČ UPORABLJALI KOLESA ZA PREVOZ NA DELO.

5 • DIJAKI IN ŠTUDENTJE BODO ZA 50% VEČ UPORABLJALI KOLESA ZA VOŽNJO DO ŠOL IN FAKULTET.

VEČ Z AVTOBUSOM

6 • Z AVTOBUSI LPP IN VLAKI SE BO VOZILO NA DELO ZA 50% VEČ DNEVNIH MIGRANTOV.

7 • V CENTRU MESTA BO NAKUPOVALO 30% VEČ LJUDI.

8 • NA MNOŽIČNE PRIREDITVE SE BO 50% VEČ LJUDI PRIPELJALO Z AVTOBUSI LPP.

MANJ Z AVTOM

9 • DIFERENCIRANA PARKIRNA POLITIKA BO VPLIVALA NA SPREMEMBO PROMETNIH NAVAD.

10 • DESET NAJVEČJIH ZAPOSLOVALCEV V MESTU BO PRIPRAVILO IN IZVAJALO SVOJE NAČRTE MOBILNOSTI PREVOZOV V SLUŽBO PO TRETJINSKIH DELEŽIH UPORABE PROMETNIH SREDSTVEV.

11 • NA TREH VPADNICAH BO V PROMETNIH KONICAH ZAGOTOVLJEN HITREJŠI POTOVALNI ČAS ZA AVTOBUSE LPP OD OSEBNIH AVTOMOBILOV.

”Dejansko smo vsi pešci. Vsaka pot, četudi jo opravimo s kolesom, avtobusom, vlakom ali avtom, se začne in konča s hojo. Hoja je najbolj naraven način premikanja po mestu, ki ne pomeni zgolj premikanja, ampak tudi srečavanje, spoznavanje in opazovanje ljudi. Za hojo so potrebne lepo urejene ulice in trgi, po katerih se da hoditi udobno in varno pred motornim prometom, ponoči pod primerno osvetlavo in mimo zanimih izložb ter privlačnih dejavnosti v pritličjih.

Privlačnost peš poti zagotavljajo poleg primerne tlakovane tudi primerno urejeni prostori in ulično pohištvo za počitek, dostopna javna stranišča, označevalne table različnih tematskih poti in smerokazi. Za varno hojo bomo sistematično urejali dodatne prehode za pešce, ožili vozišča v križiščih, krajšali čakalno dobo na semaforiziranih prehodih za pešce ter preurejali dovoze stranskih cest, s katerimi bodo prednost pri prečkanju dobili nemotorizirani udeleženci v prometu.”

(po Predlogu prometne strategije MOL, UIRS)

”Starše bi morali spodbujati, da v vseh primerih, ko bi otrok lahko prihajal v šolo peš ali s kolesom v spremstvu ali kasneje sam, otroka pripravijo na tak način prihoda, ki je ne samo bolj zdrav ampak rešuje tudi marsikateri problem začasnega parkiranja ob šolah ter jutranje gneče in ogrožanja otrok pred osnovno šolo. Spodbujanje hoje je pomembno z vidika varnosti v prometu, saj mora otrok vaditi varno sodelovanje v prometu kot pešec ter pridobiti ustrezne izkušnje, da bo lahko kasneje varno sodeloval v prometu kot kolesar ali voznik ter bil strpen do šibkejših udeležencev v prometu. Seveda pa je spodbujanje hoje pomembno tudi za stalno telesno dejavnost in fizično zmogljivost ter prispeva k večjemu zdravju otrok in kasneje odraslih.”

(Varna pot v šolo, SPVCP)

shema

tekst

Nov pristop k urejanju prometa v mestih temelji na prepričanju:

- da je hoja po mestu del zdravega življenjskega sloga, ki vzpodbuja telesno aktivnost,
- da je hoja dejansko edini pravi naravni način gibanja po mestu, ki vzpodbuja javno življenje in socialno interakcijo na javnih prostorih,
- da je potrebno hojo povezovati z različnimi oblikami javnega prevoza.

V mestnem središču se bo še širila mreža poti, kjer ima pešec prednost. Do 2015 bodo v mrežo peš poti povezane vse glavne znamenitosti in pomembne javne ustanove. V stanovanjskih soseskah in četrtih bodo do 2015 peš poti do šol, vrtcev, parkov, javnih prostorov in LPP postajališč varno urejene. Tako kot v centru mesta bodo tudi v soseskah ulice z lokalno ponudbo preurejene po načelu skupnega prometnega prostora in urejeni javni prostori nad novo zgrajenimi podzemnimi garažami.

opomba

DOKUMENTI IN ARGUMENTI

Občinski program varnosti MOL; ocena ogroženosti in varnostnih tveganj na območju MOL (avgust 2011); Varna pot v šolo, SPVCP; Desetletje za večjo prometno varnost na cestah 2011 – 2020, Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10, Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011(RERNPVCP)

1 • V centru bomo uredili pešcem prijazno mrežo ulic do vseh mestnih znamenitosti in pomembnih ustanov.

naslov

poglavje

kategorija

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

shema

tekst

AKCIJA 1 V CENTRU BOMO UREDILI PEŠCEM PRIJAZNO MREŽO ULIC DO VSEH MESTNIH ZNAMENITOSTI IN POMEMBNIH USTANOV.

ZAP. ŠT.	UKREP
----------	-------

1.1	Nova ureditev Slovenske ceste
-----	-------------------------------

1.2	Širitev peš cone
-----	------------------

1.3	Preureditve ulic po principu skupni prometni prostor
-----	--

1.4	Širitev pločnika
-----	------------------

1.5	Novi prehodi za pešce in brvi
-----	-------------------------------

1.6	Dvignjeni prehodi (križišča) za pešce
-----	---------------------------------------

1.7	Novi drevoredi
-----	----------------

opomba

DODATNI POZITIVNI UČINKI

Pešcem prijazne ureditve imajo tudi pozitivne gospodarske učinke. Številni prebivalci in obiskovalci mesta, ki se vedno dalj časa zadržujejo v centru mesta, ustvarjajo poslovne priložnosti za razvoj novih dejavnosti. Tudi mestni in kulturni turizem sta v pravem razcvetu.

PRIMER DOBRE PRAKSE

Prebivalci Križevniške ulice so na pobudo tamkajšnjih organizacij in ob podpori MOL ustanovili Kulturno četrt Križevniška in obogatili ulico z zelenjem, klopmi ter ureditvami dvorišč.

Prepoved ali omejitev motornega prometa hkrati s prenovo ulic in trgov sta se izkazala za izredno uspešen ukrep pri oživljanju mestnega jedra. Prebivalci se v vedno večjem številu vračajo in dalj zadržujejo na sproščenih javnih prostorih in nabrežjih v starem mestu. Ljubljana bo tudi v prihodnosti nadaljevala pešcem prijazne ureditve ulic in trgov v centru mesta. Do 2015 bo preurejena Slovenska cesta, nadaljevale se bodo ureditve nabrežij ob Ljubljani in Gradaščici, območje za pešce se bo razširilo, nekatere ulice bodo preurejene na način skupnega prometnega prostora. Vse znamenitosti in glavne mestne ustanove bodo lahko dostopne, poti do njih bodo označene s smerokazi in zemljevidi.

2 • V stanovanjskih soseskah bomo skupaj z novimi skupinskimi garažami uredili trge in parke, preuredili bomo tudi dovozne ceste po načelu skupnega prometnega prostora

naslov

poglavje

kategorija

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

shema

tekst

AKCIJA 2 V STANOVANJSKIH SOSESKAH BOMO SKUPAJ Z NOVIMI SKUPINSKIMI GARAŽAMI UREDILI TRGE IN PARKE, PREUREDILI BOMO TUDI DOVOZNE CESTE PO NAČELU SKUPNEGA PROMETNEGA PROSTORA

ZAP. ŠT.	UKREP
----------	-------

2.1	Novi javni prostori nad skupinskimi garažnimi hišami v soseskah
-----	---

2.2	Preureditve ulic po principu skupni prometni prostor v soseskah
-----	---

2.3	500 novih obuličnih dreves na leto
-----	------------------------------------

2.4	Preureditev javnega prostora v soseskah
-----	---

2.5	Novi parki
-----	------------

2.6	Ureditev peš poti v soseskah
-----	------------------------------

2.7	Izgradnja manjkajočih pločnikov in prehodov v soseskah-naseljih
-----	---

2.8	Osvetlitev peš poti
-----	---------------------

opomba

DODATNI POZITIVNI UČINKI

Z novim ureditvijo Severnega parka v bežigrajski soseski Zupančičeva jama smo namesto parkirišča pridobili izredno priljubljen in množično obiskan javni prostor, ki je postal središče druženja okoliških stanovalcev vseh starosti, ob katerem se okrepile tudi spremljajoče dejavnosti.

PRIMER DOBRE PRAKSE

S celovito ureditvijo Severnega parka v bežigrajski soseski Zupančičeva jama smo namesto parkirišča pridobili izredno priljubljen in množično obiskan javni prostor, ki je postal središče druženja okoliških stanovalcev vseh starosti, ob katerem se okrepile tudi spremljajoče dejavnosti.

Ljubljana želi pešcem prijazne ureditve ulic v centru mesta širiti v stanovanjske soseske, kjer tudi živi največ Ljubljančanov. Z novimi javnimi prostori nad skupinskim podzemnimi garažami in s preurejanjem ulic v skupni prostor pešcev, kolesarjev in avtov bodo oživele lokalni centri, kjer se bodo prebivalci soseske srečevali in družili. Ob dovoznih cestah z umirjenim prometom bodo v soseskah načrtno zasajeni drevoredi, ki bodo še omilili škodljive vplive motornega prometa in okolje naredili še prijetnejše za bivanje.

3 • Stanovalci sosesk bodo dobili varne poti do parkov, šol, domov za stare, vrtcev, trgovin, dnevnih centrov in postajališč lpp.

naslov

poglavje

kategorija

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

21

shema

(OPV MOL)

“Človek je najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj njegove napake in zavestne kršitve pravil bistveno prispevajo k nastanku prometnih nesreč. Prav zato jih je treba s posameznimi ukrepi oziroma celotnim sistemom nadzora, preventive in kaznovanja preprečevati in zmanjšati njihovo težo. Ukrepi so tako neposredno usmerjeni na udeležence v cestnem prometu (npr. s prometno vzgojo, preventivnimi akcijami in prisilnimi ukrepi) ali posredno (npr. s spreminjanjem prometne infrastrukture, na primer z ukrepi za umirjanje prometa v okolici šol in bivalnih naselij, ki prepreči nevarno ravnanje idr.).

(Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 „Skupaj za večjo varnost“ (ReNPVCP)

“Namen OPV MOL je tudi načrtno zagotavljanje kvalitete javnega prostora in stanovanjskih območij v občini. Kvaliteten javni prostor pomeni predvsem zadovoljstvo občanov z okoljem, kjer živijo in delajo, ter z okoljem, kjer se šolajo in igrajo njihovi otroci. Kvaliteten javni prostor predpostavlja tudi zadovoljivo stopnjo javne varnosti in javnega reda.

Iz teh usmeritev izhaja, da bodo občinske ceste, ulice, parki in drugi odprti prostori čisti, varni, udobni in kakovostno urejeni.

V okviru varnosti cestnega prometa je cilj OPV MOL zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic, zmanjšanje prometnih prekrškov na cestah v naseljih in na občinskih cestah zunaj naselij. V okviru varnosti cestnega prometa je cilj OPV MOL zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic,”

“Mestno redarstvo beleži tudi večje število prekrškov pri nadzoru hitrosti, ki je eden izmed najpogostejših vzrokov prometnih nesreč z najhujšimi posledicami. Kljub majhnemu deležu (3,36%) večjih prekrščitvev nad 20km/h, so te zelo zaskrbljujoče, saj se meritve izvajajo izključno v naselju.

(Ocena ogroženosti in varnostnih tveganj na območju MOL (2011))”

“Svet za preventivo in vzgojo v prometu MOL si prizadeva za čim prejšnje urejanje območij umirjenega prometa v bližini osnovnih šol in vrtcev, kjer je otroška igra dovoljena, na kar morajo biti vozniki še posebno pozorni. Prednost v območjih umirjenega prometa imajo pešci, hitrost vozil pa ne sme presegati hitrosti 10km/h.”
(Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

opombe

PRIMER DOBRE PRAKSE

“Območje umirjenega prometa je MOL doslej uredila že osnovnimi šolami: Ketteja in Murna, Prežihovega Voranca, Vižmarje Brod, Oskarja Kovačiča, Narodnega heroja Maksa Pečarja, Vide Pregarc in v Šmartnem pod Šmarno goro.”

(Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL)

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

22

shema

MOL

AKCIJA 3 STANOVALCI SOSESK BODO DOBILI VARNE POTI DO PARKOV, ŠOL, DOMOV ZA STARE, VRTCEV, TRGOVIN, DNEVNIH CENTROV IN POSTAJALIŠČ LPP.

ZAP. ŠT. UKREP

- | | |
|-----|--|
| 3.1 | Širitev 30km/h-con v soseskah |
| 3.2 | Izvajanje načrtov varnih šolskih poti OŠ v MOL |
| 3.3 | Taktilne poti za slepe, odprava ovir za starejše in hedikepirane |
| 3.4 | Celovito fizično umirjanje prometa v 30km/h conah s fizičnimi ukrepi |

Privlačno okolje za hojo mora varovati pešce pred motornimi vozili. Hitrosti vozil morajo biti tam upočasnjene, pločniki brez ovir in prekinitev, ozelenjeni in dobro osvetljeni. Hitrosti motornih vozil v križiščih morajo biti upočasnjene z manjšimi zavojnimi polmeri, ožjimi pasovi in hitrostnimi ovirami. Križišča naj bodo varneje urejena z otoki za pešce in s podaljšanimi zavoji pločnikov, ki zmanjšujejo razdaljo za prečkanje cestišča. Ljubljana bo do leta 2015 odpravila vse nevarne točke za pešce v soseskah in uredila varne šolske poti. Uvedene bodo nove 30km/h cone, kjer bo prekoračnje hitrosti preprečeno z fizičnimi ovirami. Manjkajoči pločniki bodo dograjeni in po potrebi razširjeni, nelegalno parkiranje na njih bo učinkovito preprečeno. V okolici šol bodo uvedena območja umirjenega prometa z dodatnimi fizičnimi ukrepi umirjanja prometa.

opomba

DODATNI POZITIVNI UČINKI

Varne ulice v soseskah in varne šolske poti so tudi eden izmed glavnih ukrepov, s katerim lahko uresničimo zavezo MOL-a, da za 50% zmanjša število prometnih nesreč z smrtnim izidom. (Desetletje za večjo prometno varnost na cestah 2011 – 2020).

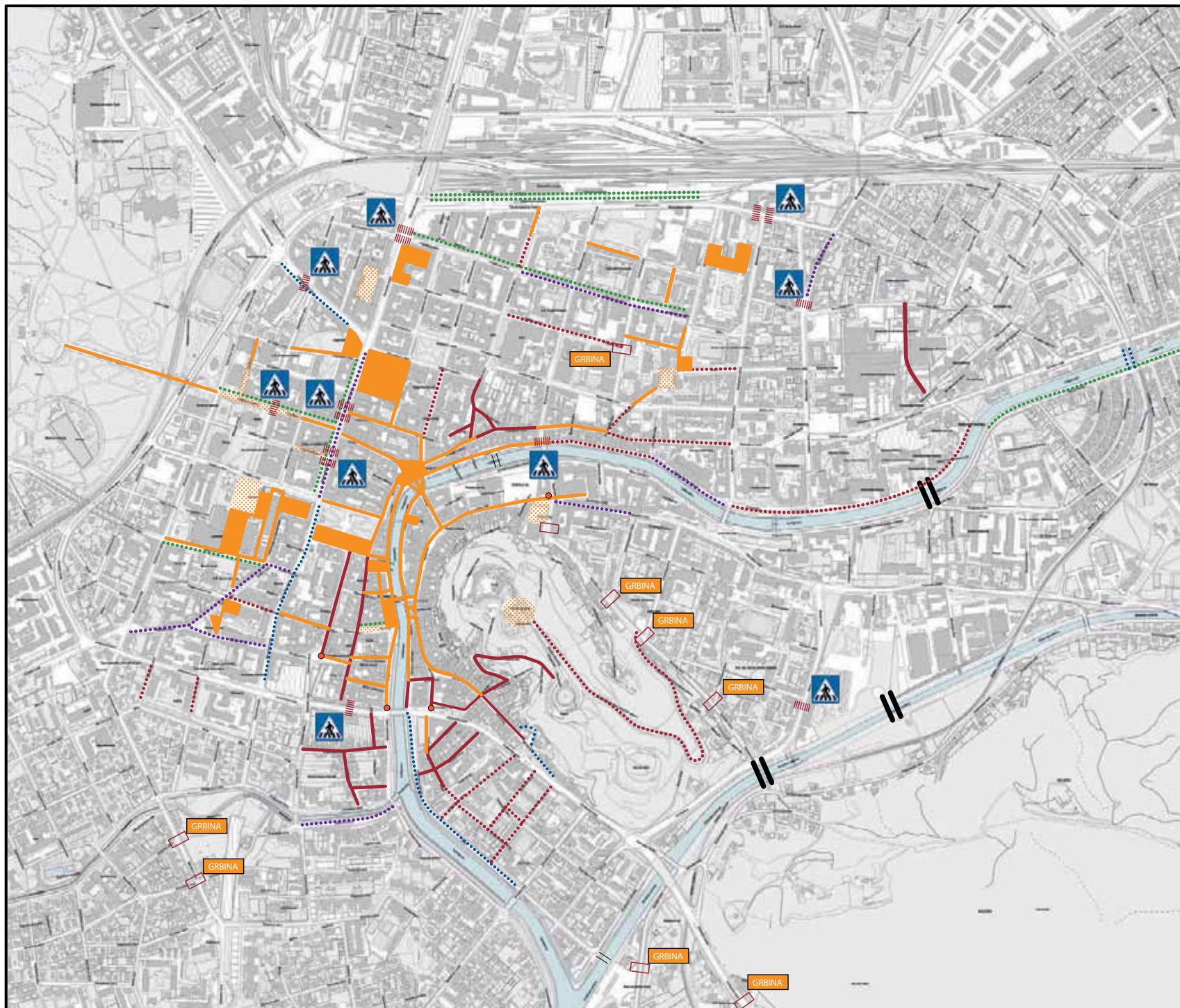
PRIMER DOBRE PRAKSE

Z novo ureditvijo Severnega parka v bežigrajski soseski Zupančičeva jama je bil tudi dostop do parka urejen varno za pešce, križišče med Železno cesto in Avčinovo ulico kot tudi prehod do parka v podaljšanju Hacquetove ulice sta bila dvignjena na nivo pločnika, tako da fizično preprečujeta preveliko hitrost osebnih vozil.

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve mestnega središča do 2015

OMREŽJE POTI ZA PEŠČE



 območje za pešce (popolna prepoved)
— obstoječe
••••• novo

območje za pešce (omejeno lokalno)
— obstoječe
••••• novo

••••• nov skupni prometni prostor
••••• širitev pločnika
••••• nov drevored

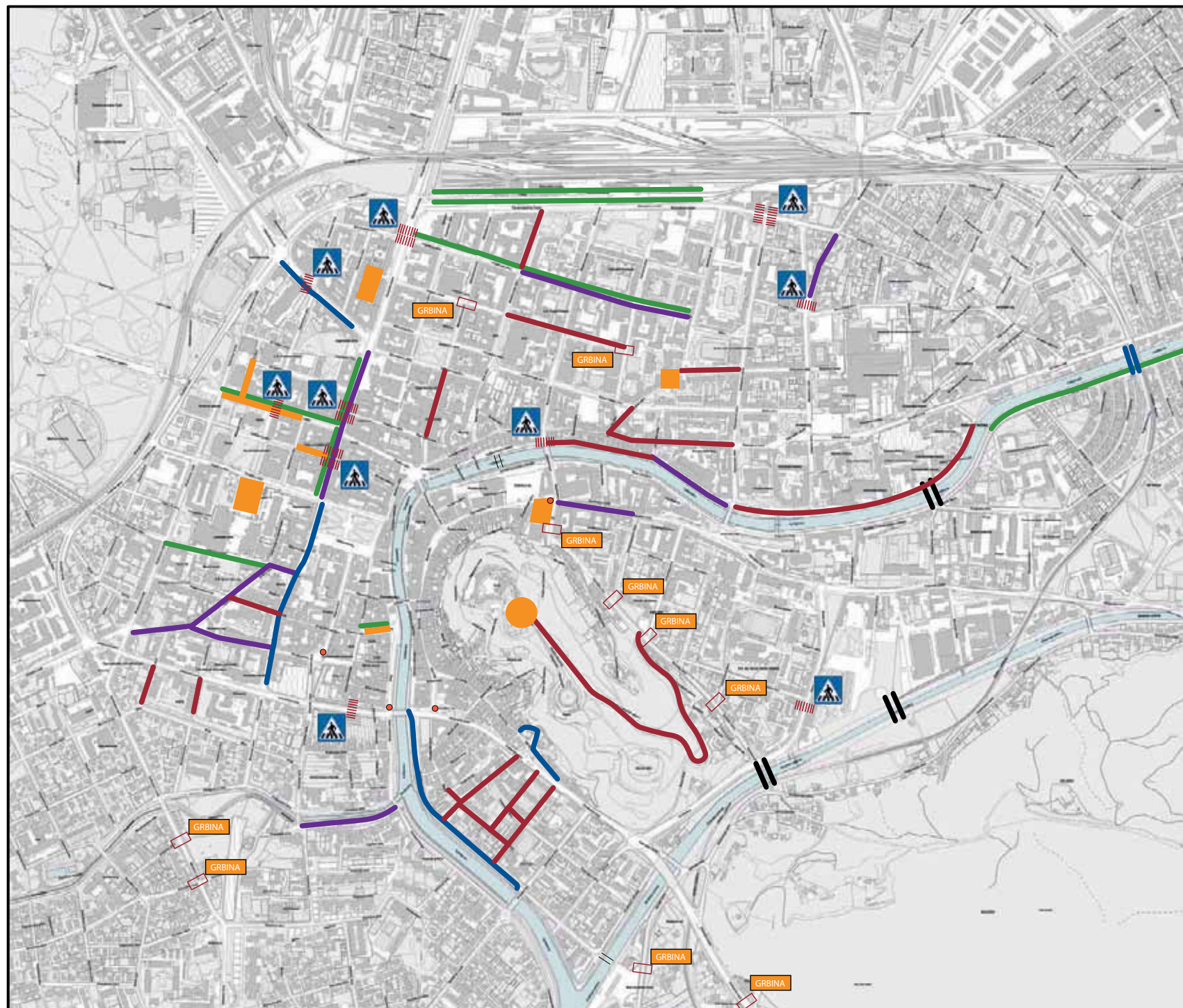
|||||  nov prehod za pešce
 GRBINA dvignjen prehod za pešce (križišče)
== nova brv
● dostavna mesta

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve mestnega središča do 2015

OMREŽJE POTI ZA PEŠČE

ukrepi do 2015








 območje za pešce (popolna prepoved)

 novo

območje za pešce (omejeno lokalno)

 novo

 nov skupni prometni prostor

 širitev pločnika

 nov drevored


 nov prehod za pešce


 dvignjen prehod za pešce (križišče)

 nova brv

 dostavna mesta

“Kolo ima v primerjavi z ostali prevoznimi sredstvi številne prednosti, ki so bile do sedaj premalo izkoriščene. Kolo je enostavno prevozno sredstvo, ki je tudi zaradi sorazmerno ugodne cene dostopno širšemu krogu uporabnikov, je ekonomično za vzdrževanje, uporabniku omogoča večji radij gibanja kot pešačenje, uspešno nadomešča uporabo avtomobila na krajših relacijah, predvsem v bližini in znotraj naselij, zagotavlja svobodnejšo in učinkovitejšo izrabo prostega časa in intenzivnejše, bolj zdravo doživljanje okolja.”

(Navodila za projektiranje kolesarskih površin, Lipar)

“Za kakovostno kolesarsko infrastrukturo je treba pri načrtovanju kolesarskega omrežja zagotoviti predvsem pet temeljnih elementov: neprekinjenost, direktnost, privlačnost, varnost in udobnost. Ureditev povezane mreže kolesarskih stez, poti in kolesarnic bo pripomogla k povečanju kolesarskega prometa in zmanjšanju prometa osebnih vozil ter posledično k izboljšanju prometnih in bivalnih razmer po vsem mestu.”

(OPN SD)

“V okviru projekta CIVITAS ELAN je Center za prostorsko sociologijo Fakultete za družbene vede opravil javnomnenjska raziskava o spreminjanju ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji.

Anketa ugotavlja, da so slabo urejene, pogosto prekinjene, nepovezane in neudobne kolesarske steze po mnenju javnosti najbolj moteč faktor za kolesarjenje po mestu.”

(Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane, osnutek, Klemenc, CIVITAS ELAN, 2010)

“Kolesarsko omrežje je fragmentarno in nepovezano, manjkajo tudi kolesarske povezave z zaledjem Ljubljane za rekreativne kolesarje. Značilni sta podrejenost motoriziranemu prometu in slaba tehnična izvedba (na primer širina stez, izvedba robnikov, potopni stebrički, uvozi stranskih cest, količki za preprečevanje parkiranja, lokacije smetnjakov ali vodenje in razporejanje kolesarjev v križiščih). Na nekaterih ključnih odsekih v središču mesta je še zmeraj prepovedano kolesarjenje, enako velja tudi za več enosmernih ulic. Nekateri novi posegi so načrtovani tako, da kolesarje upočasnijo ali celo ogrožajo njihovo varnost.”

(Prometna strategija Lj., UIRS, delovno gradivo)

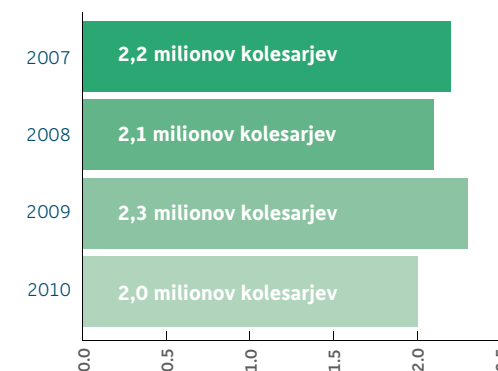
DOKUMENTI IN ARGUMENTI

Osnutek celovite kolesarske strategije MOL (2010), Navodila za projektiranje kolesarskih površin (Lipar, PTI, 2010), Rezultati ocenjevanja BYPAD (UIRS), OPN MOL SD (2010)



KAJ PRI PROMETU NAJBOLJ MOTI UPORABNIKE KOLES

Vir: Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane, osnutek, Klemenc, CIVITAS ELAN, 2010



ŠTEVILO POTI PREVOŽENIH S KOLESOM

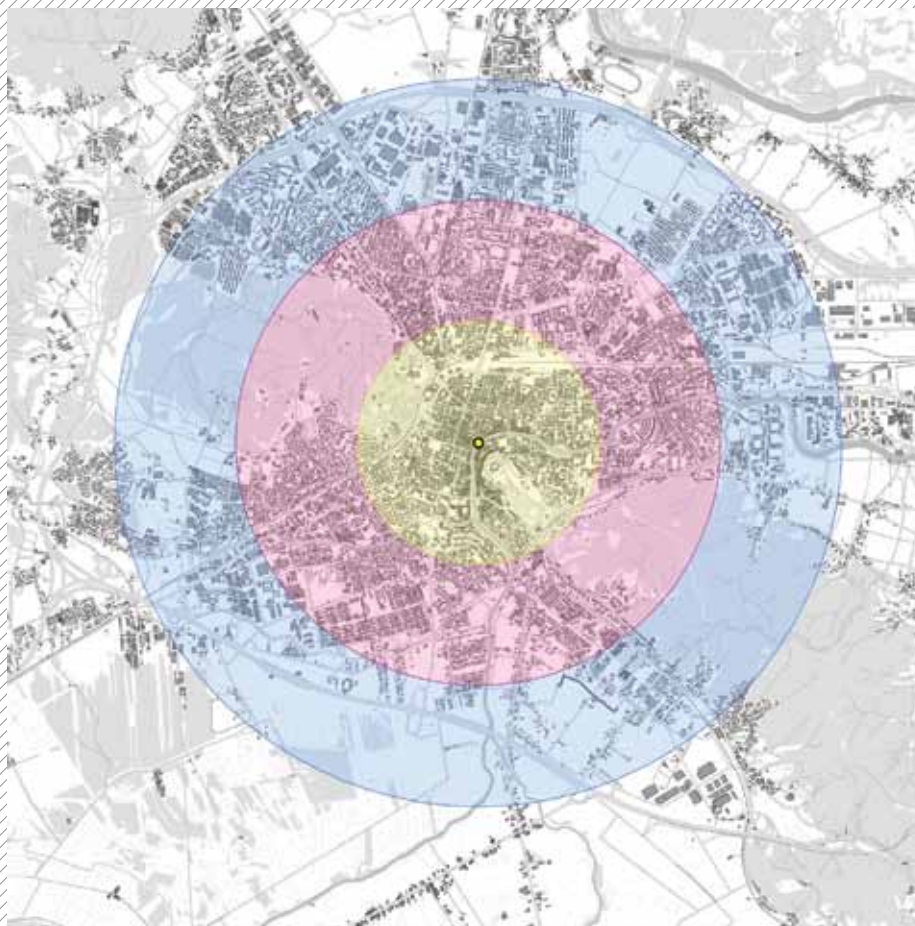
Vir: Kolesarska števna mesta na Dunajski, Celovski in Drenikovi

UKREPI

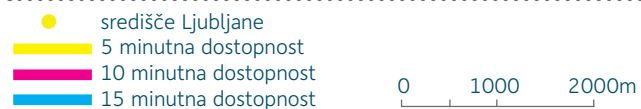
PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

26

shema



PRIKAZ DOSTOPNOSTI LJUBLJANE IZ SREDIŠČA MESTA S KOLESOM



Vir: Urbanistični inštitut Republike Slovenije, 2008, avtor: Aljaž Plevnik, kartografija: Jani Kozina

opomba

Uporaba kolesa za dnevne poti je v Ljubljani tradicija, ki se je ohranila vse do današnjih dni. Kolesarjenje v mestu je priljubljen način prevoza, ki prinaša številne prednosti: kolo je poceni prevozno sredstvo, ne povzroča emisij in hrupa, porabi malo prostora, spodbuja socialni kontakt s soseskami in prispeva k zdravemu in aktivnemu načinu življenja. Kolo je še posebej primerno za potovanja od vrat do vrat.

Glede na obvladljivo velikost in zvezdasto obliko mesta v ravnini, je eden od pglavitnih ciljev PPMOL bistveno povečati delež kolesarjenja. V mestu zaposleni Ljubljančani so skupaj z dijaki in študenti glavni ciljni skupini, pri katerih lahko pričakujemo z uvedbo primernih ukrepov največje povečanje uporabe kolesa.

4 • Zaposleni prebivalci bodo za 40% več uporabljali kolesa za prevoz na delo.

naslov

poglavje

kategorija

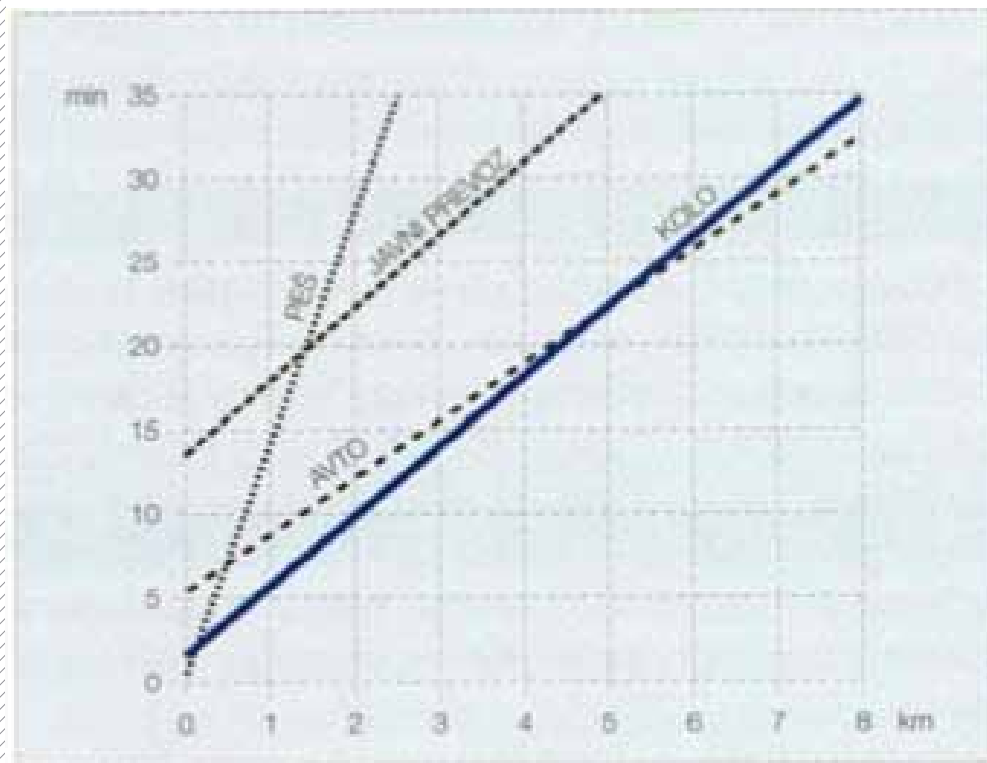
UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

27

shema

tekst



KOLO JE NAJHITREJŠE PREVOZNO SREDSTVO ZA POTI DO 4KM

opombe

HUDSONOV DIAGRAM ZA ČAS, KI JE POTREBEN ZA POT OD VRAT DO VRAT V MESTNEM OBMOČJU

Vir: Navodila za projektiranje kolesarskih površin, Lipar

Zadnje prometno štetje v Ljubljani iz leta 2003 je pokazalo, da se kar 85% poti v službo in nazaj opravi z osebnim avtomobilom. Ob dejstvu, da imaskoraj 100.000 Ljubljančanov postatističnem letopisu iz leta 2009 tudi delovno mesto znotraj MOL, lahko sklepamo, da imajo sorazmerno kratke poti na delo in iz dela, ki bi jih lahko opravili s kolesom. Pri tem moramo upoštevati dejstvo, da so kolesarji, četudi razvrščeni med počasen promet, v mestih med najhitrejšimi oblikami osebnega prevoza.

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

28

shema

tekst

AKCIJA 4 ZAPOSLeni PREBIVALCI BODO ZA 40% VEČ UPORABLJALI KOLESA ZA PREVOZ NA DELO.

ZAP. ŠT. UKREP

4.1 Vzpostavitev neprekinjene in udobne mreže glavnih in povezovalnih kolesarskih poti označenih s smerokazi

4.2 Odprava vseh nevarnih točk v kolesarski mreži

4.3 500 dodatnih zunanjih stojal za kolesa (ZSK) letno okoli glavnih zaposlevalcev v mestu

4.4 Širjenje mreže BicikeLJ

4.5 Promocija mestnega kolesarjenja

4.6 Vzpostavitev 3 pokritih kolesarnic na železniški postaji in tržnici

Ljubljanci bodo v večji meri izbrali kolo za prevoz na delo, ko bo vzpostavljena neprekinjena kolesarska mreža glavnih in povezovalnih poti mimo najbolj obljudenih območij za pešce, kjer bo kolesar varno in udobno potoval do kateregakoli cilja v mestu. Kolesarske poti bodo označene s posebnimi smerokazi. Poleg tega bo zagotovljeno zadostno število kolesarskih stojal in pokritih kolesarnic za varno shrambo koles še posebej na območju potniškega centra nove železniške in avtobusne postaje, okoli glavnih zaposlevalcev v mestu in na parkiriščih P&R. Postavljeni bodo tudi števeci kolesarskega prometa s prikazovalniki števila kolesarjev, električne črpalke za polnjenje zračnic, polnilnice za električna kolesa in mreža servisov za popravilo koles. Vsako ljubljansko gospodinjstvo bomo stalno obveščali o prednostih mestnega kolesarjenja in o izvedenih izboljšavah kolesarske infrastrukture. MOL si bo prizadeval za širjenje mreže postaj za izposajo mestnih koles BicikeLJ.

opomba

DODATNI POZITIVNI UČINKI

Spodbujanje kolesarjenja v mestih za opravljanje vsakodnevnih poti je zaželeno, saj je že pol ure dnevnega gibanja dovolj za ohranjanje zdravja.

PRIMER DOBRE PRAKSE

Uvedba mreže 31 postaj izposoje koles BICIKE(LJ) v Ljubljani je čez noč dohitela uspešnost velikih evropskih mest s podobnim sistemom izposoje. Do aprila 2012 je bilo registriranih 30.000 uporabnikov in opravljenih 250.000 voženj, kar potrjuje predpostavko, da se delež kolesarjenja v MOL lahko hitro podvoji.

5 • Dijaki in študentje bodo za 50% več uporabljali kolesa za vožnjo do šol in fakultet.

naslov

poglavje

kategorija

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

shema

tekst

AKCIJA 5 DIJAKI IN ŠTUDENTJE BODO ZA 50% VEČ UPORABLJALI KOLESA ZA VOŽNJO DO ŠOL IN FAKULTET.

ZAP. ŠT.	UKREP
5.1	Ureditev varnih kolesarskih poti
5.2	1000 dodatnih kolesarskih stojal (KS) na leto ob šolah in fakultetah
5.3	Uvedba plačljivih parkirnih con v okolici izobraževalnih ustanov
5.4	Promocija mestnega kolesarjenja
5.5	Ureditev kolesarskih žepov (bike box)
5.6	Postavitev (novih) semaforjev za kolesarje (manjši na višini kolesarjev) s prednostno 3s fazo za kolesarje
5.7	Postavitev zunanjih, vidnih kolesarskih števcov

opomba

PRIMER DOBRE PRAKSE

Ureditev kolesarnice pred Filozofsko fakulteto v Ljubljani in gimnazijo Poljane.

V Ljubljani je preko 80.000 študentov in dijakov. S tekoče povezano mrežo kolesarskih poti, varnimi ulicami v soseskah in varnimi potmi v šolo bodo zagotovljeni osnovni pogoji povečanje uporabe kolesa med dijaki in študenti. Shranjevanje njihovih koles bo zagotovljeno s kolesarskimi stojali kot tudi pokritimi kolesarnicami. Mesto bo v okolici izobraževalnih ustanov postopno uvedlo parkirne cone, ki bodo lokalnim prebivalcem omogočale zadostno število parkirnih mest in preprečile nelegalno parkiranje. Študentske organizacije in dijaška združenja bodo skupaj z MOL aktivno promovirala kolesarjenje kot načina prevoza v mestu.

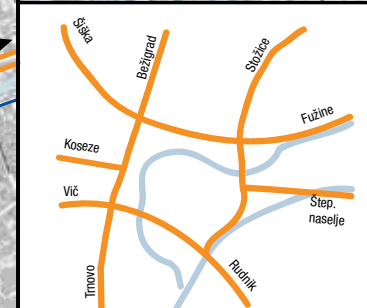
PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve mestnega središča do 2015

OMREŽJE KOLESARSKIH POTI



OPN - ID



Navodila za kolesarske ureditve znotraj notranjega območja:

- kolesarje se vodi praviloma po cestišču
- kolesarjenje v nasprotno smer v enosmernih ulicah je dovoljeno
- na cestišču se označi piktogrami in kolesarske pasove (v nasprotno smer vožnje)
- v križišču se vodi kolesarja naravnost, predvidi se kolesarske otoke
- primer ureditve: Krakovski nasip



glavne kolesarske poti

- obstoječe
- preureditev
- novi namesti prepovedi

stranske kolesarske poti

- obstoječe
- novi

obrežne kolesarske poti

- obstoječe
- novi
- obvozne skozi peš cono



pokrita kolesarnica
preureditev križišča
(direktno vodenje)

ukrepi do 2015



- kolesarje se vodi praviloma po cestišču
- kolesarjenje v nasprotno smer v enosmernih ulicah je dovoljeno
- na cestišču se označi piktograme in kolesarske pasove (v nasprotno smer vožnje)
- v križišču se vodi kolesarja naravnost, predvidi se kolesarske otoke
- primer ureditve: Krakovski nasip



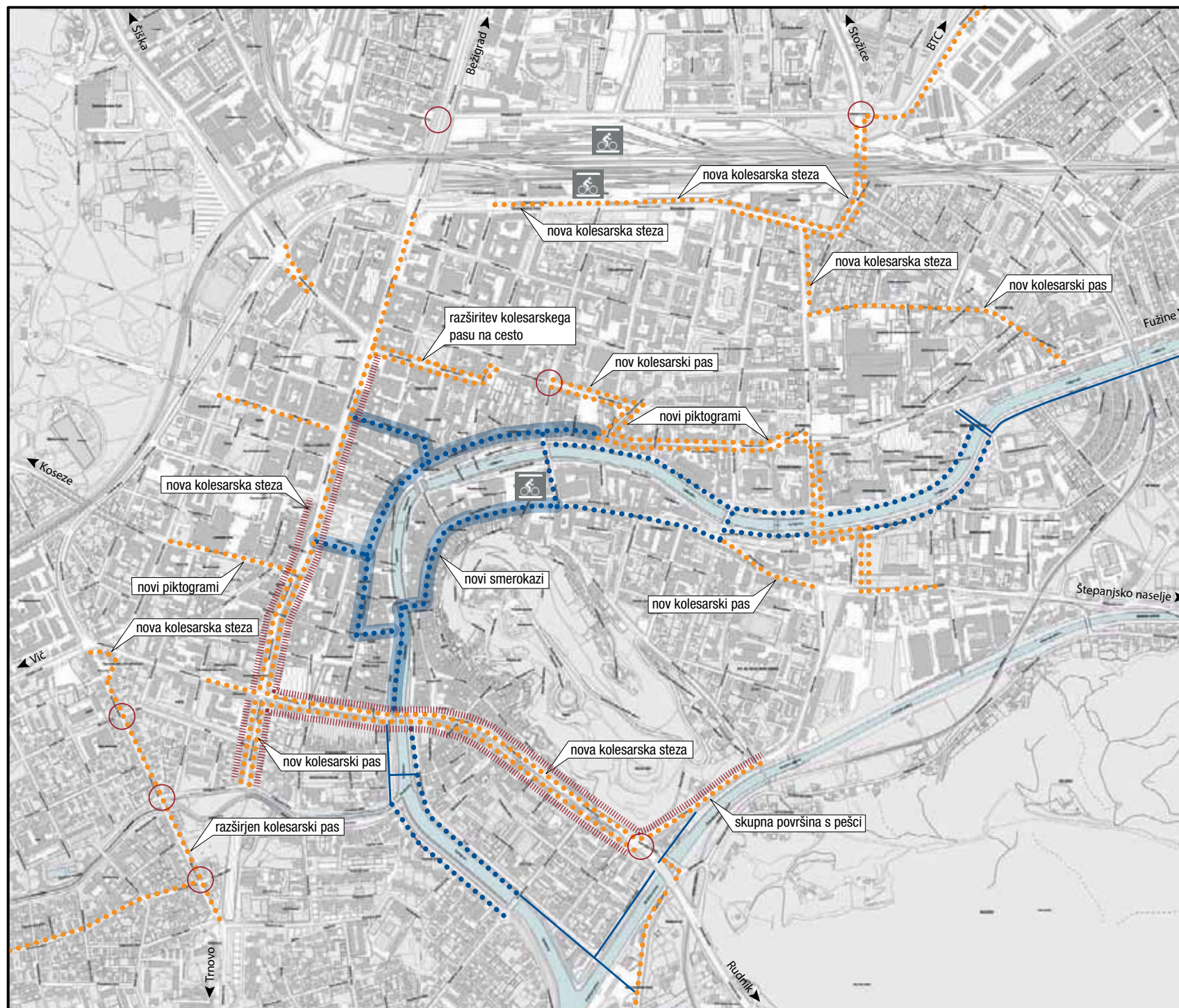
novo
preposed

novi

••••• novo/preureditev
••••• obvozne skozi peš cono



pokrita kolesarnica
preureditev križišča
(odprava pentlje)

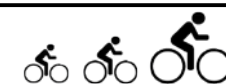
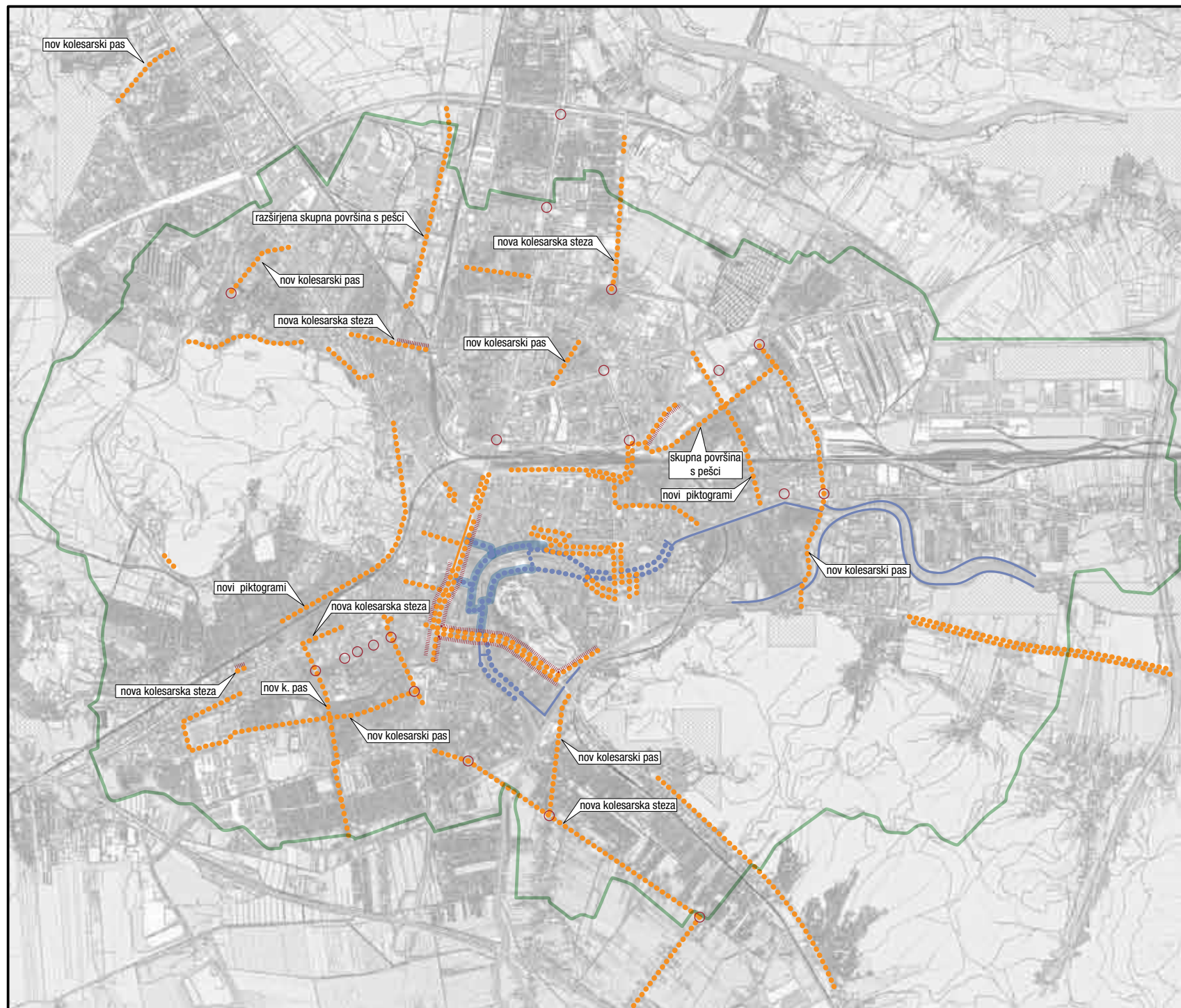
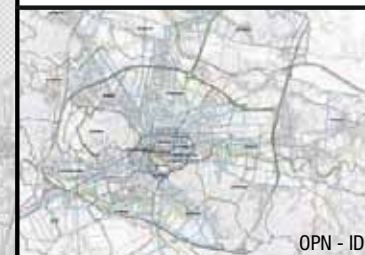


PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve MOL do 2015

OMREŽJE KOLESARSKIH POTI

ukrepi do 2015



glavne kolesarske poti

●●●●●●●● novo

||||| novo namesto
prepovedi

stranske kolesarske poti

●●●●●●●● novo

obrežne kolesarske poti

●●●●●●●● novo

●●●●●●●● skozi peš cono



preureditev križišča
(črna točka)



PST

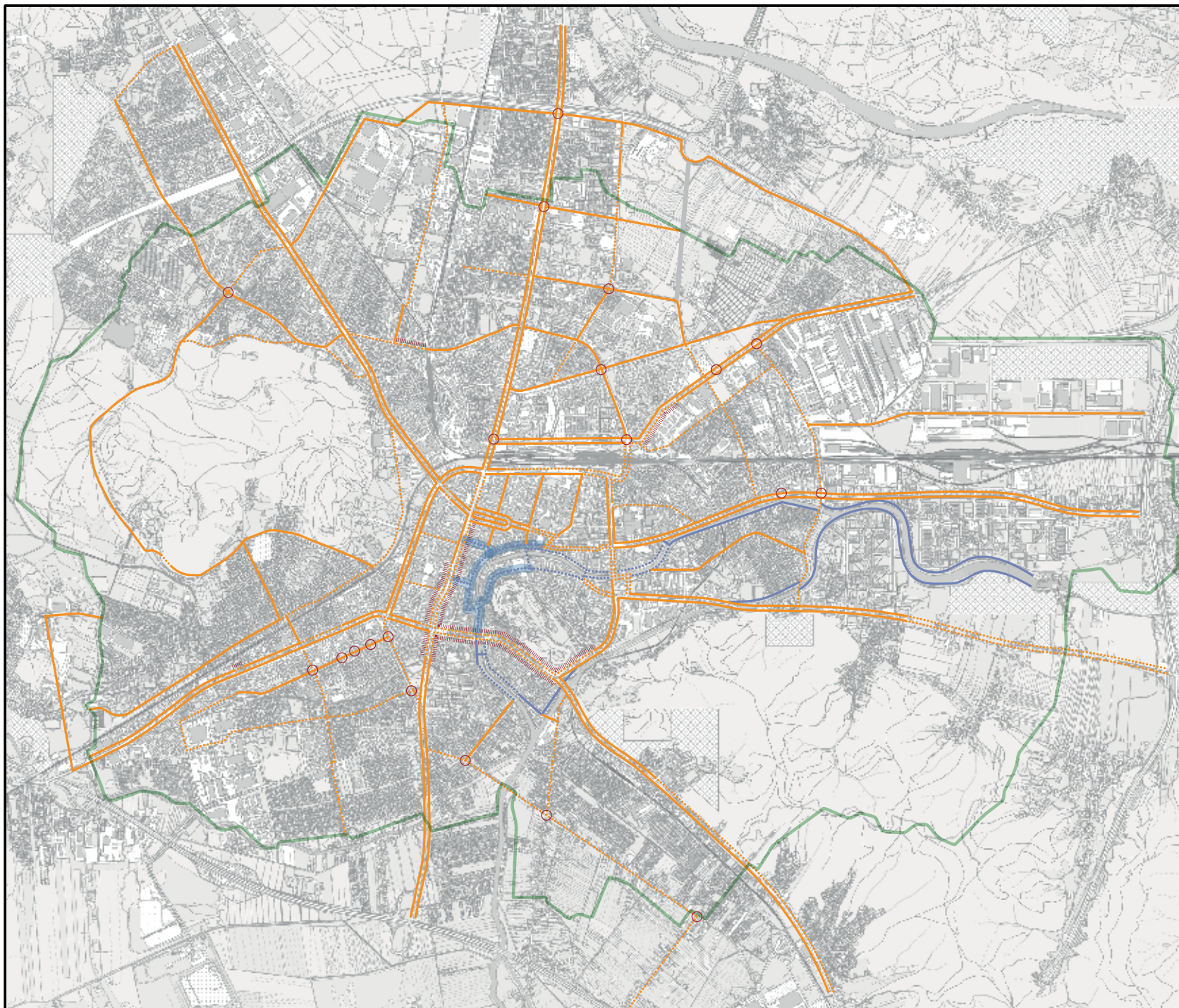
PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve MOL do 2015

OMREŽJE KOLESARSKIH POTI



OPN - ID



glavne kolesarske poti

————— obstoječe

..... novo

||||| novo namesto prepovedi

stranske kolesarske poti

————— obstoječe

..... novo

obrežne kolesarske poti

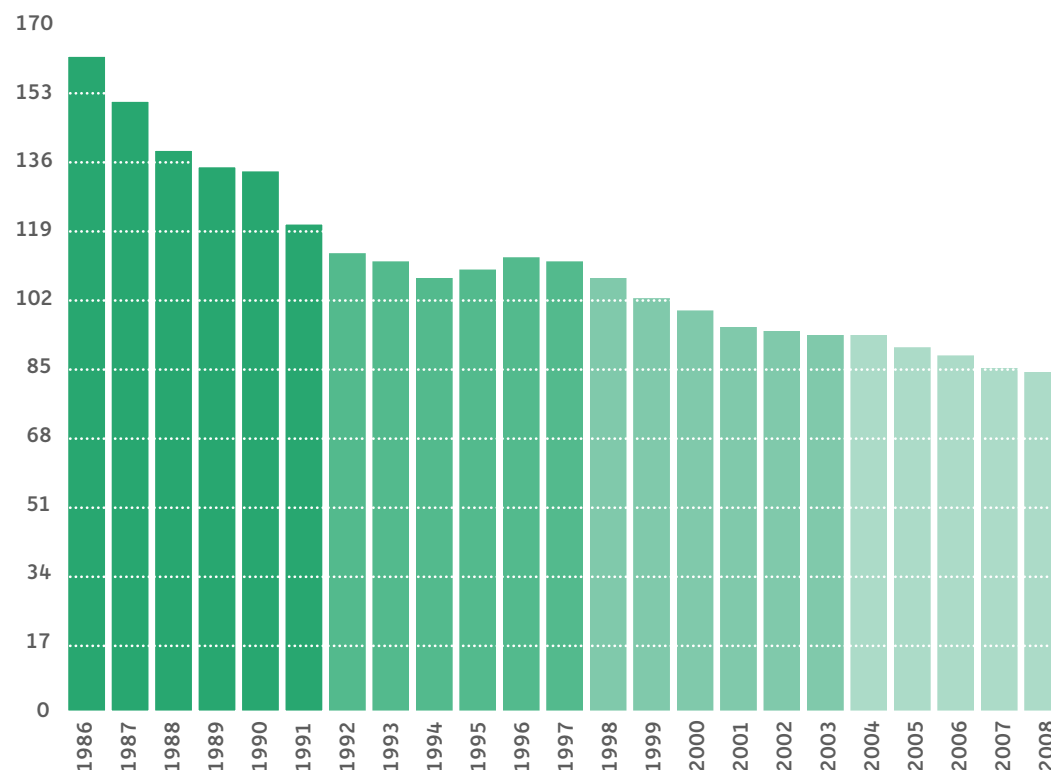
————— obstoječe

..... novo

..... obvozne skozi peš cono

○ preureditev križišča (odprava pentlje)

— PST



ZGORAJ: PRIKAZ ŠTEVILA POTNIKOV NA LINIJAH LPP NA LETO V MILJONIH, Vir: Ljubljanski potniški promet d.d.

SPODAJ: KATERE UKREPE BI PREBIVALCI LJUBLJANE PODPRILI, Vir: Uršič in dr., 2009

DOKUMENTI IN ARGUMENTI

Program varstva okolja za MOL 2007–2013 (MOL, 2008), OPN MOL Strateški del (2010), OPN MOL Izvedbeni del (2010); Javni promet v Ljubljanski urbani regiji, (2011 RRA LUR), OGDPI MOL (proračun 2011),

“V mestu je potrebno dati prednost javnemu prevozu. Glede na razmerje med prevoženimi potniki in prostorom, ki ga prevozno sredstvo zavzame, je avtobus stroškovno in prostorsko najbolj učinkovito motorizirano prevozno sredstvo. Potnik v polno zasedenem zgibnem avtobusu porabi več kot petdesetkrat manjšo cestno površino kot njegov someščan, ki se po opravi vozi še v povprečno 1,3 zasedenem osebem vozilu. Povečanje javnega prevoza je pomembno tudi iz ekološkega in varnostnega vidika. Javni promet je okolju najprijaznejša množična oblika mobilnosti, saj avtobusi manj onesnažujejo ozračje s strupenimi in toplogrednimi plini, manj obremenjujejo okolje s hrupom, porabijo 5-krat manj energije na potnika in niso tako pogosto udeleženi v prometnih nesrečah kot osebni avtomobili.” (OGDP, iz obrazložitve proračuna 2011, stran II/107)

Število potnikov na linijah LPP se je razpolovilo, iz 160 milijonov potnikov leta 1986 na 84,4 milijonov potnikov leta 2008. Hitrost javnega prevoza je kar dvakrat nižja od osebne vozila, intervali prihodov so neenakomerni in čakalne dobe predolge. Posledica nizkih hitrosti ob konicah so tudi nezanesljivi potovalni časi. Na postajališčih je pogost problem, da se tam ustavljajo tudi druga vozila. Ljubljanci so zelo naklonjeni ukrepom, ki bi izboljšali delovanje avtobusnega prometa v mestu. Tako ljudje zelo podpirajo uvedbo okoljsko bolj prijaznih avtobusov, elektronske prikazovalnike o prihodih avtobusov, 24-urno delovanje javnega potniškega prometa in uvedbo rumenih pasov, rezerviranih izključno za javni promet.

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

35

shema

tekst



“Zasnova javnega potniškega prometa je usmerjena predvsem v naslednje cilje:

- v čim večjem številu preusmeriti uporabo osebnega avtomobila na JPP,
- omogočiti dosegljivost posameznih delov mesta brez večkratnega prestopanja,
- podaljšati glavne linije JPP do regijskih središč in urediti prestopne parkirne postaje (P&R),
- postaviti regionalno železnico za nosilko JPP v regiji,
- z dostopnostjo JPP izboljšati bivalne razmere v mestu.” (OPN SD)

Cilj prometne politike MOL je do leta 2020 delež poti opravljenih z javnim prevozom povečati na tretjino vseh poti. Za prevoz na delo je delež poti opravljenih z osebnim avtomobilom v preteklosti izrazilo naraščal.

Zato bo MOL z ukrepi do leta 2015 za 50% povečala uporabo javnega prevoza za prevoz dnevnih delovnih migrantov, ki predstavljajo glavno ciljno skupino tega ukrepa. Poleg delovnih migrantov bo MOL povečala delež poti z LPP za nakupovanje in sicer s 30% povečanjem nakupov v središču mesta. Za poti na množične velike prireditve bo 50% več obiskovalcev uporabljalo javni prevoz.

opomba

DODATNI POZITIVNI UČINKI

Z uvedbo hitrih in pogostih avtobusnih linij po vpadnicah se bo privlačnost LPP za prevoz na delo povečala ne samo za delovne migrante, ampak tudi za meščane, ki imajo daljše poti v službo.

PRIMERI DOBRE PRAKSE

V sklopu športnega centra Stožice je tudi P&R z 1200 parkirnimi mesti v lasti MOL, kjer imajo dnevni migrantje možnost celodnevne parkiranja za 2,40 EUR, ki vključuje tudi povratno karto za prevoz z LPP. Poleg tega je MOL s postavitvijo zapornic na območju soseske BS3 aktivno preprečila nelegalno parkiranje migrantov in študentov, ki je zaradi zaparkiranih razpoložljivih parkirnih in zelenih površin zmanjševalo kakovost bivanja tamkajšnjih stanovalcev.

6 • Z avtobusi lpp in vlaki se bo vozilo na delo za 50% več dnevnih migrantov.

naslov

poglavje

kategorija

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

36

shema

tekst

AKCIJA 6 Z AVTOBUSI LPP IN VLAKI SE BO VOZILO NA DELO ZA 50% VEČ DNEVNIH MIGRANTOV.

ZAP. ŠT.	UKREP
----------	-------

6.1	Podaljšanje linij LPP v občine LUR
-----	------------------------------------

6.2	Prerazporeditev LPP linij s povezavami na P&R (glej Načrt prometne ureditve MOL do 2015 - Omrežje linij javnega prevoza LPP)
-----	--

6.3	Uvedba 2 krožnih linij znotraj centra mesta
-----	---

6.4	Posodobitev voznega parka LPP
-----	-------------------------------

6.5	Posodobitev postajališč LPP
-----	-----------------------------

6.6	Širitev parkirnih con znotraj obvoznice
-----	---

V Ljubljani je 106.000 delovnih mest, na katerih delajo ljudje, ki ne živijo v MOL. V jutranji konici je za poti v službo in v šole delež avtomobilskega prometa skoraj 68%. Delovni migranti predstavljajo glavno ciljno skupino, za katero si bo MOL prizadeval ustvarjati pogoje, da bodo za prevoz na delo v večji meri uporabljali javni prevoz.

Do leta 2015 se bo za 50% več migrantov vozilo na delo z JPP. Obstoječe ali nove avtobusne linije LPP bodo podaljšane v sosednje občine, delovni migrantje bodo dobili možnost parkiranja svojega avtomobila na enem izmed P&R parkirišč na obrobju MOL, od koder jih bo hitra in v konicah pogostejša linija LPP pripeljala do željenega cilja. Po drugi strani bo MOL z uvedbo parkirnih con in aktivnim preprečevanjem nelegalnega parkiranja zagotovilo višjo kvaliteto bivanja v soseskah in v zaledju mestnega središča. Privlačnost javnega prevoza v Ljubljani bo povečana z uvedbo nove krožne linije z električnimi mini-avtobusi v centru mesta, preureditvi obstoječih linij, ki bo zagotavljala dostopnost posameznih območij z največ tri kratnim prestopom, prikazovalniki prihodov na večini postaj in nadaljnimi posodobitvami voznega parka LPP.

opombe

PRIMERI DOBRE PRAKSE

Uvedeno je bilo brezgotovinsko plačevanje s kartico Urbana in brezplačno 90-minutno prestopanje med linijami mestnega prometa. Veliko postajališč je opremljenih s prikazovalniki prihodov. V letu 2011 so bile podaljšane linije LPP za medmestni javni prevoz dnevnih migrantov na delov MOL do Grosuplja in Iga.

UKREPI

shema ■

tekst ■

7 • V centru mesta bo nakupovalo 30% več ljudi.

AKCIJA 7 V CENTRU MESTA BO NAKUPOVALO 30% VEČ LJUDI.

ZAP. ŠT. UKREP

7.1 Razširiti trgovsko ponudbo in storitve po bolj dostopnih cenah

7.2 Boljše LPP povezave ob nakupovalnih sobotah in ob nakupovalnih dnevih v decembru

opomba ■

DODATNI POZITIVNI UČINKI

Nova krožna LPP linija bo povezala vse glavne znamenitosti, muzeje, kulturne ustanove, večje trgovine in nakupovalne ulice v centru mesta in tako nadomestila linije, ki so nekdaj potekale skozi območje za pešce v ožjem mestnem središču. S tem bo LPP postal še zanimivejši za vse poti, ki jih meščani opravljajo v centru mesta in za tamkajšne prebivalce.

PRIMERI DOBRE PRAKSE

Vsako leto revija Cosmopolitan organizira Tek v petkah, ki je bila letos povezana tudi z popusti v številnih trgovinah v centru mesta. Akcija je s pomočjo športno-zabavne prireditve uspešno zvalila kupce na nakupe v mestno središče.

Poleg prevoza na delo se je uporaba osebnega avtomobila za nakupe med letom 1994 in 2003 hitro povečala za 78%, kar je posledica gradnje nakupovalnih centrov na obrobju mesta z veliko ponudbo razpoložljivih brezplačnih parkirnih mest. Na nakupe se v Ljubljani odpravi le 3% ljudi z javnim prevozom. Z izboljšanjem trgovske ponudbe in delovnega časa trgovin bo do leta 2015 30% več nakupov opravljenih v centru mesta, kar bo imelo za posledico tudi večjo uporabo javnega prometa za nakupovanje. Večjo uporabo LPP za poti v center mesta bosta spodbudili tudi novi krožni liniji manjših avtobusov na plin v ožjem centru mesta in njegovem zaledju.

8 • Na množične prireditve se bo 50% več ljudi pripeljalo z avtobusi lpp.

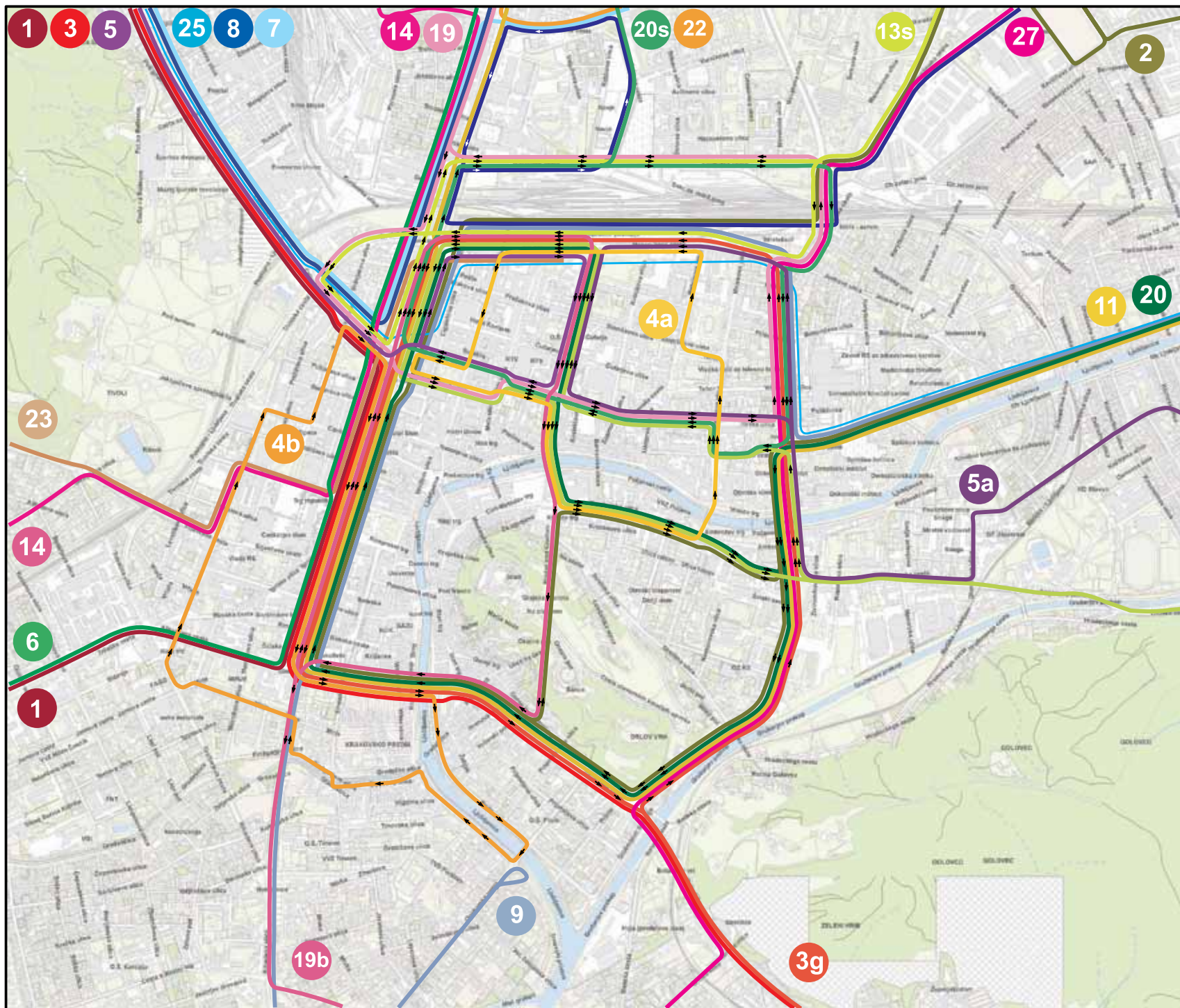
AKCIJA 8 NA MNOŽIČNE PRIREDITVE SE BO 50% VEČ LJUDI PRIPELJALO Z AVTOBUSI LPP.

ZAP. ŠT.	UKREP
8.1	Uvedba posebne LPP vozovnice poleg vstopnice na množične prireditve nad 100 ljudi
8.2	Uvedba mobilnostnih načrtov za velike prireditve

PRIMERI DOBRE PRAKSE

V Centru Stožice velja poseben režim z dodatno ponudbo LPP linij pred začetkom in na koncu velikih množičnih prireditev.

Ob množičnih prireditvah v Ljubljani se meščani, ki živijo ob prireditvenih prizoriščih, stalno pritožujejo, ker avtomobili nenadzorovano zasedejo vse javne površine in motijo javni red in mir po koncu prireditve. MOL si bo skupaj z dodatnim številom mestnih avtobusov pred začetkom in po koncu prireditev prizadevala za polovico povečati delež javnega prevoza obiskovalcev športnih tekem, kulturnih in zabavnih prireditev.

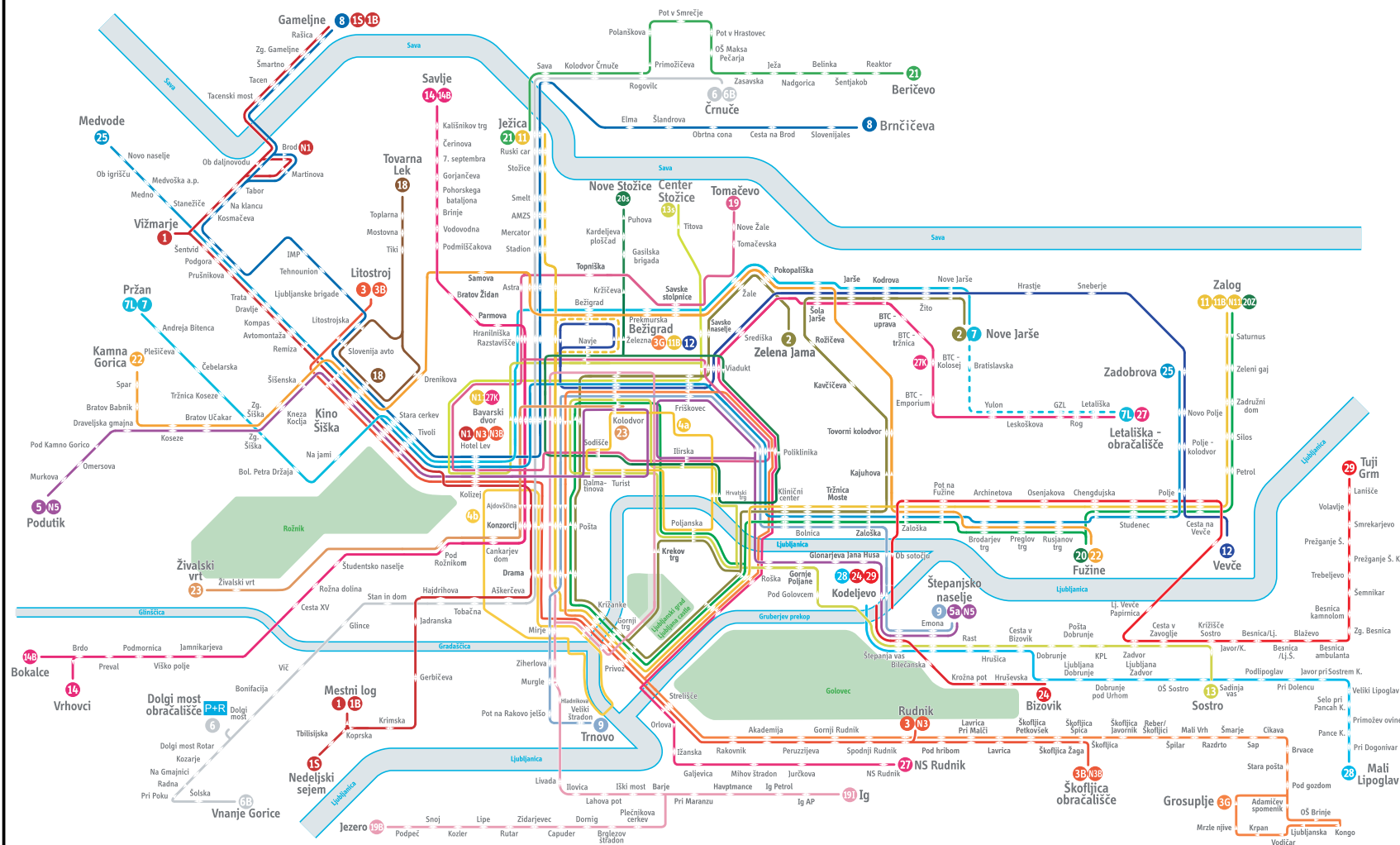


PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL
 Načrt prometne ureditve mestnega središča do 2015
 OMREŽJE LINIJ JAVNEGA PREVOZA LPP
 ukrepi do 2015

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve mestnega središča do 2015

OMREŽJE LINIJ JAVNEGA PREVOZA LPP



“Zadovoljivo stopnjo mobilnosti prebivalstva, ki mora temeljiti na uporabi v danih razmerah najbolj primerne transportnega sistema, bo Slovenija zagotavljala z učinkovitim in privlačnim sistemom javnega potniškega prometa, ki bo zmanjševal potrebo po uporabi osebnih avtomobilov”

(Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (2006))

Z rastjo motorizacije so se prometne razmere v Ljubljani desetletja odmikale od postavljenih ciljev trajnostne mobilnosti. Tudi novejši podatki kažejo na prevladujoč delež osebnega prometa, ko je v jutranji konici na mestnih cestah 68% avtomobilov, 13% avtobusov LPP in skupaj 20% kolesarjev in pešcev. (T. Guzelj 2011)). Povečana uporaba osebnih avtomobilov povečuje obremenitve cestnega omrežja z motornim prometom. Čemur sledijo gradnje novih in širitev obstoječih cest ter izboljšave pretočnosti križišč. Izboljšave pogojev za osebni motorni promet pritegnejo še dodatne prometne tokove tako, da avtomobili razširjeno omrežje mestnih cest kmalu spet zapolnijo. Nasprotno temu napredna mesta zastoje in druge težave, ki jih povzročajo osebni avtomobili, obvladujejo z optimizacijo obstoječih cest za alternativna prevozna sredstva. Na ta način postopoma ustvarjajo razmere, da postajajo javni prevoz, kolo in hoja na račun prevoza z osebnimi avtomobili bolj praktična in hitrejša izbira. Na ta način se z omejevanjem motornega prometa zmanjšuje onesnaženje zraka in hrup posebno ob glavnih prometnicah, zmanjša se število težkih prometnih nesreč, zaradi bolj dejavnega življenjskega sloga prebivalcev pa se izboljšuje tudi javno zdravje.

DOKUMENTI IN ARGUMENTI

Program varstva okolja za MOL 2007–2013 (MOL, 2008), OPN MOL Strateški del (2010), OPN MOL Izvedbeni del (2010); Javni promet v Ljubljanski urbani regiji, (2011 RRA LUR), OGD P MOL (proračun 2011), Makro-, mezo- in mikroskopska prometna preveritev koncepta trajnostnega prometa v Ljubljani (Guzelj, 2011).

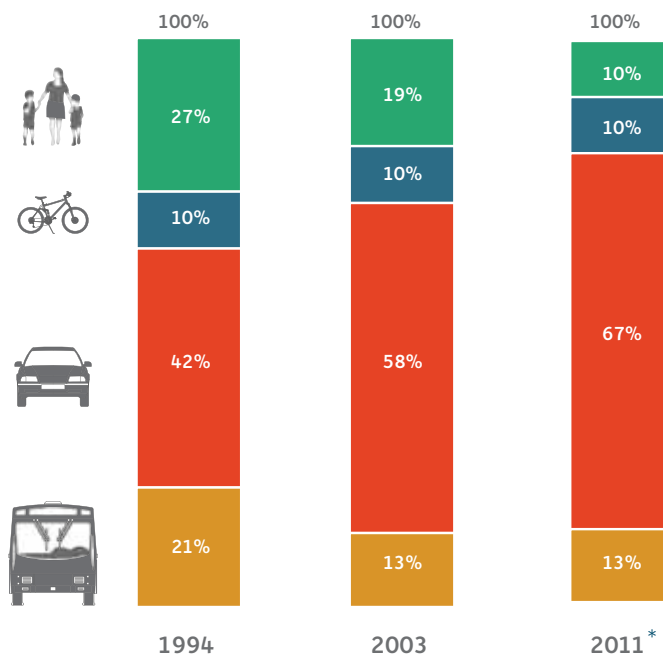
UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

42

shema

tekst



PRIMERJAVA DELEŽEV VRST MOBILNOSTI V LETIH 1994, 2003 IN 2011 (V %)

Vir: -MOL, Oddelek za urbanizem:
Anketa po gospodinjstvih, raziskava potovalnih navad prebivalcev Ljubljanske regije, november 2003

* Makro-, mezo- in mikroskopska prometna preveritev koncepta trajnostnega prometa v Ljubljani (Guzelj, 2011).

opombe

Prepričanje, da bo osebni avto izpolnil zahteve po dostopnosti prebivalcev in obiskovalcev mest, se je že spremenilo v svoje nasprotje. Prometni zastoji v konicah, prometni zamaški, obremenitve okolja in ogrožanje javnega zdravja so znaki naraščajoče prometne krize. Vedno bolj postaja jasno, da bomo morali močno zmanjšati odvisnost od osebnega avtomobila, če hočemo ohraniti njegovo mobilnost in zmanjšati naraščajoče stroške potratne uporabe avtomobilov za vožnje v mesto in še posebej po mestu.

Primerjava izbora prometnega sredstva med letom 1994 in 2003 kaže na kar 37% upad uporabe javnega prevoza in 29% zmanjšanje hoje, delež poti opravljenih z osebnim avtom pa se je v tem obdobju zvišal na 58%, kar pomeni 37% rast.

Cilj je do leta 2015 za 20% zmanjšati delež potovanj opravljenih z osebnim avtomobilom. Ključno za doseg tega cilja je poleg izboljšanih pogojev za hojo, kolesarjenje in izboljšane ponudbe udobnega in hitrejšega javnega prevoza tudi izvajanje parkirne politike, ki z ponudbo razpoložljivih parkirnih mest in ceno parkiranja vpliva na avtomobilski promet. MOL bo s pomočjo mobilnostnih načrtov in svetovanja vplivala na mobilnost velikih generatorjev prometa, ki jih predstavljajo največji zaposlovalci v mestu. Ljubljana bo na obstoječih cestnih površinah izboljšala pogoje za varno vožnjo in potovalni čas alternativnih prevoznih sredstev.

9 • Diferencirana parkirna politika bo vplivala na spremembo prometnih navad.

naslov

poglavje

kategorija

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

43

UKREPI

shema

tekst

Mirujoči promet povzroča največ problemov v centru mesta, odkoder se zaradi vedno večjih omejitev prenaša v neposredno zaledje centra mesta, kjer iščejo vozniki čim bližja parkirna mesta najbolj množično v območjih Stara Šiška, Rožna dolina, Mirje, Trnovo, Poljane, Tabor, Vodmat, Župančičeva jama. Problemi neurejenega in nepravilnega parkiranja se zaradi pomanjkanja parkirnih prostorov zaostrejujejo tudi v spalnih naseljih (npr. Savsko naselje, Štepanjsko naselje, Fužine, Jarše, Bratovševa ploščad, idr), kjer so stanovalci primorani parkirati na zelenicah, na pločnikih in intervencijskih poteh.

(Ocena ogroženosti in varnostnih tveganj na območju MOL, april 2011).

Količina parkirnih mest in cena parkiranja na izvoru in cilju voženj sta pomembna dejavnika, ki vplivata na izbor prevoznega sredstva. Izboljšanje pogojev za mirujoči promet, predvsem za dnevno parkiranje, je mogoče doseči z naslednjimi ukrepi:

- z izgradnjo novih prestopnih postaj P&R ob mestnih vpadnicah blizu avtocestnih priključkov in železniških postajališč,
- z ustrezno cenovno politiko parkiranja po načelih: bližje = dražje, kratkotrajno = cenejše oz. dolgotrajno = dražje,
- s spodbujanjem uporabe javnega prevoza z JPP z različni ukrepi, kot so: potovalni načrti podjetij in uradov, nadenarno nadomestilo stroškov prevoza na delo in iz dela, ipd.
- s spodbujanjem gradnje parkirišč v večetažnih garažah zaradi bolj gospodarne rabe razpoložljivih zemljišč,
- z bolj primernimi normativov za ureditev parkiranja v stanovanjskih območjih. (OPN SD)

opombe

AKCIJA 9 DIFERENCIRANA PARKIRNA POLITIKA BO VPLIVALA NA SPREMEMBO PROMETNIH NAVAD.

ZAP. ŠT.	UKREP
9.1	Širitev parkirnih con znotraj obvoznice
9.2	Izgradnja omrežja prestopnih točk P&R na uvozi v mesto
9.3	Sprememba parkirnih standardov za novogradnje glede na bližino linij javnega prevoza LPP
9.4	Gradnja skupinskih garažnih hiš in ureditev mirujočega parkiranja za stanovalce
9.5	Širjenje območja nadzora in preprečitve nelegalnega parkiranja do obvoznice

PRIMERI DOBRE PRAKSE

Z izgradnjo garažne hiše Kongresni trg so bila ukinjena parkirna mesta za osebne avtomobile in avtobuse na površini trga, na okoliških ulicah pa so parkirna mesta namenjena izključno stanovalcem in zaposlenim v območju omejenega lokalnega prometa. Na parterni površini se je odprl prostoren in kvaliteten javni prostor, med tem je v garažni hiši več kot tretjina parkirnih mesta namenjena stanovalcem.

Ulična parkirna mesta bodo namenjena predvsem stanovalcem. V ta namen bo MOL postopno uvajala parkirne cone v goste naseljenih soseskah in četrtih, kjer bodo ulična parkirna mesta plačljiva in omejena na 2 uri. S tem ukrepom bo omejena možnost parkiranja dnevnih migrantov na parkiriščih za stanovalce. Dnevnim migrantom bodo na voljo parkirna mesta v prestopnih postajah P&R na začetkih vpadnic v obrobju mesta in v javnih garažnih hišah. MOL bo stanovalcem sosesk ponujala gradnjo skupnih garažnih hiš na svojih zemljiščih, s čimer se bodo osvobodile avtov zelene površine v soseskah in izoblikoval varen ter privlačen javen prostor. V centru mesta bodo javne garažne hiše postopoma nadomestile parkirna mesta na cestni površini. Novi parkirni standardi za novogradnje bodo upoštevali naslednja izhodišča:

- parkirnimi normativi naj sledijo ciljem PP MOL
- z boljšo dostopnostjo do javnega potniškega prometa se naj število potrebnih parkirnih mest zmanjšuje, center mesta naj bo brez parkirnih normativov
- izobraževalne, kulturne, športne ustanove, ter socialni, študentski in dijaški domovi in površine za lokalno oskrbo v pritličjih stavb naj bodo izvzeti pri določitvi minimalnih parkirnih standardov.
- poslovne dejavnosti v parkirni coni 2 naj zagotavljajo maksimalno 30% parkirnih mest za zaposlene, in v parkirni coni 3 maksimalno 60%
- določila za parkirna mesta na terenu se naj prilagajajo prostorskim in arhitekturnim kvaliteta novogradnje
- določi se naj minimalno število PM za kolesa in njihova kvaliteta (stopnja zaščite pred vremenskimi vplivi in krajo)
- v primeru utemeljenih finančnih, prostorskih ali arhitekturnih omejitev naj ima mestna uprava možnost določanja izjem od zahtevanih parkirnih normativov.

10 • Deset največjih zaposlovalcev v mestu bo pripravilo in izvajalo svoje načrte mobilnosti prevozov v službo po tretjinskih deležih uporabe prometnih sredstev.

naslov

poglavje

kategorija

UKREPI

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

45

shema

tekst

AKCIJA 10 DESET NAJVEČJIH ZAPOSLOVALCEV V MESTU BO PRIPRAVILO IN IZVAJALO SVOJE NAČRTE MOBILNOSTI PREVOZOV V SLUŽBO PO TRETJINSKIH DELEŽIH UPORABE PROMETNIH SREDSTEV.

ZAP. ŠT. UKREP

10.1 Uvedba potovalni načrtov za 5 zaposlovalcev

10.2 Vzpostavitev mobilnostne info točke

Največji zaposlovalci v mestu imajo tudi največji vpliv na prerazporeditev potovanj z avtomobila na alternativna prevozna sredstva. MOL bo prva med njimi za potrebe občinske uprave izdelala mobilnostni načrt, ki bo vseboval navodila za uporabo LPP, navodila za kolesarjenje, popravila in shrambo koles, mesečne vozovnice za mestni in regionalni prevoz, način združevanja voženj z osebnim avtomobilom in karto najbližjih polnilnikov za električna kolesa in skuterje. Do leta 2015 bo vzpostavljena prva informacijska točka, kjer se bodo zbirali vsi podatki in napotki o trajnostni mobilnosti v MOL.

Razlogi za odločitev o izbiri prevoznega sredstva so predvsem racionalni. Ljudje običajno izberejo tisto prevozno sredstvo, ki jih bo najhitreje pripeljalo do določenega cilja. Ljudje v Kopenhagenu izberejo v ta namen najpogostejše kolo, medtem ko dajo v Zürichu zaradi hitrejše alternative prednost javnemu prevozu. Iz obrnjene prometne piramide izhaja, da naj imajo minimalni standardi za pešce, kolesarje in javni promet prednost pred pretočnostjo osebnega prometa.

opomba

11 • Na treh vpadnicah bo v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas za avtobuse lpp od osebnih avtomobilov.

shema

tekst

AKCIJA 11 NA TREH VPADNICAH BO V PROMETNIH KONICAH ZAGOTOVLJEN HITREJŠI POTOVALNI ČAS ZA AVTOBUSE LPP OD OSEBNIH AVTOMOBILOV.

ZAP. ŠT.	UKREP
11.1	Zagotavljanje večjih potovalnih hitrosti LPP od osebnih vozil na 3 glavnih cestah
11.2	Razbremenjevanje osebnega prometa na obstoječih cestah v bližini novozgrajenih cest
11.3	Preveritev uvedbe vstopne cestnine v mesto po izgradnji omrežja P&R
11.4	Rekonstrukcije mestnih cest
11.5	RekonstrukcijemestnihcestpoNavodilihzanačrtovanjemestnihcestvsklopugradnjekanalizacije
11.6	RekonstrukcijemestnihcestpoNavodilihzanačrtovanjemestihcestvsklopugradnjeplinovodapo Operativnem planu MOL
11.7	Rekonstrukcije mestnih cestpoNavodilihza načrtovanje mestnih cestvsklopugradnje vodovoda po Operativnem planu MOL
11.8	Rekonstrukcije križišč po Navodilih za načrtovanje prometnih površin v MOL

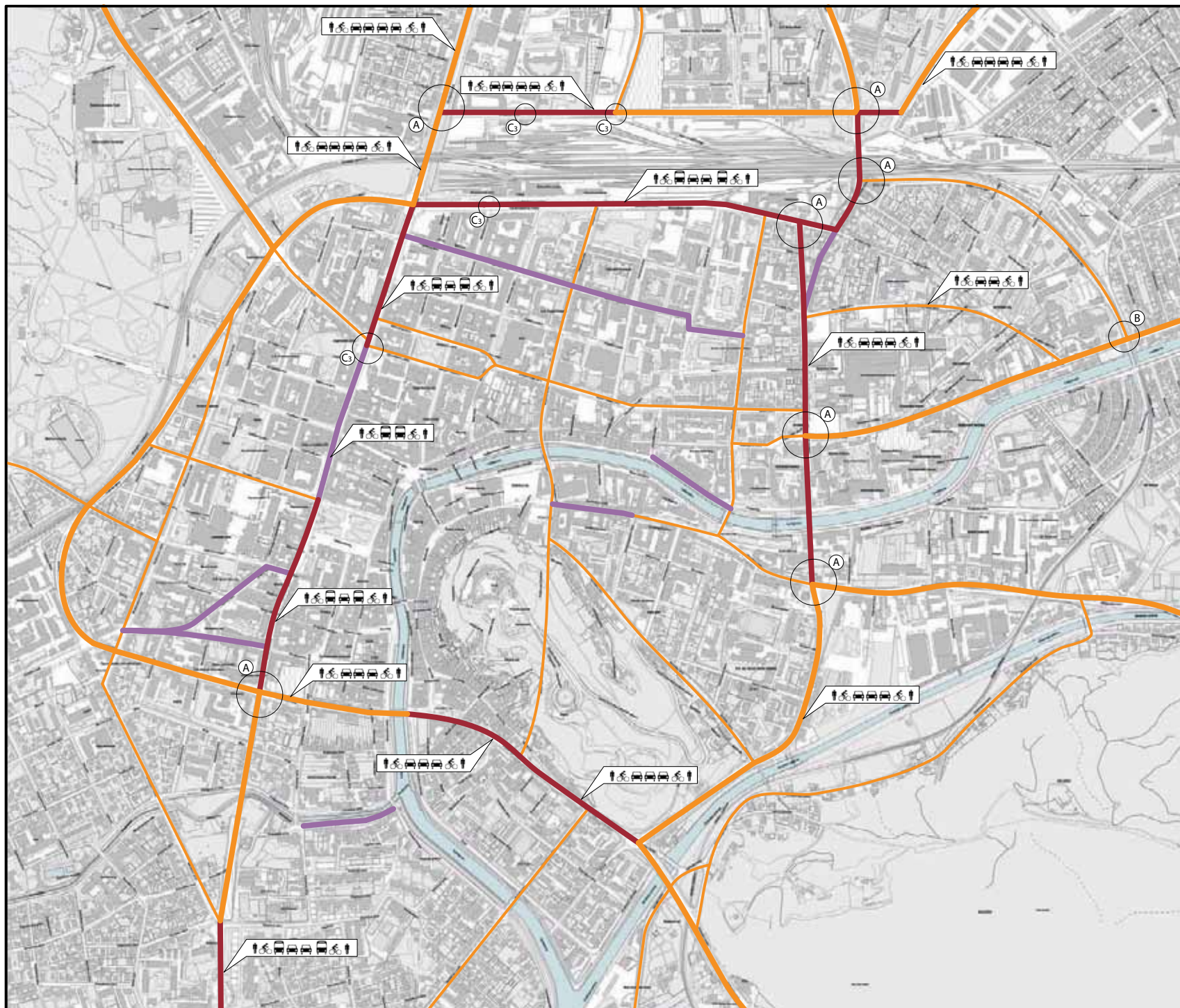
opomba

PRIMERI DOBRE PRAKSE

Z izgradnjo Fabijanijevega mostu pri Cukrarni in dokončanju notranjega obroča bo lahko osrednji del Slovenske ceste mogoče preurediti z namenom, da bo na njej bistveno več prostora za pešce, kolesarje in javni prevoz, cesta pa razbremenjena avtomobilskega prometa razen za dostavna in urgentna vozila.

Do 2015 bo Ljubljana povečala pretočnost javnega prevoza na treh vpadnicah, kjer se bodo avtobusi hitreje vozili kot osebni avtomobili. V ta namen bo poizkusno najprej uveden ločen rumen pas za vozila LPP in prednostna obravnava LPP v križiščih na Dunajski cesti po izgradnji Štajerske vpadnice. Ob gradnji novih cest zaradi preusmerjanja prometnih tokov iz stanovanjskih območji bodo sočasno obstoječe ceste s fizičnimi ukrepi zmanjševanja pretočnosti osebnih vozil razbremenjene tranzitnega prometa osebnih avtov. Izjema so ceste, ki predstavljajo manjkajočo prometno navezavo na nova zazidalna območja. Ljubljana bo z rekonstrukcijo nekaterih mestnih cest dopolnila manjkajoče odseke kolesarskih stez in razširila pločnike, kjer je to potrebno tudi z zožanjem ali zmanjševanjem prometnih pasov za osebna vozila. Po izgradnji omrežja P&R bo Ljubljana razmislila o uvedbi vstopnih taks za vožnjo v MOL.

OMREŽJE CEST



OPN - ID



 preurejeno

 obstoječe

skupni prometni prostor



profil ceste

 sprememba križišča

A tip križišča

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve MOL do 2015

OMREŽJE CEST Z UMIRJENIM PROMETOM

Navodila za varnostne cone okoli šol

Ukrepi, ko varnostna cona poteka po glavni mestni cesti:

- namestitev stacionarnega radarja in kontrolnih kamer za beleženje vožnje skozi rdečo luč ob glavni mestni cesti
- ureditev varnih križišč z minimalni zavijalnimi radiji, sredinskimi otoki in semaforiziranimi zavijalnimi pasovi
- interval za prehod pešcev na vsakih 60s
- namestitev odštevalnikov na prehodih za pešce
- v času prihodov v šolo in odhodu šolarjev domov nadzor mestnega redarstva

Ukrepi, ko zbirna cesta poteka čez varnostna cona:

- omejitev hitrosti na 30km/h
- ureditev varnih križišč z minimalni zavijalnimi radiji
- dvig celotnega križišča in razširitev pločnika v obliki ledvic

Ukrepi, ko dovozna cesta prečka varnostno cono:

- omejitev hitrosti na 10km/h (območje umirjenega prometa)
- dvig križišča in prehodov za pešce, ureditev pločnika v obliki ledvic
- fizični ukrepi umirjanja prometa

Navodila za urejanje območij umirjenega prometa 30km/h

- dvignjena križišča in prehodi za pešce ob vstopu in znotraj 30km/h območij
- prehodi za pešce v obliki ledvic, vsaj 5m odmik od zebre do prvega parkirnega mesta
- minimalni radiji v križiščih
- predčasen vklop zelene za pešce in kolesarje
- kolesarjenje po cestišču, označen s piktogrami, in je v enosmernih ulicah dovoljeno tudi v nasprotno smer, direktno vodenje v križišču

Navodila za urejanje območij umirjenega prometa 10km/h

- dodatni fizični ukrepi prometa: šikana, zožitve, slepe ulice, grbine

● osnovna šola

○ radij 200m

■ cona 30km/h

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve MOL

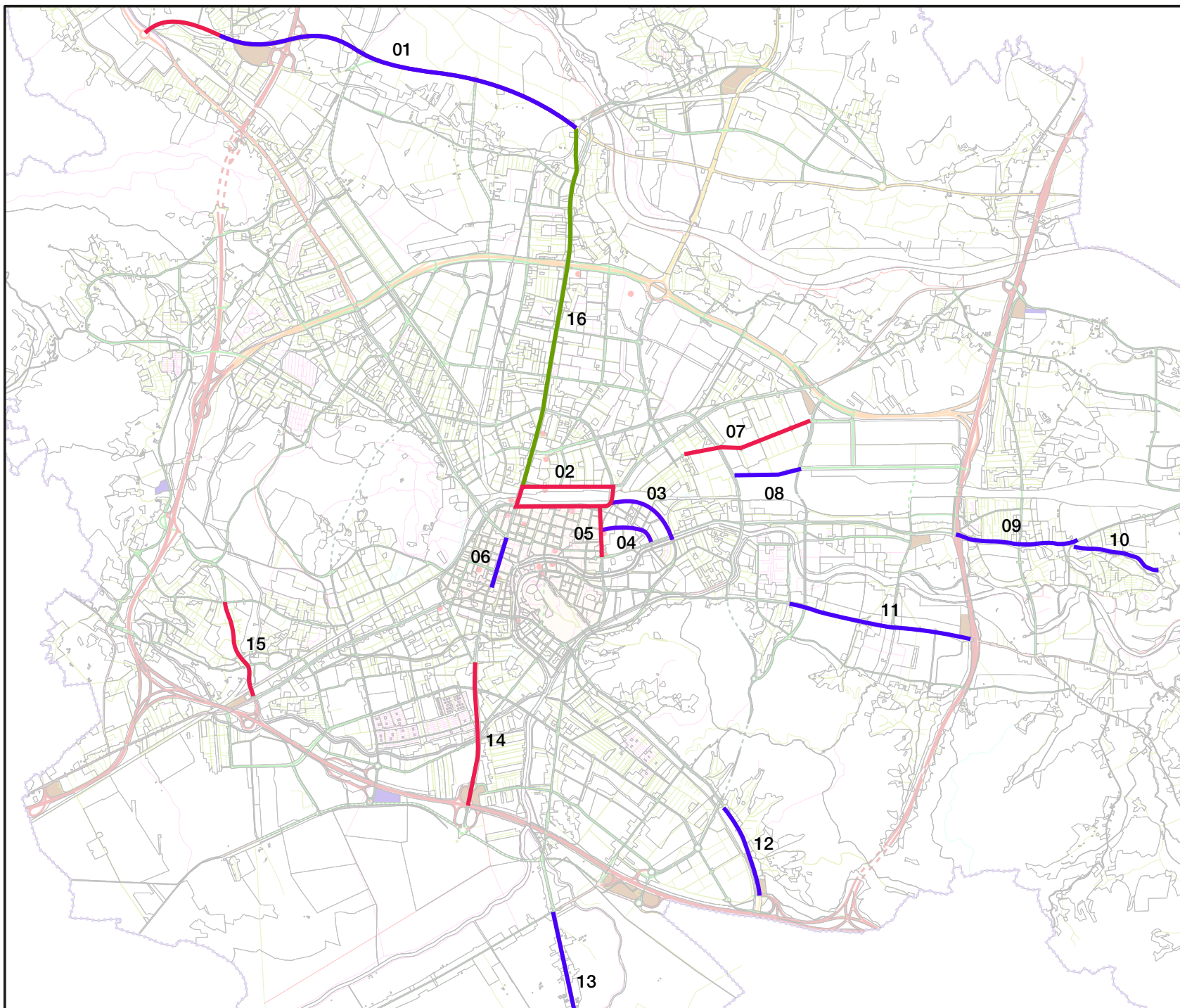
OMREŽJE CEST IN P&R DO 2015

CESTE

01. Povezava Dunajska cesta - Celovška cesta (DARS)
02. Rekonstrukcija obroča Vilharjeva - Masarykova
03. Grablovičeva ulica
04. Bohoričeva ulica
05. Povezava Njegoševa - Roška (sklenitev notranjega cestnega obroča)
06. Slovenska cesta
07. Kavčičeva ulica
08. Rekonstrukcija Letališka cesta
09. Rekonstrukcija Zaloška cesta
10. Rekonstrukcija Kašeljka cesta
11. Rekonstrukcija Litijska cesta
12. Razširitev Doljenjska cesta
13. Rekonstrukcija Ižanska cesta
14. Barjanska cesta
15. Povezava Tržaška - Cesta na Brdo (podvoz pod železnico)

LEGENDA

- cesta - povezava
- cesta - rekonstrukcija



PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve MOL

OMREŽJE CEST IN P&R DO 2020

MESTNE VPADNICE

- 01. Celovška cesta
- 02. Dunajska cesta
- 03. Šmartinska cesta
- 04. Zaloška cesta
- 05. Dolenjska cesta
- 06. Barjanska cesta
- 07. Tržaška cesta
- 08. Nova štajerska vpadnica

OBMOČJA PARKIRAJ IN SE PELJI

- 11. Nove Stanežiče
- 12. Rudnik 2
- 13. Barje
- 14. Dolgi most (razširitev)
- 15. Črnuče
- 16. Zadobrova
- 17. Zalog
- 18. Brezovica
- 19. Stožice
- 20. Studenec
- 21. Lilijska

DISTRIBUCIJSKI CENTER

- 22. Sneberje

CESTE

- 31. Povezava Nove Stanežiče - Brod
- 32. Rekonstrukcija Nemška cesta
- 35. Povezava Grablovičeva ob dolenski železnici
- 36. Povezava Njegoševa - Roška (ekvivalent notranjega cestnega obroča)
- 38. Povezava Hladnikova - Cesta v Mestni Log
- 39. Povezava Koprška - Cesta 2. cesarjev
- 40. Povezava Gregorinova - Koprška (podvoz pod železnico)
- 41. Povezava Tržaška - Cesta na Brdo (podvoz pod železnico)
- 42. Povezava Baragova - Nova štajerska vpadnica
- 43. Rekonstrukcija obroča Vilharjeva - Masarykova
- 44. Povezava Šmartinska - Grablovičeva (podvoz pod železnico)
- 45. Rekonstrukcija Lilijske ceste
- 46. Rekonstrukcija Peruzzijske ulice
- 47. Povezava odgalska odpadkov in južnega dela Ljubljane na obvoznico
- 48. Povezava Brdo - Cesta na kluč
- 49. Sadinja vas
- 50. Povezava Južna obvoznica - predor Golovec - Šmartinka
- 51. Bratislavska cesta
- 52. Kavčičeva ulica
- 53. Povezava Gregorinova - Drenikova
- 54. Rekonstrukcija Topniška
- 55. Rekonstrukcija Bohoričeva
- 57. Povezava Španska - Kajuhova
- 58. Rekonstrukcija Slovenske ceste
- 59. Rekonstrukcija Letališka cesta
- 60. Rekonstrukcija Kašteljska cesta
- 61. Rekonstrukcija Izemska cesta

RAZNO

- 71. Potniški center Ljubljana (železniška in avtobusna postaja, garažna hiša)
- 72. Preselitev remize LPP
- 73. Sportno letališče Ljubljana

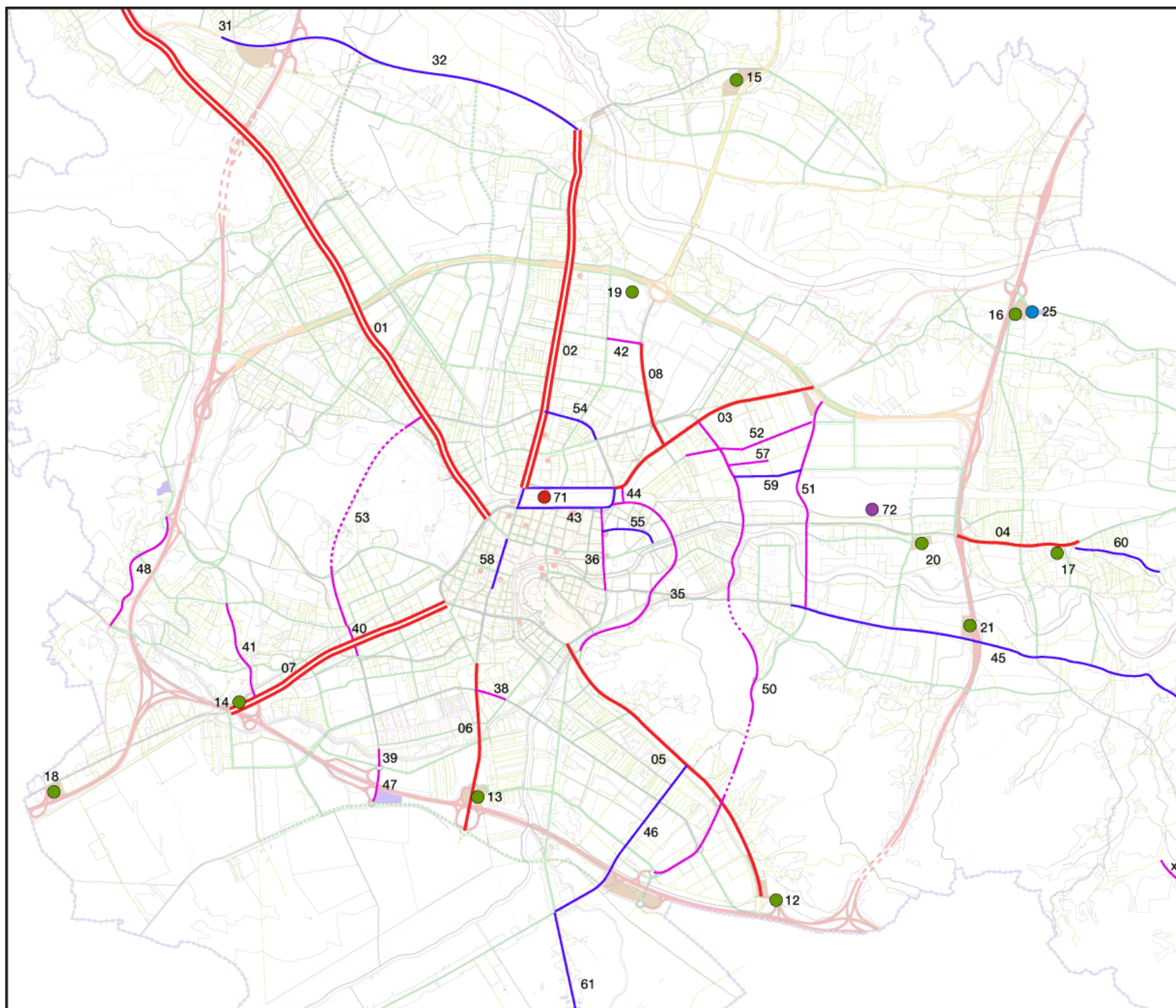
LEGENDA

REKONSTRUKCIJA MESTNIH VPADNIC

- 6 pasov (od tega 2 rumena)
- 4 pasovi (od tega 2 rumena)

- cesta - povezava
- cesta - rekonstrukcija

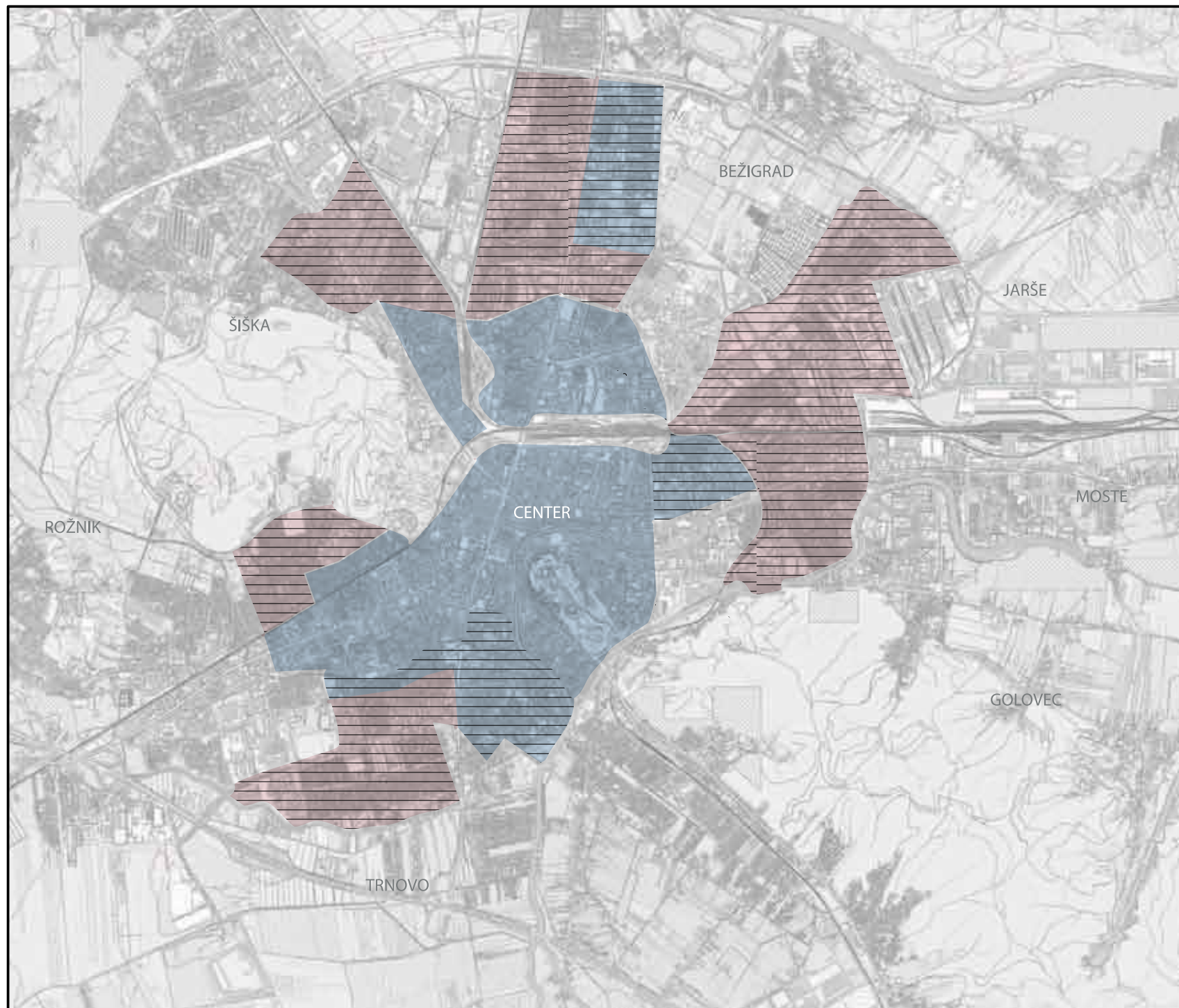
- parkiraj in se pelji
- distribucijski center
- nova remiza
- Potniški center Ljubljana



PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve MOL do 2015

PARKIRNE CONE



 parkirna cona 1
max. 3h 70 cent/h
pon-pet 9.00-22.00

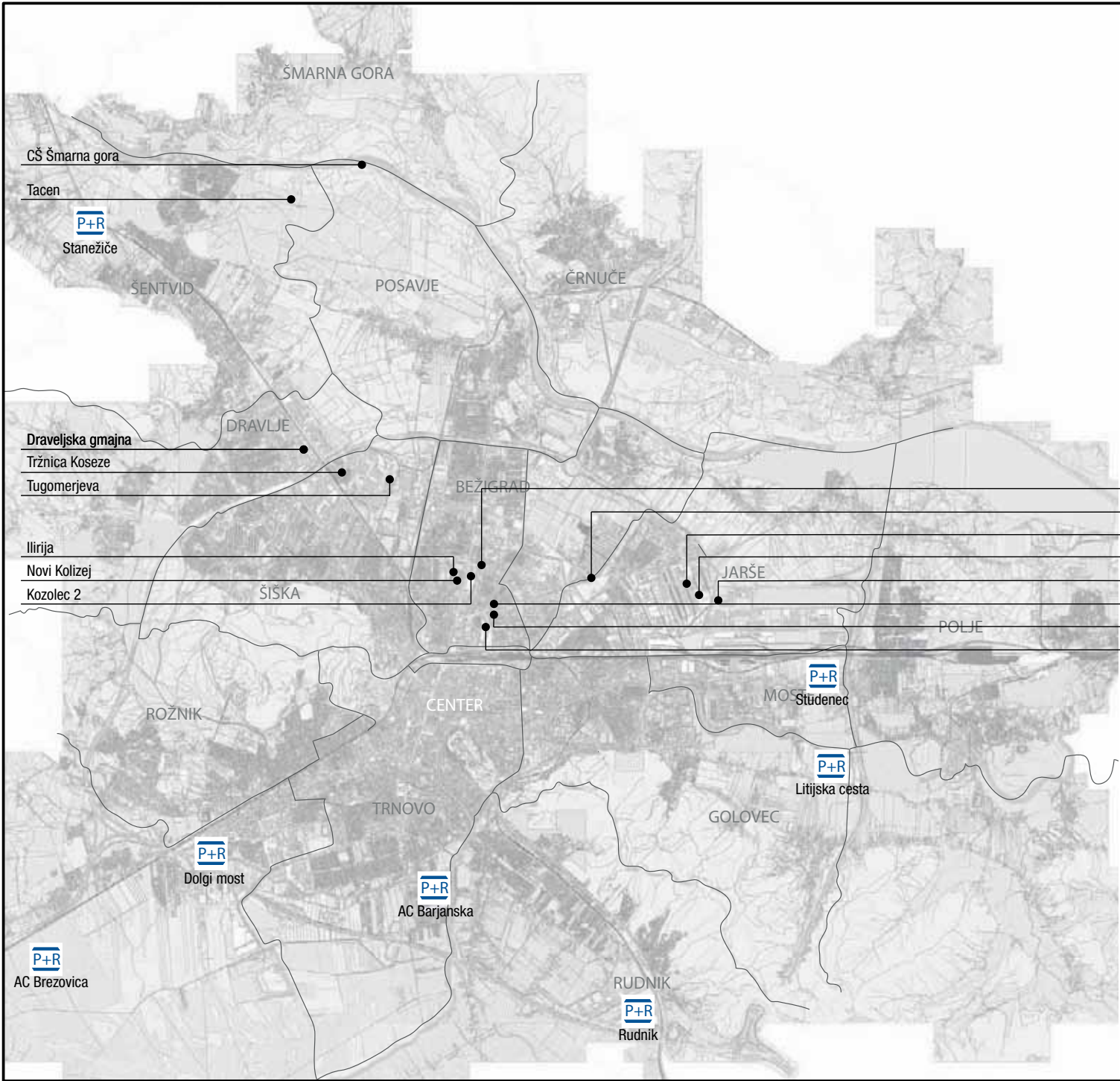
 parkirna cona 2
max. 10h 40cent/h
pon-pet 9.00-22.00

 predvidena uvedba
 parkirne cone

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve MOL do 2015

OMREŽJE MIRUJOČEGA PROMETA IN P&R



seznam garažnih hiš

Ime

Emonika
Tržnica Moste
Fužine
Preglov trg
Rusjanov trg
Tržnica
Krekov trg
Grad
CŠ Šmarna gora
Tacen
Glinškova ploščad
Draveljska gmajna
Tržnica Koseze
Tugomejeva
Ilirija
Novi Kolizej
Kozolec 2

seznam prestopnih točk P&R

Ime	PM
AC Brezovica	436
AC Barjanska	270-780
Rudnik	695
Litjska	250
Studenec	250
Stanežiče	1311
Stožice	1200
Dolgi most	350 (217)

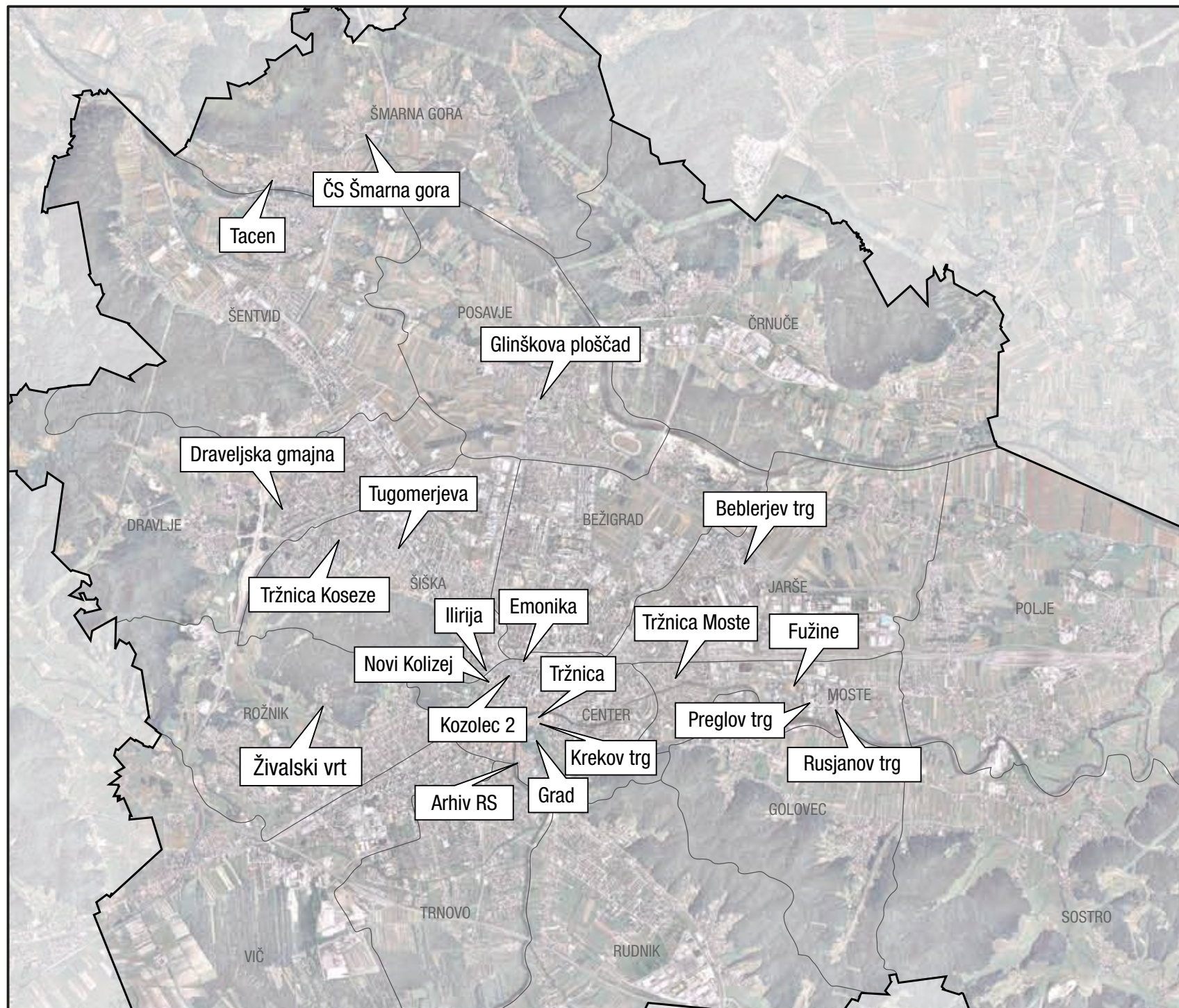
● garažna hiša

P+R prestopna točka P&R
parkiraj in se pelji

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MOL

Načrt prometne ureditve MOL do leta 2015

OMREŽJE NOVIH GARAŽNIH HIŠ



PRIMER PROROČILA O DOSEGANJU CILJEV PPMOL ZA JUNIJ 2012

shema

tekst

CILJI ZA PODROČJE PROMETA	KAZALEC	CILJ 2015	JAN-JUN 2012	JAN-JUN 2011	RAZLIKA	OCENA 2012
PEŠCI	• površina peš con in skupnega prometnega prostora - shared space	• povečanje peš con in skupnega prometnega prostora - shared space za 20%				
KOLESARJI	• število kolesarjev na Dunajski, Celovški, Drenikovi	• 2.800.000 kolesarjev na leto				
JPP	• število validacij z Urbano	• 64.000.000 validacij na leto				
AVTOMOBIL	• število voženj z avtom po Dunajski, Celovški, Drenikovi	• Dunajska žel. podvoz smer center: 18.650 vozil, Celovška žel. podvoz smer center 2015: 17.004 vozil, AC zahod - Tržaška smer center 2015: 14.220 vozil				
VARNOST NA CESTAH	• število mrtvih pešcev in kolesarjev znotraj obvoznice	• nobenih mrtvih pešcev in kolesarjev znotraj obvoznice				

TRENUTNE AKTIVNOSTI:

POTREBNE ODLOČITVE:

opomba

NAČRTOVANE AKTIVNOSTI:

PREDLAGANE REŠITVE:

Preverjanje doseganja ciljev je pomemben del izvajanja prometne politike, saj lahko le na ta način ugotovimo, kje smo na poti, ki vodi k postavljenim strateškim ciljem. Pravočasno preverjanje uspešnosti doseganja ciljev nam daje možnost, da lahko pravočasno usmerjamo oz. prilagajamo posamezne ukrepe ali prometne projekte. Tudi odločevalcem in strokovnjakom nudi sprotno preverjanje rezultatov zastavljenih strateških ciljev in novost, da se ustrezno in pravočasno odzovejo na ugotovljena odstopanja. Pristojne službe MOL bodo mesečno izdelovale Poročila o doseganju ciljev PPMOL, s katerimi bodo župan in TKŽ obveščeni o aktivnostih, stanju in indeksu doseganja ciljev. Na osnovi poročila bo MOL sproti preverjala in uspešno uresničevala zastavljene strateške cilje. Mesečna poročila o meritvah in opravljenem šteju so del Akcijskega načrta izvajanja PPMOL.

PRIPRAVA PROROČILA O DOSEGANJU CILJEV PPMOL

MONITORING

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

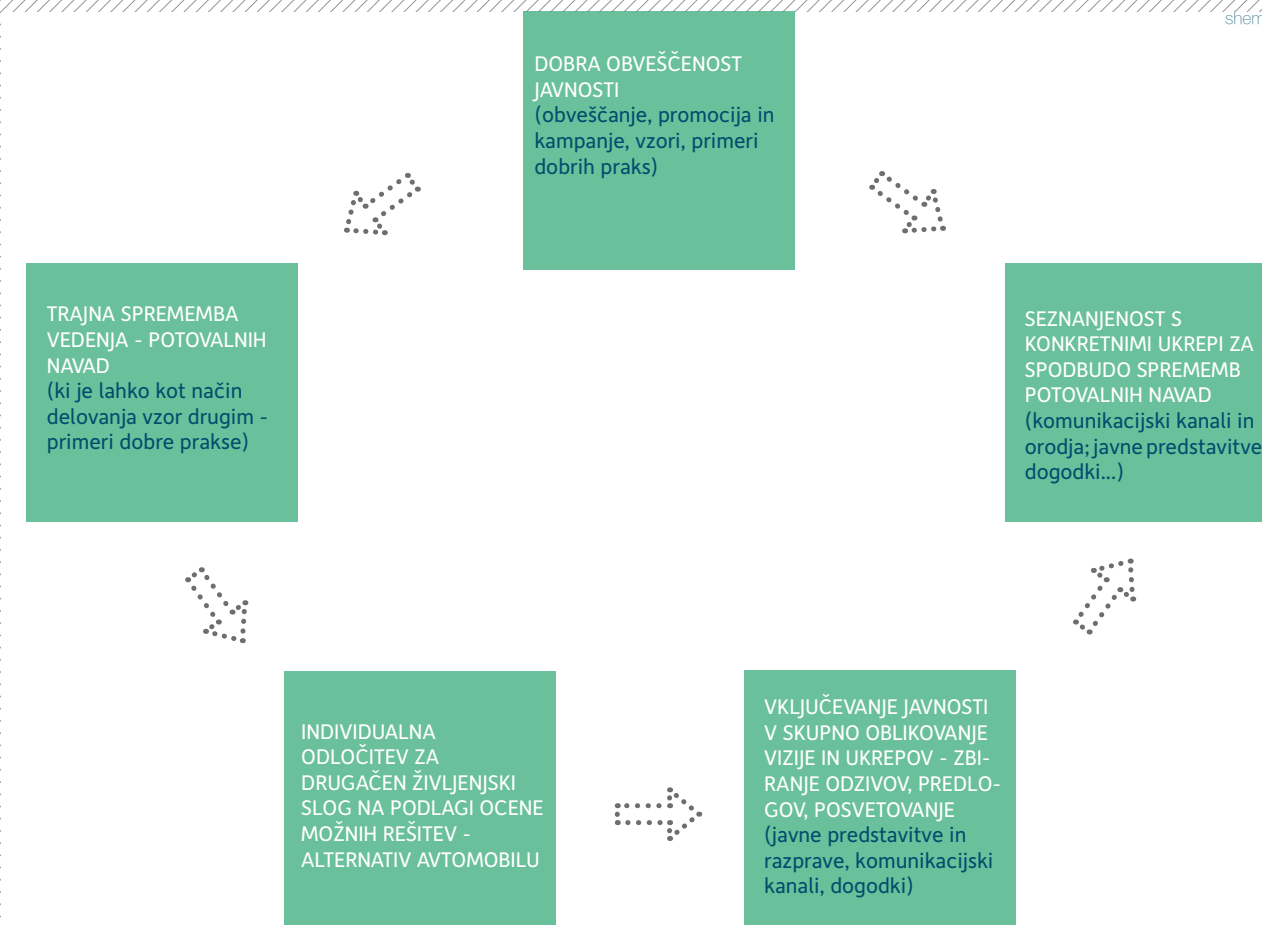


opombe

MERITVE

	POVRŠINA PEŠ CON + MEŠANIH CON	ŠTEVILO KOLESARJEV	ŠTEVILO VALIDACIJ MERITVE KAR- TICE	ŠTEVILO VOŽENJ Z AVTOM	ŠTEVILONESREČ PEŠCEV IN KOLESARJEV
NAČIN ZBIRANJA	• Seštevek novih peš con in skupnih prometnih prostorov	• 3 števcikolesarjev na Dunajski, Celovški, Drenikovi	• Seštevekvalidacijz Urbano	• Števci motornega prometa na Dunajski, Celovškiin Tržaški	• Policijska poročila o prometnih nesrečah v MOL
ENOTA	• m2	• Skupno št. kolesarjev v tekočem letu	• Skupnošt.validacij v tekočem letu	• Povprečni promet na delovni dan (6:30-21:30)	• Št. težko poškodovanih in smrtno ponesrečenih pešcev/kolesarjev v tekočem letu znotraj obvoznice
ODGOVORNI	• OGDP	• JPLPT, koordinator za kolesarjenje	• LPP	• OGDP, LPT	• Mestno redarstvo

CILJI KOMUNICIRANJA



STRATEGIJA OBVEŠČANJA O IZVAJANJU PPMOL IN VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

KOMUNICIRANJE

Javnost bomo obveščali o poteku in namenu projekta, pridobili bomo podporo projektu in posameznim ukrepom ter zvišali zavedanje o koristnosti projekta. Splošni komunikacijski cilji so informiranje, doseganje razumevanja, naklonjenosti in podpore ter uresničitev namere oziroma izvedbe ukrepov.

naslov

poglavje

kategorija

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

57

shema

tekst

opomba

KOMUNIKACIJSKA ORODJA IN KANALI

KOMUNICIRANJE

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

shema ■

tekst ■

OBVEŠČANJE IN VKLJUČEVANJE JAVNOSTI BO POTEKALO PREK NASLEDNJIH KOMUNIKACIJSKIH ORODIJ OZ. KANALOV:

- sporočilo za javnost;
- novinarska konferenca;
- glasilo Ljubljana (posebna priloga/stalna rubrika);
- glasilo Urban;
- interno komuniciranje (Obveščevalnik »MOL-ovci«, Intra);
- spletno mesto Ljubljana.si, posebna podstran na Ljubljana.si, izpostavljena na vstopni strani, Civitasljubljana.si, Visitljubljana.si, Lpp.si, Lpt.si, Jhl.si;
- spletna mesta in drugi kanali vseh deležnikov (ki jih posamezni dogodek/ukrep zadeva oz. vključuje);
- napovedniki dogodkov (Napovednik.com, Dogaja.se ...);
- socialna omrežja (Facebook, Twitter, LinkedIn);
- portali za izmenjavo videovsebin (You Tube, Vimeo, Genspot, Moj video ...)
- elektronska pošta (adreme: mediji, zainteresirana javnost, deležniki ...);
- letaki in druge tiskovine (samopostrežba letakov na različnih mestih – TIC, MOB-i-LNICE, infotočke LPP, LPT, JHL; deljenje ob vsakem dogodku in pred njim; vstavljanje v lastne publikacije in glasila);
- avtobusi (GEM, letaki – samopostrežno);
- Kavalir (letaki – samopostrežno);
- osnovne in srednje šole, fakultete, vrtci – letaki, plakati po šolah, e-sporočila vodstvu, Študentska organizacija UL;
- državna uprava, kulturne in športne ustanove, Gospodarsko razstavišče, podjetja z veliko zaposlenimi;
- javni dogodki, kampanje, srečanja (glej Razpredelnico 1).

NAČRT OBVEŠČANJA IN VKLJUČEVANJA
JAVNOSTI

Konkretne komunikacijske aktivnosti:

- vsako spremembo v prometu bomo pravočasno napovedali, javnost bomo seznanili s strokovno utemeljenimi koristmi, ki jih bodo prinesli novi ukrepi;
- javnost bomo obvestili o alternativah v času uvajanja sprememb (npr. kje se lahko gibljejo med zaporo določenega območja, gradnjo, namestitvijo nove infrastrukture ...);
- ko bo posamezen ukrep izveden, bomo pripravili posvet z javnostjo o »uporabi« novosti;
- izvajali bomo promocijo ukrepov na različnih javnih, družabnih dogodkih, prek različnih komunikacijskih kanalov, tudi v sodelovanju z drugimi organizacijami, izobraževalnimi in raziskovalnimi ustanovami, nevladnimi organizacijami, interesnimi skupinami;
- izdelali bomo časovni, finančni in vsebinski načrt izvajanja dejavnosti za spodbujanje ljudi k spremembi potovalnih navad (npr. že ob načrtovanih dogodkih, kot so akcija Za lepšo Ljubljano, Teden trajnostne energije, Dan Zemlje, Svetovni dan okolja, Junij v Ljubljani in drugi poletni festivali, Evropski teden mobilnosti, Dan varnosti na cestah ...);
- javnost bomo spodbujali k uporabi trajnostnih mobilnih sredstev, posebej ob napovedih kulturnih, športnih in drugih javnih, zlasti množičnih prireditvah.

PREGLEDNICA 1

KOMUNICIRANJE

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

KAJ?	ZA KOGA?	KJE / KAKO?	KDAJ?
PREDSTAVITVE NA ČS	• Predstavniki ČS	• Predstavitev PP MOL na vseh ČS	• Pred objavo gradiva za sejo MS MOL
JAVNE RAZPRAVE	• Splošna in strokovna javnost, mediji	• Izčrpna predstavitev predloga	• Ob objavi gradiva za sejo MS MOL
ZLOŽENKA*	• Splošna javnost, mladina	• Glavni poudarki PPP; kaj mesto in meščani pridobijo s PP; kontakti in nadaljnje informacije	• Po sprejemu na MS MOL, v sklopu drugih projektov (ETM,...)
PUBLIKACIJA	• Strokovna javnost, mediji in splošna javnost	• Tematska Ljubljana	
NOVINARSKA KONFERENCA	• Mediji	• Novinarska konferenca s podrobnejšo predstavitvijo vsebine PP MOL	• Ob objavi gradiva za sejo MS MOL
SPOROČILA ZA MEDIJE	• Splošna javnost, mnenjski voditelji ter odločevalci, mediji	• Kontinuirano (ob začetku posameznih projektov, dokončanju letih, pomembnih mejnikih...)	
PROMOCIJSKE KAMPANJE	• Splošna javnost	• Začetek šole (september 2012, 2013) Začetek študija (oktober 2012, 2013) Evropski teden mobilnosti (16.–22. 9. 2012) Svetovni dan zdravja (7. 4. 2013) Akcija Za lepšo Ljubljano (22. 3.–22. 4. 2013) Svetovni dan Zemlje (22. 4. 2013) Svetovni Teden trajnostne energije (18. –22. 6. 2013) Dan okolja (5. 6. 2013)	• Od 2012 do 2020
DRUGI DOGODKI	• Splošna javnost, mediji	• PP MOL bomo predstavljali in promovirali ob drugih priložnostih. Na primer ob prenovi posameznih prometnih ali zelenih površin, ob spremembah in podaljšanju linij LPP, ob odprtju nove garažne hiše, ob začetku kolesarske sezone in vožnje Kavalirja, ob obletnici dogodkov, povezanih s prometom (dan varnosti na cestah, dan žrtev prometnih nesreč,) ... PP MOL bomo predstavili tudi na sejmiš Turizem in prosti čas, Študentska arena, Narava-zdravje ...	• Od 2012 do 2020
INTERNO KOMUNICIRANJE	• Interna javnost	• Objave v interni reviji Urban, MOL-ovcih in kanalih internega komuniciranja v JHL in javnih podjetjih	• V vsaki številki Urbana, v MOLovcih ob četrtkih,...
DRUŽABNA OMREŽJA FACEBOOK, TWITTER	• Splošna javnost, mladi	• Predstavitev PP MOL, stalna komunikacija z uporabniki <i>Opomba: Administrator se določi naknadno, uskladi na PR kolegiju.</i>	• Kontinuirano
PROMOCIJSKI VIDEO*		• Promocijski videoposnetek za PP MOL; nadaljnja promocija obstoječih videoposnetkov (CIVITAS ELAN)	• Avgust/September 2012
VEČJI DRUŽABNO-INFORMATIVNI DOGODEK OB SPREJEMU PP MOL NA MS	• Splošna, strokovna javnost, ČS, mediji ...	• Družabno-informativni dogodek za širšo javnost s kulturnimi in zabavnimi poučnimi vložki	• Ob sprejemu na MS MOL in v ETM 2012

PREGLEDNICA 2

KOMUNICIRANJE

PREDLOG
PROMETNE
POLITIKE MOL

shema ■

tekst ■

V KOMUNIKACIJSKO MREŽO (KOMUNICIRANJE PROJEKTA IZ RAZLIČNIH VIDIKOV IN IZPOSTAVLJANJE PROJEKTA KOT PRIMERA DOBRE PRAKSE NA RAZLIČNIH PODROČJIH) SO VKLJUČENI VSI POMEMBNEJŠI DELEŽNIKI V PROJEKTU:

- Mestna uprava MOL
- Četrtna skupnosti MOL;
- Javni holding Ljubljana in javna podjetja, povezana v Javni holding Ljubljana;
- Javni zavod Turizem Ljubljana;
- strokovnjaki (zlasti tisti, ki so sodelovali pri pripravi PPP MOL);
- RRA LUR;
- Slovenske železnice;
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor; Ministrstvo za kmetijstvo in okolje;
- Agencija za varnost v prometu;
- izobraževalne ustanove;
- raziskovalne ustanove, inštituti;
- nevladne organizacije;
- interesne skupine;
- večji zaposlovalci v MOL;
- druge občine v LUR.

opombe ■

VKLJUČEVANJE JAVNOSTI GLEDE NA TIP DEJAVNOSTI**VREDNOTENJE DOSEŽENIH UČINKOV
KOMUNICIRANJA****Komunikacijski proces bomo ocenili za uspešnega, če bomo dosegli cilje, ki smo si jih postavili:**

- 130.000 gospodinjstev bomo obvestili o PPMOL (tematska Ljubljana);
- razdelili bomo 20.000 zloženkov o PP MOL;
- 3500 (12.000 celotna adrema - z vsemi javnimi zavodi) oseb bomo po e-pošti obvestili o posameznih dejavnostih v zvezi s PP MOL;
- po e-pošti bomo o posameznih dejavnostih v zvezi s PP MOL obvestili 30 medijev;
- po adremi bomo poslali vsaj 10 sporočil za javnost;
- organizirali bomo vsaj 1 novinarsko konferenco;
- pripravili bomo vsaj 3 javne predstavitve PP MOL;
- organizirali bomo vsaj 1 promocijski javni dogodek na temo PP MOL v vsakem ETM.

Obenem bomo spremljali učinke in jih vrednotili z naslednjimi orodji:

- medijske objave (vrednotenje – npr. ali je bil prispevek pozitivno ali negativno naraven);
- doseg medijev (naklada);
- število odzivov na medijske objave (vrednotenje npr. komentarjev pod e-članki, pisma bralcev ...);
- število udeležencev javnih razprav/dogodkov;
- prejete pobude, predlogi, ideje, mnenja (štetje in vrednotenje);
- upoštevane pobude;
- ankete, vprašalniki na dogodkih.