

PROJEKT:

**Mobilnostni načrt za začasno nadomestno  
modularno bolnico na območju UKC Ljubljana**



**Univerzitetni klinični center Ljubljana  
Zaloška cesta 2  
1000 Ljubljana**

NAROČNIK:



PROJEKTANT:

**Savaprojekt d.d., Cesta krških žrtev 59, 8270 Krško  
Glavni direktor: Urban Žigante, univ. dipl. inž. str.**

ODGOVORNI VODJA PROJEKTA:

**Aleš Janžovnik univ. dipl. inž. kraj. arh.,  
ZAPS 1334 PKA/PPN**

ŠTEVILKA PROJEKTA:

**23098-00**

KRAJ IN DATUM IZDELAVE PROJEKTA:

**Krško, junij 2023**

**Aleš Janžovnik, univ. dipl. inž. kraj. arh., ZAPS 1334 PKA/PPN**  
**Momir Bogan, univ. dipl. inž. kult. teh., IZS G-2527**  
**Damjana Pirc, univ. dipl. inž. kraj. arh., ZAPS 1562 PKA/PPN**  
**Lara Fajfar, mag. inž. kraj. arh.**  
**Nuša Rožman, univ. dipl. ekol.**  
**Tamara Tepavčević, univ. dipl. geog.**  
**Andrej Trošt, univ. dipl. geog.**  
**Tatjana Zupančič, grad. teh., IZS G-9349**  
**Luka Gramc, univ. dipl. Inž. grad., IZS G-4008**  
**Katarina Končina, dipl. inž. kraj. arh. (UN)**  
**Petra Žarn, univ. dipl. inž. grad., ZAPS 2193 PPN**

**DELOVNA SKUPINA IZDELOVALCA:**

---

**Ivan Osrečki, univ. dipl. inž. rud. in geotehnol.**  
**Jure Dolinar, univ. dipl. inž. str.**  
**Veronika Ule, univ. dipl. inž. arh.**  
**Peter Habjan**  
**Danijel Kozamernik**

**DELOVNA SKUPINA NAROČNIKA:**

---

## KAZALO VSEBINE

<b>1. UVOD</b> .....	<b>4</b>
1.1 PREDMET IN NAMEN MOBILNOSTNEGA NAČRTA .....	5
1.2 METODOLOGIJA DELA .....	6
1.3 IZHODIŠČA .....	6
1.3.1 PRAVNE PODLAGE .....	6
1.3.2 OSTALE ŠTUDIJE IN DOKUMENTI .....	7
<b>2. MOBILNOSTNI NAČRT</b> .....	<b>7</b>
2.1 SPLOŠNO .....	7
2.2 PRIDOBIVANJE PODATKOV IN PROCES IZDELAVE MOBILNOSTNEGA NAČRTA .....	8
2.2.1 PRIDOBIVANJE PODATKOV .....	8
2.2.2 PROCES IZDELAVE .....	8
<b>3. ANALIZA STANJA IN POTOVALNE NAVADE ZAPOSLENIH</b> .....	<b>9</b>
3.1 OBMOČJE OBRAVNAVE .....	9
3.1.1 ŠIRŠE OBMOČJE .....	9
3.1.2 OŽJE OBMOČJE .....	9
3.2 DOSTOPNOST DO OBMOČJA OBRAVNAVE .....	10
3.2.1 OSEBNA VOZILA .....	10
3.2.2 JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	13
3.2.3 KOLESARJENJE IN HOJA .....	16
3.3 POTOVALNE NAVADE ZAPOSLENIH V UKC LJUBLJANA .....	20
3.3.1 O ANKETI .....	20
3.3.2 ANALIZA POTOVALNIH NAVAD .....	20
3.3.3 MOTIVACIJA IN RAZLOGI ZA SPREMEMBE POTOVALNIH NAVAD .....	21
3.3.4 SKLEP .....	21
<b>4. ZASNOVA PROMETA IN UKREPI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI</b> .....	<b>22</b>
4.1 OBMOČJE UKC LJUBLJANA .....	22
4.1.1 POVZETEK PROMETNE ZASNOVE PO IZHODIŠČIH ZA PRIPRAVO OPPN .....	22
4.1.2 POVZETEK KLJUČNIH UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA ZA OBMOČJE UKC LJUBLJANA .....	24
4.2 OBMOČJE ZAČASNE NADOMESTNE MODULARNE BOLNICE .....	28
4.2.1 USMERITVE ZA PROMETNO ZASNOVO IN UKREPE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI .....	28
4.2.2 PROMETNA ZASNOVA .....	28
4.2.3 UKREPI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI .....	30
<b>5. URESNIČEVANJE UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI</b> .....	<b>31</b>
<b>6. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE</b> .....	<b>31</b>
<b>7. GRAFIČNA PRILOGA</b> .....	<b>33</b>
<b>8. VIRI IN LITERATURA</b> .....	<b>34</b>

## 1. UVOD

Univerzitetni klinični center Ljubljana (v nadaljevanju UKC Ljubljana) predstavlja glavni steber slovenskega zdravstvenega sistema. UKC Ljubljana je usmerjen v kakovostno zagotavljanje zdravstvenih storitev za večino prebivalcev Slovenije. Center pokriva celoten spekter sekundarnih storitev za pretežni del državljanov Slovenije ter terciarne storitve za celotno državo. Konec leta 2019 je imel UKC Ljubljana 8359 zaposlenih in 2138 bolniških postelj, kar ga uvršča med največje bolnišnice v Srednji Evropi.

Za razliko od drugih podobnih ustanov v Evropi, kjer se zdravstvena dejavnost klinik pretežno odvija v sklopu ene večje stavbe, se zdravstvene storitve klinik v UKC Ljubljana izvajajo v različnih stavbah, ki so umeščene znotraj širšega območja Vodmata na območju velikem okoli 4,3 km<sup>2</sup>. To z vidika dostopnosti predstavlja precej velik prometni in logistični izziv.



Slika 1: Območje UKC Ljubljana (podlaga: DOF 2022, vir: GURS).

Opomba: Rdeči krog označuje lokacijo predvidene začasne nadomestne modularne bolnišnice.

Zdravstvena infrastruktura UKC Ljubljana se nahaja v pretežno starejših stavbah, ki zahtevajo večja investicijska vlaganja. V UKC Ljubljana se tako trenutno odvija obsežen investicijski cikel, ki bo pripomogel h krepitvi javnega zdravstva. Med drugim je v letu 2024, na območju obstoječe Infekcijske klinike na Japljevi ulici 2, načrtovan tudi začetek gradnje nove Infekcijske klinike, oziroma prizidava obstoječe. Obstoječa stavba Infekcijske klinike, ki je stara več kot 70 let, namreč ne ustreza več pogojem za sodobno obravnavo bolnikov.

Kljub načrtovani investiciji mora biti Infekcijska klinika v polnem delovanju ter stalno zagotavljati zdravljenje bolnikov na najvišjem strokovnem nivoju. Za nemoteno delovanje Infekcijske klinike, pa tudi ostalih klinik in bolnic, ki bodo del obnovitvenega cikla UKC Ljubljana, je na območju nekdanje Nevrološke klinike, na Zaloški cesti 7 (rdeči krog na Sliki 1), načrtovana gradnja začasne nadomestne modularne bolnice. Gradnja le-te je predvidena že marcu leta 2024. Začasna nadomestna modularna bolnica znotraj območja UKC Ljubljana je

izrednega pomena za celotno državo. Omogočala bo namreč premeščanje oddelkov v času gradnje tako za novo Infekcijsko kliniko, kot tudi za ostale klinike in bolnice v investicijskem ciklu UKC Ljubljana. Hkrati bo nova modularna bolnica zagotovila tudi ustrezne pogoje za izvajanje zdravstvene dejavnosti v času širitve, prenov in obnov obstoječih objektov UKC Ljubljana in tako zagotavljanja nemoteno delovanje posameznih klinik in bolnic.

Zaradi dejavnosti, ki jih UKC Ljubljana opravlja ter pomena ustanove na lokalnem, regionalnem in državnem nivoju, je le-ta velik generator prometa. Zaradi specifične lokacije (UKC Ljubljana se nahaja v središču mesta), razmestitve klinik ter dokaj velikega območja, znotraj katerega se odvijajo zdravstvene dejavnosti UKC Ljubljana, sta prometna dostopnost in pomankanje parkiranih mest na širšem območju UKC Ljubljana, poleg zastarele zdravstvene infrastrukture, ena ključni problemov omenjene ustanove. Z umestitvijo nove modularne bolnice znotraj območja UKC Ljubljana, se bo število parkirnih mest še zmanjšalo. Nova nadomestna modularna bolnica, pa bo prinesla tudi nove logistične izzive. V luči reševanja omenjenih problemov, se v sklopu projekta umestitve nadomestne modularne bolnice izdeluje tudi mobilnostni načrt, ki bo naslovil prometno problematiko in podal možne rešitve/ukrepe za omilitev težav, ki bodo nastale s postavitvijo modularne bolnice.

## 1.1 PREDMET IN NAMEN MOBILNOSTNEGA NAČRTA

Predmet naloge je izdelava mobilnostnega načrta. Ta se za ustanove izdeluje takrat, kadar se ugotovi, da z gradnjo novega objekta, ali širitvijo obstoječe dejavnosti znotraj območja posega, ne bo možno zadostiti pogojem iz veljavnih prostorskih aktov, vezanih na parkiranje oz. standarde glede parkirnih površin, ki so nujne za normalno obratovanje objekta in izvajanje dejavnosti. V skladu z veljavnim prostorskim aktom Mestne občine Ljubljana (Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18 in 78/19 – DPN in 59/22) je treba na območju bolnišnic zagotoviti najmanj **1 parkirno mesto na 3 bolniške postelje, pri čemer mora biti vsaj 30% vseh parkirišč namenjenih obiskovalcem. Na območju klinik, pa je treba zagotoviti najmanj 1 parkirno mesto na 20 m<sup>2</sup> bruto etažne površine objekta oziroma ne manj kot 3 parkirna mesta, če je objekt manjši od 20 m<sup>2</sup>, pri čemer mora biti v tem primeru vsaj 1/2 vseh parkirišč namenjenih obiskovalcem.** Iz izdelanega Dokumenta identifikacije investicijskega projekta za izgradnjo objekta nadomestne modularne bolnišnice Ljubljana, ki je bil izdelan januarja 2023 izhaja, da se s načrtovano investicijo predvideva gradnja objekta v velikosti 6.592 m<sup>2</sup> in kapaciteto 117 postelj. To pomeni, da je treba v skladu z veljavnim prostorskim aktom občine na območju predvidene modularne bolnice zagotoviti **najmanj 39 parkirnih mest, od tega 12 parkirnih mest za obiskovalce (27 parkirišč za zaposlene).** Trenutno je na ožjem območju, kjer je predvidena modularna bolnica, na neurejeni peščeni površini na voljo okoli 70 »parkirnih« mest, kjer parkirajo **izključno zaposleni.** S postavitvijo modularne bolnice ta površina ne bo več na voljo za parkiranje, kar pomeni, da se na ožjem območju zmanjšuje kapaciteta parkiranja, na širšem območju pa povečuje potreba po parkiranju, kar posledično pomeni večjo prometno obremenitev na območju.

**Mobilnostni načrt bo naslovil problematiko parkiranja na ožjem območju predvidene modularne bolnice ter na podlagi že izdelanih študij poskušal, z usmeritvami in ukrepi, omiliti obstoječo in nastalo novo prometno obremenitev območja.**

## 1.2 METODOLOGIJA DELA

Mobilnostni načrt se izdeluje v skladu z uveljavljeno prakso in pravili stroke ter v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove, pri čemer je zaradi pomena umestitve modularne bolnice v prostor ter zelo kratkih rokov izvedbe projekta, postopek izdelave samega mobilnostnega načrta poenostavljen in skrajšan.

V sklopu izdelave mobilnostnega načrta so bile pregledane že izdelane raziskave in študije s področja trajnostne mobilnosti, ki so bile pripravljene s sklopu projekta Smart Move za celotni Univerzitetni klinični center Ljubljana. Pregledani so bili tudi dokumenti in strokovne podlage, ki bo bile izdelane za potrebe izdelave občinskega podrobnega prostorskega načeta. Ugotovitve že izdelane dokumentacije so bile dopolnjene s podatki in informacijami, vezanimi na specifično območje obravnave, ki jih je za potrebe izdelave naloge priskrbel naročnik ter z analizo stanja na terenu. Za potrebe izdelave mobilnostnega načrta je bilo pregledano ožje in širše območje lokacije, kjer je načrtovana postavitve začasne modularne bolnice.

Ugotovitve, rezultati in usmeritve mobilnostnega načrta so sinteza ugotovitev, na podlagi analize stanja prostora ter predlogov rešitev že izdelanih študij in raziskav.

## 1.3 IZHODIŠČA

### 1.3.1 Pravne podlage

#### a.) Zakon o celovitem prometnem načrtovanju (ZCPN)

Izdelavo mobilnostnega načrta opredeljuje Zakon o celovitem prometnem načrtovanju. Mobilnostni načrt naj bi bil narejen s ciljem izboljšanja dostopnosti in spreminjanja potovalnih navad uporabnikov, kar se doseže z upravljanjem prometa in izboljšanjem razmer za uporabo trajnostnih načinov prevoza. Omejeni zakon opredeljuje tako izdelavo celostnih prometnih strategij, kot tudi izdelavo mobilnostnih načrtov. Skladno z 21. členom ZCPN je izdelava občinske celotne prometne strategije (OCPS) obvezna za vse mestne občine. Mobilnostni načrt je hierarhično podrejen celotni prometni strategiji in se kot tak, skladno z 26. členom ZCPN, izdeluje na ravni lokacije. Glede na to, da je Mestna občina Ljubljana svojo celotno prometno strategijo sprejela leta 2017, mora biti mobilnostni načrt za nadomestno modularno bolnico UKC Ljubljana usklajen z izvajanjem parkirne in prometne politike občine.

#### b.) Strateški in prostorsko izvedbeni akti ter ostali sprejeti dokumenti Mestne občine Ljubljana

##### *CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE LJUBLJANA*

Celostna prometna strategija nadgrajuje dozdajšnje prizadevanje MOL za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Gre za kontinuirano delovanje za urejanje prostora, ki ima osnovo v različnih že sprejetih dokumentih, kot je na primer Občinski prostorski načrt MOL. Da je sodobno urejanje prometa usmerjeno predvsem v mobilnost ljudi in ne več na pretočnost vozil, je dodobra sprejeto dejstvo, ki spreminja tudi pogled na načrtovanje prostora. Trajnostna mobilnost pomeni izbiro takšnih sredstev premikanja, ki so prostorsko, finančno in okoljsko učinkovitejša, poleg tega pa tudi bolj zdrava in varna ter tako prispevajo tudi k višji kakovosti bivanja. Pešci, kolesarji in javne oblike potniškega prometa, pri katerih se zagotavlja mobilnost večjega števila ljudi na trajnosten način, so zato v središču razmisleka o urejanju prometa in mestnega prostora. MOL si kontinuirano prizadeva za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza ob hkratnem zmanjšanju števila opravljenih poti z avtomobilom. V luči tega si občina na področju optimizacije motornega prometa prizadeva

predvsem zmanjšati število voženj z avtomobilom, zlasti pri dnevnikih migrantih, zmanjšati število parkirnih mest v ožjem mestnem središču ter izvajati čim bolj učinkovito parkirno politiko.

### **OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT MESTNE OBČINE LJUBLJANA – IZVEDBENI DEL (OPN MOL ID)**

V luči izvajanja ukrepov prometne politike so v izvedbenem delu OPN MOL ID zapisani potrebni normativi in standardi glede zagotavljanja števila parkirnih mest. Odstopanja od normativov glede števila parkirnih mest, določenih v preglednici 11 iz prvega odstavka 106. člena OPN MOL ID, so dopustna le na podlagi mobilnostnega načrta, s katerim se dokaže, da predlog prometne ureditve pomeni uresničevanje Prometne politike MOL. Mobilnostni načrt določi potrebno število parkirnih mest glede na število uporabnikov posameznih transportnih sredstev. Pri tem se upoštevajo namembnost posameznih objektov ter tehnološki proces dejavnosti v objektu, dostopnost do javnega potniškega prometa, mešana raba parkirišč glede na namembnost objektov in pričakovana zasedenost v najbolj obremenjenem delu dneva. Mobilnostni načrt potrdi organ Mestne uprave MOL, pristojen za promet.

#### **1.3.2 Ostale študije in dokumenti**

Izhodišče za izdelavo mobilnostnega načrta predstavljata tudi dokumenta:

- 1.) Univerzitetni klinični center Ljubljana - Analiza ankete o potovalnih navadah zaposlenih (IPOP, 2023);
- 2.) Mobilnostni načrt za Univerzitetni klinični center Ljubljana - Pregled nabora ukrepov (LUZ, 2023).

## **2. MOBILNOSTNI NAČRT**

### **2.1 SPLOŠNO**

Spremembe in optimizacije mobilnostnih navad zaposlenih v ustanovah imajo številne prednosti, saj lahko te zaradi aktivnega prihoda na delovno mesto krepijo zdravje zaposlenih. Sprememba potovalnih navad ter promocija kolesarjenja in hoje lahko bistveno doprineseta tudi k zmanjševanju deleža avtomobilskega prometa, s čimer se zmanjšuje potreba po parkirnih površinah (dodatni prostor za druge bolj prijetne dejavnosti), hkrati pa uvedba tovrstnih trajnostnih oblik mobilnosti vpliva tudi na zmanjševanje onesnaževanja zraka in zmanjševanja emisij toplogrednih plinov. Približno 32% toplogrednih plinov je posledica cestnega prometa (ARSO, 2017). S spremembo potovalnih navad se lahko stopnja onesnaževanja in delež toplogrednih plinov pomembno zmanjšata. Glede na to, da je temeljno poslanstvo UKC Ljubljana skrb za zdravje ljudi, bi morala biti tudi skrb/dolžnost vsakega zaposlenega znotraj ustanove, da s svojim ravnanjem skrbi za zdravo okolje in tako pripomore k zagotavljanju kvalitetnega in zdravega bivalnega okolja.

Mobilnostni načrt je strategija upravljanja mobilnosti na nivoju ustanove. Sestavlja jo sklop ukrepov za promocijo trajnostnih oblik mobilnosti in zmanjševanja uporabe osebnega vozila kot osnovnega prevoznega sredstva. Izdelava mobilnostnega načrta je predpisana za vse večje generatorje prometa (Plevnik, 2017). Ustrezna enota naslavljanja problema mobilnosti, v povezavi s predvideno umestitvijo začasnih nadomestnih bolnic UKC Ljubljana, predstavlja širše območje obravnave (vplivno območje v radiju ca. 1 km), pri čemer je treba pri naslavljanju prometne problematike upoštevati tudi značilnosti celotnega območja UKC Ljubljana. Za rešitev problematike ožjega območja je prometno problematiko treba reševati v sklopu celotne ustanove.

Mobilnostni načrt za Univerzitetni klinični center Ljubljana vsebuje pet glavnih področij ukrepov, ki se med seboj povezujejo in dopolnjujejo. Ključni namen vseh predlaganih ukrepov je spreminjanje potovalnih navad zaposlenih v obravnavani ustanovi, pri čemer je osnovni cilj zmanjšanje deleža uporabe lastnega osebnega vozila za prihod na delo ter posledično povečanje uporabe drugih trajnostnih oblik mobilnosti, kot so javni potniški promet (vlak in avtobus), kolo, hoja ...

## 2.2 PRIDOBIVANJE PODATKOV IN PROCES IZDELAVE MOBILNOSTNEGA NAČRTA

### 2.2.1 Pridobivanje podatkov

Ključne podatke za izdelavo mobilnostnega načrta predstavljajo že izdelani strateški dokumenti s področja prometna in trajnostne mobilnosti Mestne občine Ljubljana, ki so dosegljivi na spletnih straneh MOL, že izdelane ankete, študije in dokumenti s področja prostorskega načrtovanja in trajnostne mobilnosti, ki so bili izdelani v sklopu priprave izhodišč za OPPN oziroma v sklopu projekta načrta trajnostne mobilnosti Smart Move za območje UKC Ljubljana in ki jih je za potrebe izdelave mobilnostnega načrta priskrbel naročnik ter informacije pridobljene z ogledom stanja na terenu<sup>1</sup>. Podlago za izdelavo načrta trajnostne mobilnosti predstavljajo tudi javno dostopni podatki (PISO, URBINFO, GURS ...).

### 2.2.2 Proces izdelave

Skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove je kljub skrajšanemu in poenostavljenemu postopu priprave mobilnostnega načrta proces izdelave potekal po predpisanih korakih.

#### 1. korak – zagone priprave

V sklopu tega koraka je bila pripravljena projektna naloga, ki je bila tudi podlaga za razpis in izbor izdelovalca mobilnostnega načrta. V tej fazi projekta je bila ustanovljena tudi delovna ekipa, ki jo sestavljajo tako člani izdelovalca kot tudi člani naročnika.

#### 2. korak – analiza obstoječega stanja

V tem sklopu so bile analizirane že izdelane študije in strokovne podlage. Pregledana je bila že izdelana anketa o potovalnih navadah zaposlenih, opravljeni pa so bili tudi intervjuji s predstavniki delovne ekipe naročnika, ki se priskrbeli ključne informacije za sprejem odločitev glede končnih ukrepov mobilnostnega načrta. Ključne ugotovitve analize so bile predstavljene naročniku.

#### 3. korak – določitev ključnih izzivov in ciljev

V tem sklopu so bili opredeljeni specifični cilji mobilnostnega načrta za začasno modularno bolnico, pri čemer so ti upoštevali tudi cilje iz že izdelanega mobilnostnega načrta za UKC Ljubljana. Ključni izzivi in cilji so bili prediskutirani v ožji delovni ekipi.

#### 4. korak – priprava nabora ukrepov

Vezano na predlagane ukrepe mobilnostnega načrta za UKC Ljubljana je bil za lokacijo posega pripravljen predlog podrobnejših in na lokacijo vezanih ukrepov, ki je bil prediskutiran in usklajen z naročnikom. Na podlagi uskladitvenih sestankov je bil nato izoblikovan usklajen in s strani naročnika potrjen seznam ukrepov.

#### 5. korak – izdelava in potrditev Mobilnostnega načrta

V sklopu tega koraka je bil izdelan osnutek mobilnostnega načrta, ki predstavlja sintezo predhodnih korakov. Osnutek mobilnostnega načrta je bil v pregled in potrditev posredovan naročniku in pristojnim službam Mestne občine Ljubljana. Po pregledu dokumenta je bil pripravljen končni predlog mobilnostnega načrta, ki ga je potrdil naročnik.

#### 6. korak – uresničevanje načrta in podpora pri izvajanju

Izvajanje ukrepov bo sledilo v fazi izvedbe oziroma uresničevanja investicije. Za uresničevanje ukrepov, zapisanih v mobilnostnem načrtu bo skrbel naročnik, ki bo po potrebi o napredku poročal tudi MOL. Naročnik bo skrbel tudi za ustrezno obveščanje svojih zaposlenih glede predlaganih ukrepov in uresničevanja le-teh.

<sup>1</sup> Ogled terena je bil opravljen v mesecu maju, v sredini delovnega tedna v času, ko je v UKC Ljubljana praviloma prisotnih največ zaposlenih ter v času po dežju, ko je v Ljubljani praviloma največ avtomobilov – ljudje ne pešačijo, ne kolesarijo in se praviloma na delovno mesto in po opravih odpravijo z avtomobilom (Majer in sod., 2008).



### 3. ANALIZA STANJA IN POTOVALNE NAVADE ZAPOSLENIH

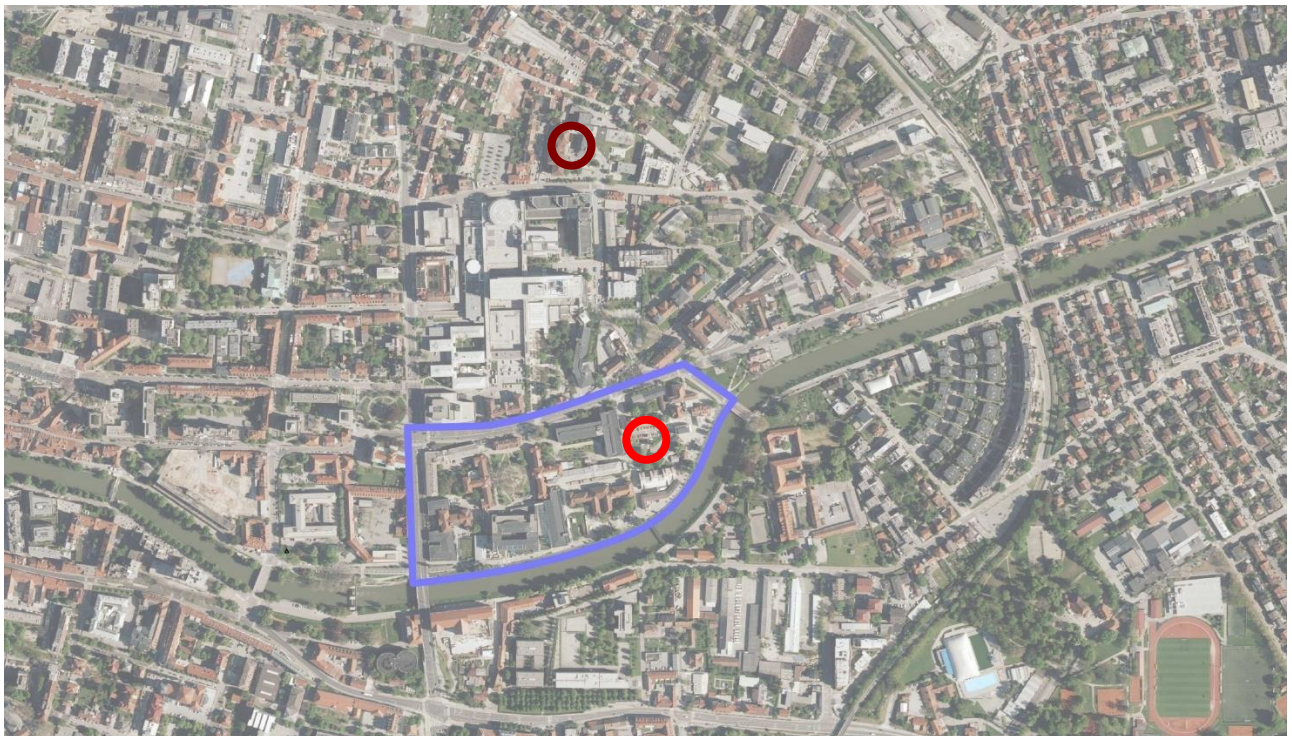
#### 3.1 OBMOČJE OBRAVNAVE

##### 3.1.1 Širše območje

Širše območje obravnave (Slika 1 na strani 4) zajema celotno območje UKC Ljubljana. Meja območja poteka od Šempetrskega mostu (izhodiščna točka), po strugi Ljubljanice na levem bregu do »Mrtvaškega mostu« na Očetovski ulici, kjer meja prečka Park spomenika padlim železničarjem in se nato priključi Zaloški cesti. Od tu dalje poteka vzdolž Zaloške ceste vse do železniške proge, kjer se meja usmeri proti severozahodu. Od križišča Zaloške ceste in Grablovičeve ulice dalje poteka meja ob železniški progi vse do Kliničnega inštituta za medicino dela, prometa in športa (KIMDPŠ), kjer se meja usmeri proti jugozahodu. Od KIMDPŠ meja poteka po robu Grablovičeve ulici do Vodmata, kjer se meja najprej nadaljuje po Potrčevi ulici in nato še po Bohoričevi ulici. Na delu Klinike za infektivne bolezni meja zaobjame omenjeno kliniko in se po Japljevi ulici ponovno priključi Bohoričevi ulici. Na križišču Bohoričeve ulice in Njegoševe ceste se meja usmeri proti jugu in od tu dalje poteka vzdolž Njegoševe, vse do Hrvatskega trga, kjer se meja usmeri proti zahodu. Od Hrvatskega trga naprej meja poteka ob Ilirski ulici do Rozmanove ulice, kjer se meja ponovno usmeri proti jugu. Od križišča Ilirske in Rozmanove meja poteka vzdolž Rozmanove se do Šempetrskega mostu, kjer se meja poveže z izhodiščno točko.

##### 3.1.2 Ožje območje

Ožje območje obravnava širše območje lokacije predvidene nadomestne modularne bolnice, pri čemer se pri določitvi ukrepov upošteva tudi lokacija obstoječe Infekcijske klinike, ki bo v času obratovanja modularne bolnice v prenovi. Meja ožjega območja poteka od Fabianijevega mosta (izhodiščna točka) po strugi Ljubljanice na levem bregu do »Mrtvaškega mostu« na Očetovski ulici in po Očetovski ulici do Zaloške ceste. Po Zaloški poteka v smeri proti centru do Roške ceste, kjer se meja usmeri proti jugu in se na Fabianijevem mostu poveže z izhodiščno točko.



Slika 2: Ožje območje obravnave (podlaga: DOF 2022, vir: GURS).

Opomba: Svetlo rdeči krog označuje lokacijo nadomestne modularne bolnišnice, temno rdeči krog pa lokacijo obstoječe Infekcijske klinike.

## 3.2 DOSTOPNOST DO OBMOČJA OBRAVNAVE

### 3.2.1 Osebna vozila

Območje UKC Ljubljana se napaja s tremi ključnimi prometnicami – Zaloško, Roško in Njogoševo cesto. Zaloška cesta obravnavano območje povezuje z vzhodnim delom Ljubljane in Ljubljanskim avtocestnim obročem, s katerim se naša osrednja in največja zdravstvena ustanova povezuje tudi s preostalim delom Slovenije. Preko Zaloške ceste, ki je ena glavnih mestnih vpadnic (vzhodni krak), se odvije večina prometa, ki napaja območje UKC Ljubljana. Preostali del prometa se odvija po Roški cesti, ki območje obravnave povezuje z Dolenjsko cesto (vpadnica južnega kraka Ljubljanskega obroča) ter po Njogoševi cesti, ki obravnava območje napaja iz smeri centra mesta. Omenjene ceste predstavljajo zunanji prometni obod UKC Ljubljana. Dostopi do posameznih klinik, bolnic in ustanov znotraj območja so urejeni preko omrežja ulic, katerega hrbtenico predstavljajo Bohoričeva, Grablovičeva, Korytkova, Potrčeva, Malenškova, Sketova in Šlajmerjeva ulica. Vse omenjene ulice so prometno preobremenjene.

Na stičiščih cest in ulic so urejena večja parkirišča in parkirne hiše, na internih dvoriščih ob bolnicah in klinikah pa urejena parkirišča ter neformalne in pretežno neurejene parkirne površine.

Manjši del vseh parkirišč na širšem območju obravnave, okoli 1.000 parkirnih mest, je v lasti in upravljanju UKC Ljubljana (podatek UKC Ljubljana). Na parkiriščih UKC Ljubljana se parkirna mesta dodeljujejo v skladu z internimi pravili UKC Ljubljana. Na internih dvoriščih posameznih klinik, kjer so neformalne in neurejene parkirane površine na utrjenih površinah ob objektih, se parkira po principu kdor prej pride.



Slika 3: Neformalna in neurejena utrjena površina namenjena parkiranju na internem dvorišču ob nekdanji Nevrološki kliniki – lokacija predvidene postavitvečasne nadomestne modularne bolnice (vir: Savaprojekt, foto: Janžovnik, 2023).

Na neformalnih in neurejenih parkirnih površinah internih dvorišč lahko parkirajo vsi zaposleni UKC Ljubljana brez odobritve ali vodenja evidenc, ne glede na to ali ti posamezniki v objektu ob katerem parkirajo dejansko tudi delajo. Dostopi na parkirišča in interna dvorišča UKC Ljubljana so kontrolirana in omejena z zapornicami.

Zapornice, če to ni urejeno drugače (kartice za dostop, potopni stebrički ...), odpirajo in zapirajo varnostniki (podatek UKC Ljubljana). Posamezniki, ki v skladu z internimi pravili UKC Ljubljana nimajo dodeljenega parkirnega mesta, ali parkirnega mesta ne dobijo na internih dvoriščih posameznih klinik, parkirna mesta iščejo na okoliških javnih in zasebnih parkiriščih in parkirnih hišah oziroma na ustreznih za parkiranje urejenih javnih površinah. Javna, plačljiva parkirna mesta so urejena vzdolž večine prej omenjenih cest in ulic.



Slika 4: Javna, plačljiva parkirišča vzdolž Zaloške ceste (vir: Savaprojekt, foto: Janžovnik, 2023).

Osrednjo prometno komunikacijo za dostop do območja predvidene začasne nadomestne modularne bolnice predstavlja Zaloška cesta (dvosmerni promet) na kateri sta tudi glavni vstopni točki na ožje območje obravnave. Prva vstopna točka je pri Kliničnem oddelku za travmatologijo, druga pa na delu med Nevrološko kliniko in Inštitutom za patološko fiziologijo. Na obeh omenjenih vstopnih točkah je dostop na območje predvidena začasne nadomestne modularne bolnišnice omogočen preko dvizhne rampe. Stranski dostop na območje prevedenega posega je možen preko Šuštarjevega nabrežja (enosmerni promet). Do omejenega nabrežja se dostopa preko Očetovske ulice, ki se severovzhodno od Inštituta za fiziologijo Medicinske fakultete v Ljubljani navezuje na Zaloško cesto. Celotno Šuštarjevo nabrežje od Očetovske ulice do Vrazovega trga je območje z omejenim dostopom. Dostop na območje je možen s kartico, saj sta na vstopni in izstopni točki potopna količka. Vzdolž Šuštarjevega nabrežja je urejeno tudi vzdolžno parkiranje (približno 70 parkirnih mest). Ker se Šuštarjevo nabrežje občasno uporablja tudi kot dostop do klinik za paciente, so na dostopnih točkah ožjega območja obravnave rampe, ki nepooblaščenim osebam preprečujejo dostop na interna dvorišča klinik. Na internih dvoriščih znotraj območja, kjer je predvidena postavitve začasne nadomestne modularne bolnice je na formalno urejenih ter na neformalnih in neurejenih parkirnih površinah na voljo okoli 190 parkirnih mest za zaposlene pri čemer je več kot polovico vseh parkirnih mest urejenih na neformalnih in neurejenih parkirnih površinah – parkiranje po dvoriščih in na nasutih platojih utrjenih peščenih površinah. Taka je tudi površina lokacije za začasno nadomestno modularno bolnico pred nekdanjo Nevrološko kliniko, na kateri je trenutno lahko parkiranih okoli 70 avtomobilov (Slika 3). Kot izhaja iz veljavnega Občinskega prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana ter izdelanega Elaborata lokacijske preveritve za omogočanje začasne rabe prostora

na območju UKC Ljubljana, EUP KL-94 (Savaprojekt, maj 2023), je bila parkirna površina urejena na območju, ki je z namensko rabo v prostorskim aktom opredeljeno kot park.

Tabela 1: Okvirno število parkirnih mest na parkiriščih, parkirnih hišah in internih dvoriščih na območju UKC Ljubljana in njegovi okolici.

Lokacija	Ime parkirišča	Kapaciteta
Bohoričeva ulica (uvoz iz Bohoričeve)	Parkirišče Bohoričeva	137
ob Bohoričevi in Korytkovi ulici (uvoz iz Bohoričeve)	Sindikat Kliničnega centra	20
Interno dvorišče (uvoz iz Grablovičeve)	Klinični inštitut za medicino dela, prometa in športa	100
Interno dvorišče (uvoz iz Grablovičeve)	Očesna klinika	190
med Bolgarsko in Jenkovo ulico (uvoz iz Jenkove)	Parkirišče Klinični center	200
uvoz iz Jenkove in Bohoričeve ulice	Parkirišče Klinika za infekcijske bolezni	102
ob Korytkovi ulici	Pediatrična klinika	40
vzdolž Korytkove ulice	Parkirišče Korytkova	12
Malenškova ulica in Zaloška cesta (uvoz iz Malenškove)	Parkirišče reševalna postaja	32
ob Metelkovi ulici	Parkirišče Metelkova (v upravljanju LPT)	95
ob Masarykovi ulici	Parkirišče Masarykova	103
ob železniški postaji (uvoz iz Masarykove)	Parkirišče Železniška postaja Ljubljana	600
Njegoševa cesta	Parkirišče Poliklinika Ljubljana	20
Njegoševa cesta, Vrhovčeva ulica, Hrvatski trg (uvoz iz Njegoševe)	Parkirišče Urgenca	16
Hotel Meksiko (uvoz iz Njegoševe)	Parkirna hiša Meksiko	522
Njegoševa in Zaloška cesta (uvoz iz Njegoševe)	Parkirna hiša Šentpeter	472
Poljanski nasip	Parkirna hiša Kapitelj	184
Šuštarjevo nabrežje	Vzdolžna parkirišča vzdolž Ljubljanice	70
Sketova ulica	Parkirišče Sketova	36
Gostilna Štoklja (uvoz iz Šlajmerjeve ulice)	Parkirišče park center 24/7	39
Povšetova ulica	Parkirišče Povšetova (v upravljanju LPT)	90
med Zaloško cesto in Ljublanico (uvoz iz Zaloške)	Parkirišče bolnica	23
Interno dvorišče ob parkirani hiši Šentpeter (uvoz iz Njegoševe)	Parkirišče Univerzitetni klinični center	60
Interno dvorišče ob Ortopedski kliniki (uvoz iz Zaloške)	Parkirišče Univerzitetni klinični center	60
Interno dvorišče ob Zavodu za transfuzijo krvi (uvoz iz Malenškove)	Interno parkirišče za zaposlene in krvodajalce	110
Interno dvorišče (uvoz iz Zaloške in Šuštarjevega nabrežja)	Območje nadomestne modularne bolnice	70
Interna dvorišča (uvoz iz Zaloške in Šuštarjevega nabrežja)	Širše območje nadomestne modularne bolnice	190
<b>Skupno okvirno število vseh parkirnih mest</b>		<b>~3.600</b>

Opomba: V tabeli so prikazana vsa na terenu identificirana parkirišča, parkirne hiše in parkirne površine znotraj območja UKC Ljubljana ter bližnja parkirišča in parkirne hiše v okolici, ki so od UKC Ljubljana oddaljena maksimalno 10 minut hoje. Število mest je določeno na podlagi uradnih podatkov iz spletnih strani ter s štetjem parkirnih mest na terenu.

Po podatkih in evidenci upravljavca javnih parkirišč v Mestni občini Ljubljana, Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, je na cestah in ulicah v okolici UKC Ljubljana na razpolago **1.330 parkirnih mest** za osebna vozila, pri čemer je od teh 14 parkirnih mest namenjenih parkiranju in polnjenju električnih vozil. Skupno število vseh parkirnih mest na javnih površinah je 1.398 (glej Tabela 2).

Skupaj s parkirnimi mesti na parkiriščih in v parkirnih hišah je torej zaposlenim in obiskovalcem UKC Ljubljana na voljo okoli 4.850 parkirnih mest. V UKC Ljubljana je po podatkih naročnika okoli 8.400 zaposlenih. Če bi se na delovno mesto z avtomobilom vozili vsi zaposleni v UKC Ljubljana, bi na širšem območju UKC Ljubljana primanjkovalo okoli 3.650 parkirnih mest. Iz ankete, ki je bila izdelana v sklopu projekta Smart Move za UKC Ljubljana je razvidno, da se na delo z osebnim avtomobilom vsak dan pripelje slaba polovica vseh zaposlenih (okoli 4.000)<sup>2</sup> v omenjeni ustanovi, kar pomeni, **da kapacitete parkirnih mest v okolici UKC Ljubljana zadoščajo potrebam zaposlenih po parkiranju.**

<sup>2</sup> Od tega se dobrih 23% vseh zaposlenih (okoli 1.000) pripelje iz oddaljenih krajev – kraji oddaljeni več kot 20 km. Takih, ki se na delovno mesto pripeljejo z bližnjih krajev, krajev oddalji za več kot 5 km, je slabih 63% (okoli 2.500).

Tabela 2: Struktura in število parkirnih mest na javnih površinah v upravljanju MOL po območjih (vir: LPT, junij 2023).

Tip parkirišča	Območje 1	Območje 2	Območje 3	Skupaj
Rezervirana za dostavo			1	1
<b>Električna osebna vozila</b>	14			14
Enosledna vozila	2			2
<b>Invalidi</b>	7	5	11	23
Namenska rezervacija	21	7	9	37
Območje kratkotrajnega parkiranja	8		11	19
<b>Osebna vozila</b>	451	377	452	1.280
Taksi	8		14	22
<b>Skupaj</b>	<b>511</b>	<b>389</b>	<b>498</b>	<b>1.398</b>



Slika 5: Območja javnih parkirnih površin v upravljanju MOL zajeta v analizo.

### 3.2.2 Javni potniški promet

#### 3.2.2.1 Avtobus

Obravnavno območje je dobro dostopno tudi z javnim potniškim prometom. Na območju UKC Ljubljana so 3 avtobusna postajališča in sicer: postajališče Poliklinika na Njegoševi cesti ter postajališči Klinični center in Bolnica na Zaloški cesti. Prvo postajališče se nahaja na začetku Zaloške ceste med Upravno stavbo UKC Ljubljana in Stavbo B Onkološkega inštituta, drugo pa tik pred preходом Zaloške ceste čez železniško progo v neposredni bližini Nacionalnega inštituta za javno zdravje.

**Najbližje avtobusno postajališče območju predvidenečasne nadomestne modularne bolnice je postajališče Klinični center, kjer vozijo linije 2, 9, 11, 11B, 20, 20Z in 25. Omenjeno avtobusno postajališče je od predvidene nove modularne bolnice oddaljeno približno 250 m, kar pomeni, da to razdaljo posameznik prehodi v manj kot 3 minutah.**

Tabela 3: Postajališča in avtobusne linije na območju UKC Ljubljana (vir: LPP, junij 2023).

Postajališče	Avtobusne linije												
Poliklinika				9								25	
Klinični center	2			9	11	11B				20	20Z	25	
Bolnica	2			9	11	11B				20	20Z	25	

Avtobusne linije 2, 9, 11, 11B, 20, 20Z in 25 postajališče Klinični center povezujejo tako z glavno avtobusno in železniško postajo (postajališče Kolodvor), kot tudi s postajališčem Bavarski dvor, ki je najpomembnejše avtobusno vozlišče v mestu. Na Bavarskem dvoru se lahko prestopa na skoraj vse linije avtobusnega potniškega prometa v Ljubljani.



Slika 6: Avtobusno postajališče Klinični center (vir: Savaprojekt, foto: Janžovnik, 2023).

V neposredni bližini UKC Ljubljana, v oddaljenosti maksimalno 10 minut hoje, je še 10 avtobusnih postajališč na katerih je možno bodisi prestopiti na eno izmed avtobusnih linij, ki vozijo na območje UKC Ljubljana ali pa se peš odpraviti proti posamezni kliniki, bolnici ali ustanovi UKC Ljubljana. Vsa našeta avtobusna postajališča so znotraj širšega območja, kjer so bile analizirane tudi obstoječe parkirnine kapacitete. V analizo so vključena torej vsa tista postajališča, ki omogočajo kombiniran način mobilnosti (avto-bus, avto-bus-bus, bus-hoja ...). Večina linij v spodaj prikazani tabeli našeta postajališča povezuje tudi z glavno avtobusno in železniško postajo ter z Bavarskim dvorom. Z vidika dostopnosti in povezljivosti območja UKC Ljubljana z zaledjem Ljubljane, in ostalimi deli Slovenije, so ključne vse tiste avtobusne linije, ki območje UKC Ljubljana neposredno povezujejo z glavno avtobusno in železniško postajo, saj te omogočajo prestopanje med različnimi oblikami javnega prevoza ter linije 9, 11, 13 in 20, ki omogočajo direktno navezavo območja UKC Ljubljana s parkirišči P+R<sup>3</sup> (kombinacija avto-javni prevoz). Linija 9 območje UKC Ljubljana ter območje nove nadomestne bolnice direktno povezuje s P+R Barje, linija 11 s P+R Ježica, linija 13 s P+R Center Stožice, linija 20 pa na svojih krajnih točkah med seboj poveže P+R Fužine in P+R Center Stožice.

<sup>3</sup> P+R = Park & Ride (parkiraj in se odpelji).

Tabela 4: Postajališča in avtobusne linije v neposredni bližini UKC Ljubljana (vir: LPP, junij 2023).

Postajališče	Avtobusne linije												
	2	5	N5	9	11	11B	12	12D	13	20	20Z	25	27
Tržnica Moste	2			9	11	11B				20	20Z	25	
Hrvatski trg		5	N5										
Ambrožev trg	2	5	N5						13	20	20Z		
Cukrarna		5	N5						13				
Gornje Poljane		5	N5						13				
Glonarjeva		5	N5										
Jana Husa		5	N5										
Poljanska	2								13	20	20Z		
Roška	2				11	11B				20	20Z		
Friškovec	2			9			12	12D				25	27
Viadukt	2						12	12D					27

Opomba: Krepko so poudarjene linije, ki vozijo skozi območje UKC Ljubljana, z rdečo pa so označene linije, ki območje UKC Ljubljana direktno povezujejo s parkirišči P+R.

Po podatkih LPP (Javno podjetje Ljubljanski potniški promet) med tednom v službenem času med 6. in 18. uro, ko je na delovnem mestu prisotnih večina zaposlenih v UKC Ljubljana, avtobusi na liniji 2 vozijo na vsakih 20 min, na linijah 5 in 9 na vsakih 10 min, na liniji 11 na vsakih 15 min, na liniji 12 na vsakih 40 min, na liniji 13 na vsakih 20 min, na liniji 20 in 25 na vsakih 20 min in na liniji 27 vsakih 30 min. To pomeni, da so frekvence voženj dovolj pogoste, da omogočajo pravočasni prihod zaposlenih na delo in optimalen odhod z delovnega mesta.

### 3.2.2.2 Železnica

Do območja UKC Ljubljana se je možno pripeljati tudi z vlakom. Mimo območja poteka železniška proga Ljubljana – Novo mesto, ki ima eno izmed **postajališč na Vodmatu**.



Slika 7: Železniška postaja Ljubljana – Vodmat (vir: Savaprojekt, foto: Janžovnik, 2023).

Od železniške postaje Ljubljana – Vodmat je znotraj območja UKC Ljubljana najbolj oddaljen Onkološki inštitut, ki je od omenjene postaje oddaljen manj kot 1 km. Čas, da se prehodi ta razdalja je med 10-15 minut. Enak je čas hoje tudi od postajališča do območja nadomestne klinike.

V smeri proti Novemu mestu med tednom dnevno pelje 15 vlakov. Prvi jutranji vlak pelje ob 4:31, drugi ob 6:46, tretji pa ob 9:21. Popoldanski vlaki (7 vlakov) vozijo ob 13:36 do 17:22 v časovnem razmiku od 30 minut do 1 ure. Večerni vlak je samo eden in sicer ob 20:48. Potovalni čas vlaka od glavne železniške postaje do postajališča Ljubljana – Vodmat je 4 minute. V nasprotni smerni, torej iz Novega mesta v Ljubljano, prav tako dnevno pelje 15 vlakov. Prvi jutranji vlaki v Ljubljano pripeljejo ob 5:28, 6:03, 6:45, 7:17, 8:18 in 8:44. Popoldanski vlaki so trije. Ti v Ljubljano prispejo ob 17:05, 16:20 in 17:45. Večerna vlaka v Ljubljano prispeta ob 19:49 in 23:16 (<https://potniski.sz.si>).

Kot je razvidno iz voznih redov direktni vlaki pokrivajo dnevne konice, ko je v Ljubljani največja prometna obremenitev. Prihodi in odhodi vlakov prav tako omogočajo pravočasni prihod zaposlenih na delo in optimalen odhod iz delovnega mesta.

Večji problem predstavljajo povezave med vlaki. Zaradi neuskkljenih prihodov vlakov iz smeri Maribora, Kranja oziroma Kopra ter odhoda vlakov v Novo mesto namreč posameznik, ki se z vlakom pripelje v Ljubljano iz prej omenjenih smeri, ne more direktno oziroma takoj nadaljevati poti in se tako na delovno mesto v celoti pripeljati z vlakom. Enako velja tudi v primeru odhodov iz službe (<https://potniski.sz.si>). Problem predstavlja tudi frekvenca voženj vlakov na primestnih relacijah (Domžale – Ljubljenja, Ljubljana – Grosuplje ...). Kot je razvidno iz objavljenih voznih redov (<https://potniski.sz.si>) v jutranjih in popoldanskih konicah vlaki vozijo dokaj redko, kar vpliva na to, da posamezniki za prevoz na in iz dela raje uporabijo osebni avtomobil, saj je tak način mobilnosti bistveno bolj praktičen, in kljub vsakodnevni gneči, časovno bolj učinkovit.

V smislu dostopnosti manjšo težavo predstavlja tudi časovna neuskkljenost med prihodi in odhodi vlakov in vožnjami avtobusov na linijah LPP.

### 3.2.3 Kolesarjenje in hoja

#### 3.2.2.1 Mreža kolesarskih poti in sistem izposoje koles BicikeLJ in Nomago

Da bi zmanjšali število voženj z avtomobilom ob prihodu v in odhodu iz službe, zlasti posameznikov, ki so od delovnega mesta oddaljeni za manj kot 5 km (takih je glede na rezultate ankete okoli 14% oziroma okoli 1.200), je poleg učinkovitega javnega prometa, ključna infrastruktura, ki zagotavlja hiter in varen dostop s kolesom ali peš. Na obodu območja UKC Ljubljana je kolesarska mreža dobro urejena. Ob vseh glavnih prometnicah so ustrezno urejene in označene kolesarske steze, ki potekajo bodisi po pločnikih ali cestiščih. Vse omenjene kolesarske steze imajo dobre povezave s preostalo mrežo kolesarskih stez znotraj mesta Ljubljana oziroma s kolesarskimi stezami in potmi v zaledju mesta. Manj ugodno je stanje na notranji/interni mreži UKC Ljubljana, kjer z izjemo dela Bohoričeve ulice, kolesarske steze niso urejene.

Znotraj območja UKC Ljubljana ter v njegovi neposredni bližini je 5 postajališč BicikeLJ-a, sistema izposoje mestnih koles. Dve postaji, postajališče GH Šentpeter – Njegoševa cesta (24 PM) in postajališče Grablovičeva ulica – Zaloška cesta (16 PM) sta znotraj območja UKC Ljubljana. Preostale postaje, postajališče Grablovičeva ulica – Povšetova ulica (20 PM), Poljanska cesta – Potočnikova ulica (20 PM) in Ambrožev trg (18 PM), pa so v neposredni bližini območja UKC Ljubljana (5-10 minut hoje od UKC Ljubljana). Postajališča BicikeLJ-a na območju UKC Ljubljana in v njegovi neposredni okolici so v taki gostoti, da med posameznimi postajami ni več kot 5 minut vožnje s kolesom. Postajališče na križišču Grablovičeve ulice in Zališke ceste se nahaja v neposredni bližini železniške postaje Ljubljana – Vodmat (1 min hoje), kar posamezniku omogoča, da se s kombinacijo kolesa in hoje, od železniške postaje, na katero koli točko znotraj območja UKC Ljubljana,



premakne v manj kot 15 minutah. Ob postajališču GH Šentpeter je tudi postajališče mreže za izposajo koles podjetja Nomago. Vsa omenjena postajališča so v neposredni bližini avtobusnih postajališč LPP. Preko sistem postaj BicikeLJ in Nomago se območje UKC Ljubljana povezuje tako z glavno avtobusno in železniško postajo, kot tudi z vsemi parkirišči P+R.



Slika 8: Postajališče za izposajo koles BicikeLJ na križišču Zaloške in Grablovičeve (vir: Savaprojekt, foto: Janžovnik, 2023).



Slika 9: GH Šentpeter na Njegoševi s postajališčema za izposajo koles BicikeLJ in Nomago (vir: Savaprojekt, foto: Janžovnik, 2023).

Znotraj območja UKC Ljubljana je praviloma ob vsaki kliniki oziroma ustanovi tudi bolj ali manj urejen prostor za parkiranje koles. Bodisi je urejena površina za parkiranje koles bodisi parkirišče s stojali, oziroma z naslonjali ali kolesarnica z nadstreškom. Ob ogledu terena je bilo ugotovljeno, da je večina obstoječih parkirišč za kolesa v času uradnih delovnih ur posameznih klinik UKC Ljubljana zasedenih. Zaposleni, ki se na delovno mesto vozijo s kolesi, pa le-ta puščajo oziroma parkirajo tudi na drugih, predvsem pohodnih površinah, ob objektih. Po rezultatih ankete, se v službo z kolesom ali e-kolesom, skirojem ali rolko bolj ali manj redno vozi okoli 14% vseh zaposlenih, kar je okoli 1.200 posameznikov. **Na celotnem območju UKC Ljubljana je trenutno urejenih okoli 420 parkirnih mest za kolesa, kar pomeni, da število obstoječih parkirnih mest za kolesa bistveno presega standard (več PM od predvidenega). To pomeni, da se je pri spodbujanju trajnostnih oblik prihoda na delo treba osredotočiti predvsem na druge ukrepe.**

**Skladno s parkirnimi normativi 38. člena OPN MOL ID na je treba ob vsaki bolnici zagotoviti 1 PM za kolo na 10 postelj, ob vsaki kliniki oziroma ambulanti pa 1 PM za kolo na 20 m<sup>2</sup> bruto etažne površine objekta.**



Slika 10: Pokrita kolesarnica pri Travmatološki kliniki (vir: Savaprojekt, foto: Janžovnik, 2023).

Znotraj ožjega območja obravnave so parkirana mesta za kolesa urejena pri vhodu v Nevrološko kliniko (nepokrita površina za parkiranje koles – 20 PM), pri vhodu v Stomatološko kliniko (stojala – 10 PM), pri vhodu v Otolaringološko kliniko (stojala – 15 PM), med Kliničnim inštitutom za kirurške infekcije in Dermatološko kliniko (stojala – 20 PM), pri Onkološkem inštitutu (stojala – 30 PM) in pri Travmatološki kliniki (kolesarnica – 15 PM). Skupaj je torej na ožjem območju obravnave na voljo 110 PM za kolesa. **Skladno z normativom OPN MOL je treba poleg obstoječih parkirnih mest za kolesa ob predvideni novi začasni nadomestni modularni bolnici zagotoviti oziroma urediti še vsaj 12 novih parkirnih mest za kolesa.**

Najbližje postajališče BikelJ-a in Nomaga na območju začasne nadomestne modularne bolnice je postajališče pri garažni hiši Šentpeter (Njegoševa ulica). Od omenjenega postajališča do območja začasne nadomestne modularne bolnice je maksimalno 3 minute hoje.

Samo ožje območje obravnave je sicer dobro dostopno s kolesom. Urejena kolesarska steza je tako na severnem obodu območja (vzdolž Zaloške ceste), kot tudi na njegovem južnem obodu ob Ljubljani (vzdolž Šuštarjevega nabrežja). Znotraj samega območja se kolesarski promet odvija po obstoječih cestah ter dostopnih in intervencijskih poteh.

### 3.2.2.2 Hoja

Območje UKC je prepleteno tudi z mrežo poti, ki omogočajo zaposlenim in obiskovalcem dostop od bolnic, klinik in raznih ustanov znotraj UKC Ljubljana. Pešcem je dostop omogočen preko mreže poti, ki potekajo bodisi po pločnikih ob cestah, bodisi po pešpoteh, ki so urejene izven prometnic. Večina dostopnih pešpoti je dobro urejenih, kar omogoča varno hojo. Na ključnih mestih so urejeni ustrezni prehodi za pešce, ki so na širšem območju glavne stavbe Univerzitetnega kliničnega centra nivojsko dvignjeni (omogočeno je upočasnjevanje prometa ter nivojsko poenoten prehod brez ovir za invalide).



Slika 11: Nivojsko dvignjeni prehod za pešce na križišču Zaloške ceste in Očetovske ulice (vir: Savaprojekt, foto: Janžovnik, 2023).

Mreža poti je ustrezno razvejana, tako da posamezna območja UKC Ljubljana povezuje z vsemi parkirišči in parkirnimi hišami znotraj območja ter na njegovem obrobju. Peš je mogoče nemoteno dostopati tudi do vseh postajališč LPP in železniške postaje na Vodmatu. Peš so dobro dostopna tudi vsa postajališča mreže za izposajo koles BicikeLJ in Nomago.

Od Garažne hiše Šentpeter na križišču med Zaloško in Njogošovo cesto do železniške postaje na Vodmatu (Grablovičeva ulica) je pot preko Zaloške ceste dolga ca. 1 km (čas hoje okoli 12 minut), preko Šlajmerjeve pa ca. 1,2 km (čas hoje okoli 14 min). Od železniške postaje do Inštituta za medicino prometa, dela in športa je pot dolga ca. 100 m (čas hoje okoli 1,5 minute), do Očesne klinike pa ca. 210 m (čas hoje okoli 3 min). Enako daleč od železniške postaje Vodmat je tudi najbližje postajališče za izposajo koles BicikeLJ. Razdalja med železniško postajo in avtobusnim postajališčem Bolnica je ca. 250 m. Od omenjenega postajališča LPP je čas hoje do bolnic, klinik in ostalih ustanov UKC Ljubljana v bližini tega postajališča med 3 in 5 minut. Od avtobusnega postajališča Klinični center so najdlje oddaljene Pediatrična klinika (ca. 800 m – 10 minut hoje),

Zavod za transfuzijo krvi (ca. 500 m – 6 minut hoje), Porodnišnica (ca. 350 m – 4 minute hoje), Inštitut za mikrobiologijo in imunologijo (ca. 400 m – 5 minut hoje) ter Onkološki inštitut in Otolaringološka klinika (ca. 250 m – 3 minute hoje). Lokacija predvidene začasne nadomestne modularne bolnice je od avtobusnega postajališča Klinični center oddaljena za ca. 200 m, kar pomeni okoli 2 minute hoje. Še minuto dlje sta postajališči za izposajo koles BicikeLJ in Nomago.

Parkirišča in garažne hiše znotraj območja UKC Ljubljana so od posameznih bolnik, klinik in ustanov UKC Ljubljana peš dostopne v 2 do 8 minutah. Ostala parkirišča v neposredni bližini UKC Ljubljana, pa so oddaljena maksimalno 10 minut hoje.

V povezavi z ostalimi oblikami transporta, avtomobil, vlak, avtobus oziroma mestno kolo, s katerimi je mogoče priti do izhodiščnih točk znotraj UKC Ljubljana, razdalje znotraj UKC Ljubljana ne predstavljajo nobene ovire, da zaposleni iz izhodiščnih točk do delovnega mesta ne bi mogli hoditi peš, saj razdalje nikjer ne presegajo časa hoje 10 minut, kar je urbanistični standard oziroma priporočilo glede dostopnosti (UIRS, 2020).

### 3.3 POTOVALNE NAVADE ZAPOSLENIH V UKC LJUBLJANA

#### 3.3.1 O anketi

V sklopu tega poglavja povzemamo rezultate in ugotovitve ankete, ki je bila izdelana v sklopu projekta Smart Move za UKC Ljubljana (IPoP, 2023).

Anketa se je izvajala v času med 9. 11. 2022 in 20. 12. 2022. Anketiranje je potekalo na spletni platformi 1KA v anketi pa je sodelovalo **1.506 anketirancev (17,72% vseh zaposlenih v UKC Ljubljana)**. **Od tega je bilo z anketo pridobljenih 935 ustreznih enot.**

#### 3.3.2 Analiza potovalnih navad

Z anketo je bilo ugotovljeno, da večina respondentov vsak dan z delom začne približno ob isti uri (skoraj 70%). Preostalih se delovnik začne različno glede na njihovo izmeno. Ker jih večina dela predvsem v dopoldanskem času to pomeni, da se največja potreba po parkiranju kaže predvsem v dopoldanskem času. Manj problematična je zadeva v popoldnem in večernem času.

Kot je že bilo omenjeno skoraj **polovica vseh vprašanih (49%) na delo prihaja v avtomobilu samih**. Sledijo tisti, ki se v službo pripeljejo v avtomobilu z družinskimi člani. Takih je okoli 11%. Z javnim prevozom se jih v službo vozi okoli 10%. 11% se jih na delovno mesto pripelje s kolesom. Nekaj več kot 14% vseh anketirancev na delo prihaja na aktivni način (kolo, skiro, hoja ...). Visok delež prihodov na delo z avtomobilom niti ne preseneča, saj se dve tretjini zaposlenih na delovno mesto vozi iz krajev, ki so od delovnega mesta oddaljeni za več kot 9 km. **23% respondentov je odgovorilo, da je njihov kraj bivanja od delovnega mesta oddaljen za več kot 20 km, 45% jih živi v kraju, ki je od delovnega mesta oddaljen med 10 in 19 km.** Preostali pa bivajo v krajih, ki so manj kot 10 km oddaljeni od delovnega mesta. Od omenjenih se jih na delovno mesto z **avtomobilom samih pripelje kar 23%**. 16% jih uporablja javni promet, 34% pa se jih na delovno mesto pripelje s kolesom. Tu se zlasti pri tistih, ki se na delovno mesto pripeljejo z avtomobilom kaže manevrski prostor za spremembo potovalnih navad v bolj aktivne in trajnostne oblike.

Glavni razlogi, da se posamezniki na delovno mesto v večini še vedno vozijo sami z avtomobilom so **čas, strošek prevoza in optimizacija prihoda na delovno mesto**. Kot je razvidno iz ankete skoraj 40% vseh

zaposlenih, ki so bili vključeni v anketo za pot na delo, porabi več kot 45 minut časa. Ta čas bi se z uporabo javnega prevoza še podaljšal, zato predstavlja vožnja z avtomobilom najbolj optimalno rešitev. Glava težava je, da na večini oddaljenih lokacij, bodisi ni možnosti uporabe javnega prevoza, ali pa so vožnje na linijah premalo frekventne. Če ob tem upoštevamo, da cena javnega prevoza ni bistveno cenejša od prevoza z avtomobilom, je izbira jasna. Večina (97%) na delovno mesto potuje vsak delovni dan, od tega 35% tudi med vikendi. Kot je že bilo omenjeno, se večina tistih, ki se na delo pripelje z avtomobilom, v avtu vozi samih. Glavni razlog za to je, da sopotništvo pomeni več prilagajanja in s tem podaljševanje poti na delovno mesto. Trenutni delež sopotništva je relativno majhen, slabih 20%. Izmed tistih, ki uporabljajo to obliko načina poti v službo, se jih 7 % na delo vozi s sodelavci, 11 % z družinskimi člani, 2 % pa z neznanci. Zelo vzpodbudno je, da bi bila večina tistih, ki se v službo samih vozi z avtomobilom pripravljenih bodisi v avto sprejeti sopotnika, bodisi avto pustiti doma in se pridružiti kot sopotnik. Takih je okoli 53 %. Pogojno bi bilo to pripravljenih narediti okoli 20 % respondentov. **Glede na podane odgovore na temo sopotništva in pripravljenosti tistih, ki se na delo vozijo z avtomobilom sami, obstaja priložnost za dvig deleža zaposlenih v UKC Ljubljana, ki bi se na delovno mesto pripeljali še z vsaj enim sodelavcem.** To bi zagotovo zmanjšalo prometni pritisk in potrebe po parkiranju znotraj območja UKC Ljubljana. Če bi se vsaj polovica vseh respondentov, ki se danes z avtomobilom sami vozijo v službo, začela v službo voziti z sodelavci, bi se lahko potreba po parkiriščih zmanjšala za okoli 2.000 PM. Ključno je torej motivirati posameznike, da do tega pride.

Zanimivi so tudi rezultati ankete glede odločitve za bolj aktivne in trajnostne oblike prihoda na delovno mesto. Tisti, ki na delovno mesto pridejo z javnim prevozom, s kolesom ali peš to v večini naredijo zato, **ker na delovnem mestu nimajo parkirnega mesta (62%). 40 % aktivne in trajnostne oblike prihoda na delovno mestu uporablja, ker so stroški vožnje previsoki**, le 3 5% pa zato, ker menijo, da je vožnja z avtomobilom škodljiva za okolje. Parkiranje je torej glavni razlog, da se zaposleni ne odločijo priti na delovno mesto z avtomobilom, kar je **zaskrbljujoče**, saj ta razlog skoraj 2x presega skrb za okolje in zdravje ljudi, ki je eno temeljnih poslanstev zaposlenih v UKC Ljubljana.

### 3.3.3 Motivacija in razlogi za spremembe potovalnih navad

Kot je pokazala anketa bi bili respondenti pripravljeni spremeniti svoje potovalne navade, če bi bili zato ustrezno motivirani. Pri tem je zanimivo predvsem to, da **urejena infrastruktura**, ki bi omogočala bolj aktivne in trajnostne oblike prihoda na delovno mesto (kolesarnice, tuši in garderobe za preoblačenje ...) ter **cena bencina na spremembo potovalnih navad nimata vpliva. Na spremembo potovalnih navad bi zlasti vplivala sprememba parkirnega režima** (manj parkirišč in uvedba plačljivega parkiranja), **večja ponudba in bolj zanesljiv javni prevoz, stimulacija delodajalca**<sup>4</sup> oziroma, če bi bil za zaposlene redno organiziran učinkovit prevoz od vrat do vrat (shuttle sistem). Kar 54 % respondentov bi v primeru slednjega spremenilo svoje potovalne navade. Podobno visok je tudi delež tistih, ki bi svoje potovalne navade spremenili, če bi imeli na razpolago bolj učinkovit in zanesljiv javni prevoz. V tem pogledu se zdi respondentom ključno, da bi bili urniki javnega prevoza fleksibilni (da bi se dalo po sistemu naročanja taksija hitro in učinkovito naročiti prevoz 34 %), da bi se z javnim prevozom bistveno skrajšal potovalni čas (19 %) in da bi bila cena javnega prevoza bistveno nižja od stroška vožnje z avtomobilom (17 %). Zanimivo pa je predvsem dejstvo, da bi se skoraj 40 % vseh anketiranih zaposlenih v UKC Ljubljana odločilo za spremembo potovalnih navad, če bi se čas prihoda in odhoda štel v delovni čas.

### 3.3.4 Sklep

<sup>4</sup> Nagrada v obliki dodatnega dopusta za tiste, ki na delo ne prihajajo z avtomobilom, denarna stimulacija ali nederarne nagrade za tiste, ki aktivno prihajajo na delovno mesto oz. za prihod uporabljajo bolj trajnostne oblike prevoza, čas poti sestavni del delovnega časa ...

V sklopu ankete, ki so izpolnili zaposleni UKC Ljubljana se kažejo naslednje ključne priložnosti za izboljšave trajnostnega delovanja na področju mobilnosti:

- 1.) Dvigniti delež zaposlenih, ki na delovno mesto prihajajo na aktiven in bolj trajosten način s poudarkom na tistih, ki so od delovnega mesta oddaljeni za manj kot 9 km. Teh kar 24 % na delo prihaja v avtomobilu samih.
- 2.) Razmisliti o alternativnih možnostih prihoda na delovno mesto ali/oziroma o spodbudah, ki bi naslovile tiste zaposlene, ki na delovno mesto prihajajo v avtomobilih sami.
- 3.) Še dodatno dvigniti delež sopotništva med zaposlenih (trenutno na delo tako prihaja 20 % zaposlenih), saj zaposleni izkazujejo pripravljenost za tak način prihoda na delovno mesto.

## 4. ZASNOVA PROMETA IN UKREPI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

### 4.1 OBMOČJE UKC LJUBLJANA

#### 4.1.1 Povzetek prometne zasnove po izhodiščih za pripravo OPPN

UKC Ljubljana predstavlja glavni steber slovenskega zdravstvenega sistema. V naši najpomembnejši zdravstveni ustanovi v državi se tako trenutno odvija obsežen investicijski cikel, ki bo pripomogel h krepitvi javnega zdravstva. Poleg prenov obstoječih bolnic, klinik in ostalih stavb UKC Ljubljana je v sklopu omenjenega investicijskega cikla predvidena tudi urbana prenova dela območja Vodmata. Medicinsko območje Vodmat, za katerega se izdeluje tudi občinski podrobni prostorski načrt (OPPN) predstavlja strateško območje za širitev osrednjih zdravstvenih programov v državi. V sklopu OPPN so, poleg obstoječih objektov oziroma programov, predvideni novi objekti oziroma programi, ki nadomestijo obstoječe objekte, ki se po predlogu urbane prenove območja predhodno odstranijo. Izhodišče za izdelavo OPPN predstavlja zmagovalna rešitev natečaja, ki je bil zaključen leta 2021. Ta poleg povsem nove urbanistične, arhitekturne in krajinsko arhitekturne zasnove osrednjega območja Vodmata med Zaloško cesto ter Bohoričevo in Korytkovo ulico, predvideva tudi povsem spremenjeno prometno zasnovo.



Sliki 12 in 13: Izsek iz urbanistične, arhitekturne in krajinsko arhitekturne rešitve (levo) in prometne zasnove (desno) zmagovalne natečajne rešitve Urbane prenove medicinskega območja Vodmat (Katušič & Kocbek Arhitekti, 2021).

#### 4.1.1.1 Izhodišča za novo prometno ureditev na območju UKC Ljubljana

Glavno izhodišče nove zasnove predstavlja OPN MOL ID, ki definira programe ter določa prometno omrežje. **Glavna prometna žila na območju se premakne na Grablovičevo ulico ob Dolenjski železnici.** Na južni strani preoblikovanega Šmartinskega podvoza pod glavno železniško progo se izvede kvaliteten priključek Grablovičeve ceste na primarno mestno prometno omrežje. V dosedanjih državnih načrtih je predviden izven nivojski potek Dolenjske železnice, ki s tem sprosti prečne povezave med Vodmatom in Mostami, tudi na osi Zaloške ceste. Generalno, nova prometna zasnova spodbuja načine prevoza, ki zavzemajo čim manj prostora oziroma so racionalnejše (shuttle, povezava s P+R parkiriščem v Fužinah in Stožicah, BicikelJ ...) ter o možnostih umirjanja motornega prometa v območju ter zadrževanju motornega prometa na robu območja.

#### 4.1.1.2 Nova prometna ureditev na območju Vodmata

##### Motorni promet

Na ožjem območju Vodmata med Zaloško cesto ter Bohoričevo in Korytkovo ulico, **Bohoričeva** postaja glavna napajalna cesta območja, ki se na vzhodu preko podaljšanje Šlajmerjeve in Potrčeve ulice veže na mestne glavne ceste – Grablovičevo na vzhodu in neposredno na Njegoševo cesto na zahodu. Prilagojeni osni potek nove Bohoričeve se v loku mestoma razširi proti zelenem površinam kot jih predvideva OPN MOL ID. S prilagojenim potekom in razširitvijo Bohoričeve ceste se lahko izgubljene zelene površine nadomestijo s kvalitetnejšimi površinami na območju Šuštarjevega nabrežja ter posameznimi ureditvami nabrežja ob Ljubljani. Podaljšana Bohoričeva se lahko nadaljuje na novo brv čez Ljubljano in na jugu v Koblarjevo ulico do Povšetove oziroma Kodeljevega. **Korytkova ulica** postaja glavna servisna ulica v smeri sever-jug in dovoz do kletne etaže Pediatrične klinike in nove, načrtovane kletne garaže hiše (kapaciteta ca. 950 PM) znotraj novega medicinskega območja Vodmat ter dovozna cesta za dostavo vzorcev, tkiv, trupel za Medicinsko fakulteto. Korytkova se konča na Šlajmerjevi ulici, ki bo v končni fazi glavna peš in interventna komunikacija v smeri zahod-vzhod. V končni fazi se na stičišču Korytkove, Šlajmerjeve in Zaloške predvideva ureditev krožišča. »Nova« **Šlajmerjeva ulica** na koti terena postaja glavna »prometna« in komunikacijska os v smeri jugozahod-severovzhod in povezava med vstopno Ploščadjo UKC-ja z novim Vodmatskim trgom. Šlajmerjeva ulica je na tej potezi namenjena pešcem, kolesarjem, interventnemu prometu in prihodnjem shuttle prevozu kliničnega centra. Šlajmerjeva ulica se po križišču z Bohoričevo nadaljuje kot prevozna ulica, ki povezuje Bohoričevo in Grablovičevo ter preostalim območjem UKC Vodmata z območjem, namenjenim širitvi UKC-ja na območju stare vojne bolnišnice. Šlajmerjeva med trgom pred UKC ter v njenem podaljšku vse do Grablovičeve ceste naj bi postala nosilka javnih in zdravstvenih programov v območju v smeri JZ-SV. Skozi kletni nivo (-3,5 m) Šlajmerjeve ulice se dostopa do nove garaže kliničnega centra, ki bo izvedena fazno. Pristop je na vzhodu preko klančine z Bohoričeve ulice, na zahodu pa preko klančine s Korytkove ulice. Obstoječi pristop porodnišnici UKC-ja ostaja v kletni etaži na isti koti, kot je tudi sedaj. Šlajmerjeva ulica v kletni etaži je namenjena osebnim avtomobilom, in manjšim dostavnim vozilom (kombinirana vozila).

Na nivoju terena se med Infekcijsko kliniko preko Bohoričeve ceste, s stavbami direktno navezanimi na diagonalo (novi objekt Medicinske fakultete, Dentalna in Stomatološka klinika Medicinske fakultete, nova Ginekološka klinika ter Zavod za transfuzijsko medicino Republike Slovenije) oblikuje **nova Promenada**. Promenada poudarja urbanistično zasnovo območja. Skupaj z novo Šlajmerjevo ulico ustvarja Vodmatski trg ter ga s svojo potezo širi, nato pa preko Ljubljane, nove lokacije za širitev UKC-ja povezuje s preostalim delom Vodmata. Celotna os promenade se končuje v Parku Kodeljevo. Promenada je na nivoju terena v celoti namenjena pešcem, kolesarjem, intervenciji in shuttle prevozu. Nova povezava med Bohoričevo in v podaljšku do Povšetove ceste naj bi postala nosilka javnih in zdravstvenih programov v območju v smeri severozahod-jugovzhod.

##### Dostopi za reševalna vozila in interventne poti

Urgenca ima direktni dovoz iz Bohoričeve ulice. Urgentne poti v ožjem območju so poti za dovoz reševalcev do posameznih stavb v ožjem območju Medicinskega območja Vodmata. Urgentne in interventne poti so najkrajše poti do vhoda v vsako stavbo in so predvidene na nivoju ploščadi namenjene pešcem in kolesarjem, s pravico prvenstvenega prehoda urgentnih in interventnih vozil znotraj območja.

#### Javni potniški promet

Javni avtobusni promet se trenutno odvija po Njogoševi in Zaloški cesti. **V novi prometni zasnovi javni avtobusni promet ostaja na Njogoševi in Zaloški cesti, ki po novem postaja "shared space"** za LPP, pešce in kolesarje. Z novo prometno ureditvijo se iz Zaloške umikajo avtomobili. Ta se dopusti zgolj do predvidene nove garažne hiše z dostopom iz Bohoričeve ulice. Z novo ureditvijo se predvideva tudi uvajanje LPP na Bohoričevi cesti. **V zasnovo LPP se vključuje tudi Ljubljana**, na kateri je predvidena postaja ob zaključku Promenade.

#### Kolesarske in pešpoti

Kolesarski in peš promet na širšem območju UKC Ljubljana ostaja na obstoječih kolesarskih in pešpoteh vzdolž Njogoševe in Zaloške ceste ter ob Grablovičevi in Bohoričevi ulici oziroma vzdolž Ljubljance – cesta Ob Ljubljanci in Šuštarjevo nabrežje (torej na obodu UKC Ljubljana). Interna mreža se prilagodi predvideni ureditvi Medicinskega območja Vodmat, kjer kolesarski in peš promet poteka po novi Promenadi in Štajmerjevi ulici, ki sta hkrati tudi dostopni poti za reševalna in interventna vozila. Parkirišča za kolesa se organizirajo vzdolž omenjenih glavnih povezovalnih osi.

#### 4.1.1.3 Posledice predvidene nove prometne ureditve na promet v preostalem delu UKC Ljubljana

S spremembo prometne zasnove na območju Vodmata se spreminja tudi prometna zasnova na celotnem območju UKC Ljubljana. **Zaloška, ki je trenutno glavna mestna vpadnica postane na delu med Bohoričevo in Njogoševo večnamenski prostor** brez avtomobilskega prometa. To pomeni, da se bodo z zaprtjem Zaloške ceste za avtomobilski promet **v celoti spremenili tudi prometni tokovi, ki bodo vplivali tudi na dostop do območja predvidene začasne nadomestne bolnice**. Napajanje tega območja za osebna vozila (avtomobile) bo po spremembi moralo potekati bodisi preko Zaloške ceste najprej po Grablovičevi ulici in cesti ob Ljubljanci, nato pa preko »Mrtvaškega mostu« po Šuštarjevem nabrežju do območja nadomestne bolnice, bodisi preko Njogoševe in Trubarjeve ceste in od tam dalje preko Rozmanove ulice in Šuštarjevega nabrežja do območja nadomestne bolnice. Alternativno bo lahko napajanje potekalo tudi preko Roške in Poljanske ceste čez Šempetrski most in naprej po Šuštarjevem nabrežju do območja nadomestne klinike. Po novem bo moral biti glavni dostop do območja nadomestne bolnice preko Šuštarjevega nabrežja, in sicer preko interne ceste, ki poteka od Šuštarjevega nabrežja do Zaloške ceste mimo Dermatološke in Nevrološke klinike. Uvoz na območje bi bil pri Materinskem mostu.

Z zapiranjem Zaloške ceste za avtomobilski promet, ta ne bo več glavna mestna vpadnica, zato se bodo spremenili tudi glavni prometni tokovi, kar bo vplivalo na prometno razbremenitev osrednjega dela UKC Ljubljana. Hkrati bo nujno treba iskati tudi nove rešitve in možnosti direktne povezave Zaloške ceste z Masarykovo oziroma Vilharjevo cesto, na kateri bo urejena tudi nova Ljubljanska avtobusna postaja.

#### 4.1.2 Povzetek ključnih ukrepov Mobilnostnega načrta za območje UKC Ljubljana



Mobilnostni načrt za UKC Ljubljana, ki je bil izdelan v sklopu projekta Smart Move vsebuje pet glavnih področij ukrepov, ki se med seboj povezujejo in dopolnjujejo. Ključni namen predlaganih ukrepov je spreminjaje potovalnih navad zaposlenih v UKC Ljubljana, pri čemer je osnovni cilj zmanjševanje deleža uporabe lastnega osebnega vozila za prihod na delo ter posledično povečevanje drugih trajnostnih oblik mobilnosti kot so uporaba javnega potniškega prometa, kolesarjenje in hoja.

Glavna področja predlaganih ukrepov so:

- ukrepi s področja upravljanja mobilnosti,
- ukrepi za spodbujanje hoje,
- ukrepi za spodbujanje kolesarjenja,
- ukrepi za spodbujanje javnega potniškega prometa (JPP),
- ukrepi za spodbujanje trajnostne uporabe avtomobila.

Tabela 5: Pregled nabora ukrepov mobilnostnega načrta za UKC Ljubljana (vir: LUZ, 2022).

Ukrep	Zahtevnost ukrepa	Prioriteta
<b>Ukrepi s področja upravljanja mobilnosti</b>		
Mobilnostni koordinator	SREDNJA	VISOKA
Osebno mobilnostno svetovanje	SREDNJA	SREDNJA
Optimizacija načrtovanja delovnega časa	SREDNJA	VISOKA
Informacijski paket za zaposlene, obiskovalce in druge uporabnike	SREDNJA	SREDNJA
Nadgradnja sistem za dodeljevanje parkirnih mest	VISOKA	VISOKA
<b>Ukrepi za spodbujanje hoje</b>		
Promocija hoje	NIZKA	SREDNJA
<b>Ukrepi za spodbujanje kolesarjenja</b>		
Službena kolesa	SREDNJA	VISOKA
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (BicikeLJ, Nomago ...)	SREDNJA	SREDNJA
Občasna prisotnost serviserja koles na lokaciji ustanove	NIZKA	SREDNJA
Promocija kolesarjenja na delo	NIZKA	SREDNJA
Dograjevanje in vzdrževanje kolesarske infrastrukture	VISOKA	VISOKA
Obnova garderob za zaposlene	VISOKA	VISOKA
Ureditev dodatnih kolesarnic za zaposlene ob objektih	VISOKA	VISOKA
<b>Ukrepi za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa (JPP)</b>		
Priprava pobude za prilagoditev sistema JPP delovnemu času ustanove	SREDNJA	NIZKA
Nadgradnja uporabnikom prilagojenih javnih prevozov	SREDNJA	VISOKA
Uvedba rumenega pasu na obodnih cestah	VISOKA	VISOKA
<b>Ukrepi za spodbujanje trajnostne uporabe avtomobila</b>		
Platforma za dogovore o skupnih prevozih na delo (sopotništvo oz. »carpooling«)	SREDNJA	SREDNJA
Promocija skupnih »shuttle« prevozov na delo	NIZKA	VISOKA
Širitev javnih sistemov »carsharing« za izposajo e-osebni vozil	SREDNJA	NIZKA

Za implementacijo ukrepov skrbi **mobilnostni koordinator**, ki je zadolžen za izvajanje ukrepov, spremljanje in poročanje o napredku. Ta lahko deluje tudi **kot osebni svetovalec**, ki posameznikom lahko svetuje o vseh možnih potovalnih načinih za dostop do ustanove. V okviru osebnega svetovanja lahko ta posamezniku pripravi tudi prilagojen informacijski paket, ki vsebuje vse informacije (**informacijski paket**) o možnih prihodih na delovno mesto s poudarkom na trajnostnih oblikah mobilnosti – možnosti javnih oblik prevoza, organiziranost linij, vozni redi, lokacije postajališč, dostopnost do ustanove, ceniki ... Mobilnostni koordinator je lahko zadolžen tudi za **promocijo trajnostnih oblik poti na delo** kot so prihod na delovno mesto z JPP, kolesom ali peš. Promocija in izobraževanje zaposlenih sta pomembna faktorja implementacije ukrepov mobilnostnega načrta.

**Optimizacija načrtovanja delovnega časa** se nanaša na optimizacijo urnikov delovnega časa zaposlenih. Pri tem ustanova v okviru svojih možnosti, ki jih narekuje organiziranost delovnih procesov, poskrbi, da so delovni časi oziroma urniki zaposlenih, ki na delo prihajajo iz istega kraja oziroma istega območja, čim bolj usklajeni. Ukrep predstavlja pomemben predpogoj za implementacijo drugih ukrepov, ki se nanašajo na možnost organizacije skupnih prevozov (sopotništvo, shuttle, carpooling ...), saj usklajenost urnikov zaposlenih, ki na delo prihajajo iz istega kraja oziroma istega območja znatno povečuje možnost uporabe tovrstnih oblik prevoza. Smiselno je tudi razmislek o uvedbi **spletne platforme** pot sistemov prevozi.org, preko katere bi se zaposleni dogovarjali za skupni prevoz.

Eno ključnih težav na območju UKC Ljubljana predstavlja parkiranje zaposlenih. V ta namen je ključno, da se **nadgradi sistem dodeljevanja parkirnih mest zaposlenim**. V tem pogledu je najprej ključno, da se ažurira in dopolni interni Pravilnik o parkirnih mestih dodeljenih za parkiranje zaposlenih v Univerzitetnem kliničnem centru Ljubljana na način, da se kot kriterij za dodelitev parkirnega mesta določi tudi oddaljenost od stalnega prebivališča. Ta kriterij opredeli, da se posameznikom, ki živijo v neposredni bližini ustanove oziroma so od nje oddaljeni za manj kot 3 km parkirnega mesta ne more dodeliti, vsem ostalim pa se možnost dodelitve parkirnega mesta z oddaljenostjo od delovnega mesta povečuje. V nadaljevanju pa je pomembno, da se na parkiriščih, ki so v lasti in uporabljanju UKC Ljubljana vzpostavi drugačen, bolj fleksibilen parkirni režim.

Pri vzpodbujanju hoje in kolesarjenja je poleg promocije ključna tudi uvedba takih ukrepov, ki bodo posameznike vzpodbudile k uporabi bolj aktivnih oblik transporta. Poleg **infrastrukture** so med njimi številni zelo enostavni in lahko izvedljivi ukrepi, kot na primer **izposoja službenih koles** za izvajanje krajših poti med posameznimi ustanovami UKC Ljubljana. Sistem izposoje službenih koles je mogoče nadgraditi tudi na način, da posamezniki kolesa uporabljajo tudi za pot na relaciji služba - dom. Pri tem je ključno, da za izpravnost in tehnično brezhibnost koles skrbi ustanova. Za posameznike, ki se v službo že vozijo z svojimi kolesi je smiselno razmišljati tudi o uvedbi **občasne prisotnosti serviserja koles na lokaciji ustanove**. Možnost brezplačnega servisiranja kolesa neposredno na lokaciji ustanove lahko zaposlene, ki živijo na primerni lokaciji od delovnega mesta (oddaljenost med 10 in 20 km) dodatno spodbudi k vsaj občasni uporabi kolesa za opravljene poti na delo. Za vzpodbujanje bolj aktivnih oblik prihoda na delovno mesto je ključna predvsem ustrezno urejena infrastruktura, ki omogoča varen dostop uporabnikom. Z analizo dostopnosti je bilo ugotovljeno, da so v ožji okolici UKC Ljubljana površine za kolesarje urejene ob Zaloški, Njogoševi in Roški cesti, ob Bohoričevi ulici (na odseku med Njogoševo cesto in Vodmatskim trgom) ter na Šuštarjevem nabrežju, na skrajnem južnem delu območja UKC Ljubljana. Površine za kolesarje so v obstoječi prometni ureditvi večinoma izvedene v obliki kolesarskih pasov na vozišču, v manjšem delu pa tudi v obliki nivojsko ločenih površin za kolesarje (kolesarske steze). V prihodnosti se priporoča, da se na celotnem obodnem cestnem omrežju na območju UKC Ljubljana, v sklopu predvidenih rekonstrukcij uredijo nivojsko ločene površine za kolesarje, ki nudijo višjo stopnjo udobja in varnosti v primerjavi s kolesarskimi pasovi na vozišču. V primeru prostorskih in drugih omejitev se kolesarske površine lahko ohrani v obliki ustrezno označenih kolesarskih pasov na vozišču, pri čemer pa je ključno, da se na celotnem obodnem cestnem omrežju zagotovi zveznost kolesarskih površin. Ločene površine za kolesarje naj se v okviru predvidenih rekonstrukcij uredi ob Zaloški in Njogoševi cesti ter na celotnem odseku Bohoričeve ulice, od Njogoševe do Zaloške ceste, vključno z Vodmatskim trgom in Malenškovo ulico. Kolesarski pasovi na vozišču naj se ob teh cestnih odsekih ohranijo zgolj v primeru nepremostljivih prostorskih omejitev. Na območju UKC Ljubljana naj se dodatne površine za kolesarje uredijo tudi ob Šlajmerjevi in Korytkovi ulici, pri čemer se na teh cestnih odsekih površine za kolesarje lahko uredijo v obliki kolesarskih pasov na vozišču oziroma v obliki skupnega prometnega prostora. Nadgradnjo kolesarske infrastrukture je smiselno izvesti tudi na Šuštarjevem nabrežju, na južnem delu območja UKC (vzporedno z Ljubljano), in sicer predvsem na območju predvidenega kampusa Medicinske

fakultete na Vrazovem trgu oziroma do navezave na Rozmanovo ulico. Smiselno je razširiti tudi mrežo postajališč izposoje mestnih koles. Z analizo dostopnosti, je bilo ugotovljeno, da sta z obstoječimi postajališči za izposajo koles pokrita predvsem zahodni in vzhodni del UKC Ljubljana, območje Poliklinike, urgence oziroma Očesne klinike, za osrednji, severni in južni del pa je ugotovljena slabša pokritost s tovrstnimi sistemi za izposajo koles. V nadaljevanju se zato priporoča, da se z javnimi sistemi za izposajo koles v prihodnje pokrijejo tudi ta območja, s čimer se to obliko trajnostne mobilnosti ponudi tudi dodatnemu krogu uporabnikov. Z mobilnostnim načrtom se priporoča, da se dodatno postajališče za izposajo koles uredi ob Bohoričevi ulici, na severnem delu območja UKC Ljubljana (ob Pediatrični kliniki) in/ali v osrednjem delu, ob glavni stavbi UKC oziroma ob stavbi Medicinske fakultete. Po vzpostavitvi Kampusa Medicinske fakultete na Vrazovem trgu je dodatno postajališče smiselno urediti tudi na tem delu, s čimer se pokrije potrebe po sistemu za izposajo koles tudi na južnem delu območja UKC Ljubljana.

Pomemben dejavnik pri odločitvi zaposlenih, ali za prihod na delovno mesto uporabiti kolo, je poleg oddaljenosti delovnega mesta od doma tudi ureditev **ustrezne infrastrukture na sami lokaciji ustanove**. Poleg **infrastrukture za parkiranje koles (kolesarnice, pokrita parkirna mesta za kolesa ...)** je izredno pomembno, da so v sami ustanovi urejeni tudi **ustrezni prostori**, kjer lahko zaposleni pospravijo osebno kolesarsko opremo, se preoblečejo in po potrebi tudi stuširajo. Priporoča se, da se v vseh objektih na območju UKC Ljubljana izvede obnova obstoječih garderob za zaposlene, ki naj vključuje ureditev ustrezno varovanih omaric, stojal, klopi, tušev in druge potrebne opreme. Omarice naj bodo dovolj velike, da lahko zaposleni v njih pospravijo tudi osebno kolesarsko opremo (npr. čelado, čevlje, dežni plašč), s čimer se zaposlenim v posameznih objektih omogoči ustrezne pogoje za prihod na delovno mesto z uporabo kolesa.

Linije javnega avtobusnega prevoza LPP so v obstoječi prometni ureditvi v bližini UKC Ljubljana urejene po Zaloški, Njegoševi in Masarykovi cesti ter na območju Hrvatskega trga (Trubarjeva cesta, Ilirska ulica). Avtobusna postajališča v bližini UKC Ljubljana so precej dobro urejena, prav tako se ustrezno urejeni tudi dostopi do avtobusnih postajališč (pločniki, površine za pešce). Večji potencial za napredek na področju JPP tako predstavlja nadgradnja posebnih linij do območja UKC Ljubljana, ki jih LPP izvaja že v obstoječi prometni ureditvi, ter ureditev ločenih »rumenih« vozniških pasov za vožnjo avtobusov na obodnem cestnem omrežju (predvsem po Zaloški cesti). LPP je v letu 2021 uvedel posebni direktni liniji do območja UKC Ljubljana, in sicer iz smeri P+R Barje in P+R Stožice (mimo P+R Fužine). Na obeh posebnih linijah so v jutranjem času predvideni trije odhodi avtobusov proti območju UKC (ob 5:30, 6:15 in 6:45), v popoldanskem času pa štirje odhodi avtobusov v obratni smeri (14:00, 14:30, 15:00, 15:30). Na podlagi rezultatov o zasedenosti posebnih direktnih linij lahko UKC Ljubljana pripravi **pobudo o prilagoditvi vozniških redov LPP** oziroma za uvedbo dodatnih vožnjah v kolikor je to potrebno. Z namenom povečanja privlačnosti potovanja zaposlenih z uporabo LPP lahko ustanova v pobudi navede tudi potrebo po ureditvi posebnih ločenih **rumenih pasov** za vožnjo avtobusov po Zaloški cesti, s čimer bi se bistveno skrajšal potovalni čas med območjem UKC in vzhodno ljubljansko obvoznico oziroma parkirišči P+R Stožice in Fužine. S skrajšanjem potovalnega časa bi javni potniški avtobusni promet na tem območju lahko predstavljal atraktivno alternativo potovanjem z osebnim vozilom.

V smislu vzpodbujanja trajnostne uporabe pa je poleg sopotništva, uporabe skupnega »shuttle« prevoza smiselno razmišljati tudi o **širitvi javnih sistemov za izposajo e-osebni vozil**. Sistemi za izposajo in izmenjavo osebni vozil neposredno vplivajo na zmanjšanje prometnih obremenitev in potreb po parkirnih mestih na območju obravnave, saj bi uporabniki tega sistema, ki za prihod oziroma odhod iz območja UKC Ljubljana uporabijo eno osebno vozilo po sistemu izmenjave, na območje sicer dostopali vsak z lastnim osebnim vozilom. Prav tako so vsa osebna vozila, ki so vključena v flote sistemov za izmenjavo vozil,

električna, kar pozitivno vpliva na zmanjšanje okoljskih emisij. Na območju Ljubljane so se v zadnjem času, poleg priljubljenega sistema Avant2Go, pojavili tudi drugi ponudniki, kar še dodatno povečuje dostopnost do te storitve. Za čim pogostejšo uporabo takega sistema med zaposlenimi je pomembno, da je postajališče za izposajo vozil locirano čim bližje ustanovi. Z analizo dostopnosti, izdelano v okviru mobilnostnega načrta, je bilo ugotovljeno, da je v obstoječi prometni ureditvi na območju UKC Ljubljana urejeno eno postajališče za izposajo osebnih vozil. Glede na število uporabnikov območja (zaposleni, obiskovalci) je zato smiselno, da ustanova pri ponudnikih storitev preveri, ali obstaja možnost za dodatno širitev postajališč na območja UKC Ljubljana, ki so v obstoječi prometni ureditvi s tovrstnimi sistemi slabše pokrita. Priporoča se ureditev dodatnega postajališča za izposajo osebnih vozil ob Zaloški cesti ali Šlajmerjevi ulici (obulično parkiranje), s čimer se pokrije potrebe osrednjega in južnega dela območja UKC Ljubljana, oziroma na območju Vodmata, severno od Bohoričeve ulice (npr. ob Sketovi ali Japljevi ulici), s čimer se pokrije potrebe severnega dela območja UKC Ljubljana. Po potrebi se dodatno postajališče za izposajo osebnih vozil uredi tudi ob Grablovičevi ulici, na vzhodnem delu območja UKC Ljubljana (bližina Očesne klinike).

## 4.2 OBMOČJE ZAČASNE NADOMESTNE MODULARNE BOLNICE

### 4.2.1 Usmeritve za prometno zasnovo in ukrepe trajnostne mobilnosti

Skladno z veljavnimi strateškimi dokumenti MOL in Odlokom OPN MOL je treba pri zasnovi prometnih ureditev upoštevati naslednje usmeritve.

- Promet in prometne infrastruktura se zasnujeta na način, da se z ureditvijo povečuje delež uporabe nemotoriziranih in kolektivnih (javnih) prevoznih sredstev.
- S prometno preureditvijo območja naj se opredelijo minimalne potrebne zmogljivosti za mirujoči promet.
- Znotraj območja predvidene ureditve se zagotovi najmanj 1 parkirno mesto na 3 bolniške postelje, pri čemer mora biti vsaj 30% vseh parkirišč namenjenih obiskovalcem, zagotovi se torej najmanj 39 parkirišč od tega 12 parkirišč za obiskovalce in 27 parkirišč za zaposlene.
- V okolici objekta se uredi prostor za pakiranje koles, na katerem bo najmanj 1 parkirno mesto na 10 bolnišničnih postelj, skupaj torej najmanj 12.
- V kolikor zaradi omejitev prostora ni mogoče upoštevati prometnega normativa glede števila parkirnih mest za avtomobile in kolesa, se skladno z izdelanim mobilnostnim načrtom utemeljijo razlogi zakaj standarda ni mogoče doseči in poda predloge ukrepov drugih rešitev, ki bo rešile pomankanje parkirnih mest znotraj predvidene območja ureditve.
- Uredi se dostopnost območja na način, da se omogoči dostop do območja s kolesom in peš tako, da med posameznimi oblikami prometa ne prihaja do konflikta.
- Vsi dostopi do javnih stavb morajo biti urejeni brez arhitekturnih ovir ter omogočati dostop tudi slepim in slabovidnim osebam.
- Kolesarski in peš promet se, v kolikor je to mogoče, loči od motornega prometa.

Pri prometni zasnovi območja začasne nadomestne modularne bolnice in ukrepov za trajnostno mobilnost na obravnavanem območju se poleg zgoraj navedenih usmeritev upoštevajo še izhodišča iz OPPN 105 za Urbano prenovo medicinskega območja Vodmat in Mobilnostnega načrta za UKC Ljubljana.

### 4.2.2 Prometna zasnova

Do spremembe prometnega režima na območju UKC Ljubljana zaposleni na območje predvidene začasne nadomestne modularne bolnice z avtomobilom dostopajo preko obstoječega uvoza iz Zaloške ceste pri upravni stavbi UKC (vratarnica z dvizžno rampo) in preko interne ceste med Zaloško cesto in Šuštarjevim nabrežjem z uvozom iz Zaloške ceste in iz Šuštarjevega nabrežja. Na obeh uvozih je rampa. Na teh mestih je trenutno

urejen tudi dostop za reševalna in interventna vozila. Po urbani prenovi medicinskega območja Vodmat in vzpostavitvi novega prometnega režima se dostop do območja začasne nadomestne modularne bolnice uskladi z rešitvijo, kot bo predvidena z OPPN. Ne glede na to, kakšna bo z OPPN načrtovana nova prometna ureditev se za zaposlene ohrani uvoz za osebna vozila (avtomobile) iz Šuštarjevega nabrežja. **Prometni režim dostopa na območje se ne spreminja<sup>5</sup>**, kar pomeni, da promet vzdolž Ljubljane še naprej poteka enosmerno. Trenutno ta poteka v smeri od »Mrtvaškega mosta«, kjer je zapornica, preko Šuštarjevega nabrežja in naprej do Rozmanove ulice. Enosmerni promet poteka do Vrazovega trga, kjer je pred zapornico (potopni stebriček) urejeno manjše javno parkirišče MOL. Obstoječa **interna cesta med Šuštarjevim nabrežjem in Zaloško cesto**, ki trenutno ne ustreza predpisanim standardom dostopne ceste za intervencijska vozila **uredi kot** prostor/površina z večnamensko rabo (**»shared space«**), ki je prednostno namenjena pešcem (tudi invalidom) in kolesarjem ter dostopu reševalnih in interventnih vozil. Površina za ustavljanje interventnih (gasilcev) in servisnih vozil (smetarsko vozilo) je na večnamenski površini med obstoječo Nevrološko kliniko in predvideno začasno nadomestno modularno bolnico. Ob tej površini se predvidi tudi ureditev ekološkega otoka. Površina za ustavljanje reševalnih vozil se uredi pred nadomestno bolnico. Pred nadomestno bolnico se uredi tudi ustrezno obračališče. Dostop do obstoječih parkirišč, ki se ohranjajo Medicinske fakultete se ohrani iz južne strani. Ohrani se tudi notranja komunikacija skozi dvorišče med Nevrološko in Travmatološko kliniko – uvoz/izvoz pri Upravni stavbi UKC na Zaloški in izvoz na Šuštarjevem nabrežju oziroma uvoz na Šuštarjevem nabrežju in izvoz/uvoz na Zaloško pri Upravni stavbi UKC. V tej smeri je možen tudi dostop do kletnih prostorov Nevrološke klinike. Dostop do garažne hiše pod Nevrološko kliniko, v kateri je 70 PM, se pri obstoječi prometni ureditvi ohranja. Po spremembi ureditve se dostop do garažne hiše uredi po obstoječih prometnih komunikacijah iz Šuštarjevega nabrežja.

Dostopi za reševalna in intervencijska vozila se uredijo preko ulične poteze z uvozom na Zaloški cesti. **Vzdolž novega »shared space« se levo in desno od njega uredi zelena poteza.**

S postavitvijo začasne nadomestne modularne bolnice se v fazi projektiranja in pridobivanja gradbenega dovoljenja pre-projektirajo vse **dostopne in interne ceste** na način, da bodo te **izpolnjevale vse parametre kot jih zahteva veljavna zakonodaja** – širine, prečni in vzdolžni nakloni, radiji ... Povsod, kjer ni predviden skupni večnamenski prostor se površine za pešce urejajo tako, da so te nivojsko ločene od ceste. Kolesarje se lahko vodi tudi po vozišču, vendar morajo biti v tem primeru kolesarske steze ustrezno označene. Na vhodnem delu med nadomestno bolnico in obstoječim parkiriščem Medicinske fakultete se uredi pokrita kolesarnica, na kateri je tudi polnilnica za električna kolesa.

Glavno postajališče javnega potniškega prometa ostaja avtobusna postaja Klinični center, kjer vozijo linije 2, 9, 11, 11B, 20, 20Z in 25. Od postaje je do območja nadomestne bolnice urejen peš dostop po pločnikih in površinah za pešce vzdolž Zaloške ceste in nato po notranji interni povezavi med obstoječo Nevrološko kliniko in predvideno nadomestno bolnico. Pred spremembo prometnega režima se peš promet odvija po obstoječih pločnikih. Po spremembi, pa po skupni večnamenski površini. Alternativna peš dostopa sta čez dvorišče med Nevrološko in Travmatološko kliniko in preko internih poti iz Šuštarjevega nabrežja.

Obstoječa neformalna peščena površina, ki je trenutno namenjena parkiranju se odstranjuje. **Parkirne površine nujne za delovanje bolnice se iščejo znotraj območja UKC Ljubljana z ukrepi trajnostne mobilnosti.**

<sup>5</sup> Po urbani prenovi medicinskega območja Vodmat se lahko glede na obstoječo prometno mrežo in prometni režim ter skladno z novo zasnovano prometa, spremeni potek smeri prometa enosmerne ulice Šuštarjevega nabrežja.

### 4.2.3 Ukrepi trajnostne mobilnosti

**Ukrepi trajnostne mobilnosti za začasno nadomestno modularno bolnico sledijo ukrepom, ki so bili opredeljeni v mobilnostnem načrtu za UKC Ljubljana**, saj je predvidena nadomestna bolnica sestavni del sistema omenjene ustanove. V sklopu ukrepov s področja upravljanja mobilnosti so: mobilnostni koordinator, osebno mobilnostno svetovanje, izdelava personaliziranih informacijskih paketov za zaposlene. Ukrepi se izvajajo na ravni celotne ustanove, pri čemer se na ravni predvidene nadomestne bolnice doloži osebo, ki bo vezni člen med zaposlenimi in mobilnostnim koordinatorjem, ki skrbi za našete ukrepe. Optimizacija načrtovanja delovnega časa in nadgradnja sistema dodeljevanja parkirnih mest prav tako poteka na nivoju celotne ustanove, za izvajanje ukrepa, pa je zadolženo vodstvo UKC Ljubljana, skupaj z vodji posameznih enot. Z vidika zagotavljanja parkirnih mest, ki so potrebna za delovanje nadomestne bolnice, je poleg ukrepov, s katerimi se bo zmanjševala potreba po parkiriščih, **ključna nadgradnja sistema dodeljevanja parkirnih mest zaposlenim UKC Ljubljana**. S predlaganimi spremembami in dodatnimi kriteriji (glej peti odstavek točke 4.1.2), bo **najverjetneje mogoče sprostiti določena parkirna mesta v garažni hiši** pod obstoječo Nevrološko kliniko, s čemer se bo zagotovil del parkirnih mest za tiste zaposlene predvidene začasne nadomestne modularne klinike, ki bodo izpolnjevali pogoj za dodelitev parkirna mesta.

Za promocijo in vzpodbujanje hoje in kolesarjenja skrbijo uprava UKC Ljubljana ter posamezne organizacijske enote znotraj UKC Ljubljana. Hojo in kolesarjenje na nivoju nadomestne bolnice promovira vodstvo skupaj s posameznikom/posamezniki, ki so vezni člen z mobilnostnim koordinatorjem.

Za vzpodbujanje kolesarjenja se ob predvideni nadomestni modularni bolnici, na površini med bolnico in obstoječim parkiriščem Medicinske fakultete uredi **pokrita kolesarnica**. Skladno z veljavnimi normativi OPN MOL ID se uredi kolesarnica z **12 parkirnimi mesti za kolesa**. V sklopu kolesarnice se zagotovi tudi **polnilnica za električna kolesa (vsaj za polnjenje 4 koles)**. Ob kolesarnici se uredi tudi mini servisna postaja, ki omogoča zaposlenim, ki se v službo vozijo s kolesom, da lahko na lokaciji, kjer delajo, opravijo manjša servisna popravila svojega kolesa (pumpanje zračnic, vijačenje spojev ...). V sklopu samega objekta nadomestne bolnice se **garderobe** za zaposlene nujno uredijo tako, da zaposlenim, ki v službo prihajajo s kolesom omogočajo, da se pred začetkom službene obveznosti stuširajo in da v garderobne omare varno in brez večjih težav pospravijo svojo kolesarsko opremo (čevlje, čelado ...). Tako urejene garderobe so koristne tudi za tiste posameznike, ki bi v službo potencialno pritekli (promocija zdravega načina življenja in »hoje«). Za vzpodbujanje bolj aktivnih in trajnostnih oblik prihoda zaposlenih na delovno mesto se predlaga, da se ob postavitvi začasne nadomestne modularne bolnice **nabavi tudi nekaj službenih koles**, ki se jih da v uporabo zaposlenim. Na vse ostale ukrepe vzpodbujanja hoje in kolesarjenja, kot sta dograjevanje javnih sistemov za izposajo koles, dograjevanje javne infrastrukture, sama ustanova nima vpliva. Omenjena ukrepa se morata izvajati v dogovoru z MOL. So pa posamezne ustanove UKC Ljubljana dolžne, da pri prenovah obstoječih objektov oziroma gradnji novih objektov poskrbijo, da se interno cestno omrežje v prvi vrsti prilagodi potrebam pešcev in kolesarjev.

Za ukrepe za vzpodbujanje uporabe javnega potniškega prometa ter trajnostne uporabe je zadolženo vodstvo UKC Ljubljana v sodelovanju z MOL. Ukrepi nadomestne bolnice sledijo generalnim usmeritvam, kot jih bo določilo uprava UKC Ljubljana in vodstvo organizacijske enote.

## 5. URESNIČEVANJE UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Uresničevanje ukrepov trajnostne mobilnosti, na katere organizacijska enota predvidene začasne nadomestne modularne bolnice nima vpliva, se izvaja skladno z izdelanim akcijskim načrtom. Akcijski načrt izvajanja ukrepov za UKC Ljubljana je izdelan za petletno obdobje, in sicer za obdobje 2023-2027. Po preteku petletnega obdobja se priporoča novelacija mobilnostnega načrta, ki vključuje tako evalvacijo izvajanja ukrepov kot doseganja zastavljenih ciljev.

**Ukrepi trajnostne mobilnosti, ki so bili predvideni za samo nadomestno bolnico, se morajo izvesti v fazi investicijskega cikla za omenjeno bolnico.** Natančno se posamezni ukrepi trajnostne mobilnosti opredelijo v fazi izdelave projektne dokumentacije oziroma v fazi pridobitve gradbenega dovoljenja za postavitev začasne nadomestne modularne bolnice. **Za pridobitev uporabnega dovoljenja morajo biti izvedeni vsi ukrepi trajnostne mobilnosti.**

## 6. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE

Skladno z usmeritve za prometno zasnovo in ukrepe trajnostne mobilnosti se hkrati s predvideno postavitvijo začasne nadomestne modularne bolnice prometna infrastruktura zasnuje na način, da se z njeno ureditvijo **zmanjšuje delež uporabe motoriziranih prevoznih sredstev.** Del prostora se zasnuje v obliki skupnega večnamenskega prostora/površine (»shared scape«), ki se prednostno nameni kolesarjem in pešcem. Na delu omenjene površine se v celoti prepove motorni pomet z avtomobili, kar v celoti sledi usmeritvam.

Znotraj območja se neformalne in neurejene površine, ki so bile namenjene parkiranju, zaradi postavitve začasne nadomestne modularne bolnice, ukinjajo. Parkirišča, ki so po normativu OPN MOL ID nujna za normalno delovanje nadomestne bolnice se z nadgradnjo sistema dodeljevanja parkirnih mest zaposlenim UKC Ljubljana iščejo v obstoječi garažni hiši pod Nevrološko kliniko in na obstoječih parkiriščih v lasti in upravljanju UKC Ljubljana, pa tudi z uvajanjem ukrepov za spodbujanje bolj aktivnih in trajnostnih oblik prihoda v službo (JPP, kolesarjenje, hoja). Analiza obstoječih parkirnih kapacitet sicer kaže, da je na širšem območju UKC Ljubljana za zaposlene na razpolago dovolj parkirnih mest in da so ti peš dobro dostopna. Čas hoje od parkirišč do mesta zaposlitve je ustrezen, zato posebnega razloga, da bi se znotraj območja predvidene postavitve začasne nadomestne modularne klinike, ali tik ob njen iskal prostor za dodana parkirišča ni. Poleg tega po našem mnenju za to tudi ni posebne potrebe, saj se bo v času prenove obstoječe Infekcijske klinike delno sprostilo parkirišče ob omenjeni kliniki, kjer je na voljo okoli 100 PM. Za zaposlene je torej 27 parkirnih mest mogoče z izvajanjem ukrepov trajnostne mobilnosti na ravni celotnega UKC Ljubljana zagotoviti še znotraj obstoječih kapacitet parkirišč. Stanje pa se bo z urbano prenovo medicinskega območja Vodmat ter predvideno gradnjo nove garažne hiše še izboljšalo. 12 parkirnih mest za obiskovalce je mogoče znotraj območja predvidene začasne nadomestne klinike zagotoviti z manjšo reorganizacijo obstoječe prometne ureditve ter v dogovoru in sodelovanju vseh, ki sobivajo v prostoru. Znotraj območja se predvidijo tudi začasna parkirna mesta za taksije. **Na podlagi napisanega ugotavljamo, da je možno z izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti in z drugačnim pristopom parkirne politike UKC Ljubljana na obravnavanem območju zadostiti potrebam po parkirnih mestih.**

V sklopu predvidene začasne nadomestne modularne klinike je predvidena postavitev **pokrite kolesarnice, v kateri bo prostora za 12 koles,** kar v celoti upošteva predpisani normativ glede zagotavljanja potrebnega števila parkirnih mest za kolesa. V sklopu predvidene kolesarnice je predvidena **tudi polnilnica za 4 električna kolesa,** kar je nadgradnja izhodiščne usmeritve.

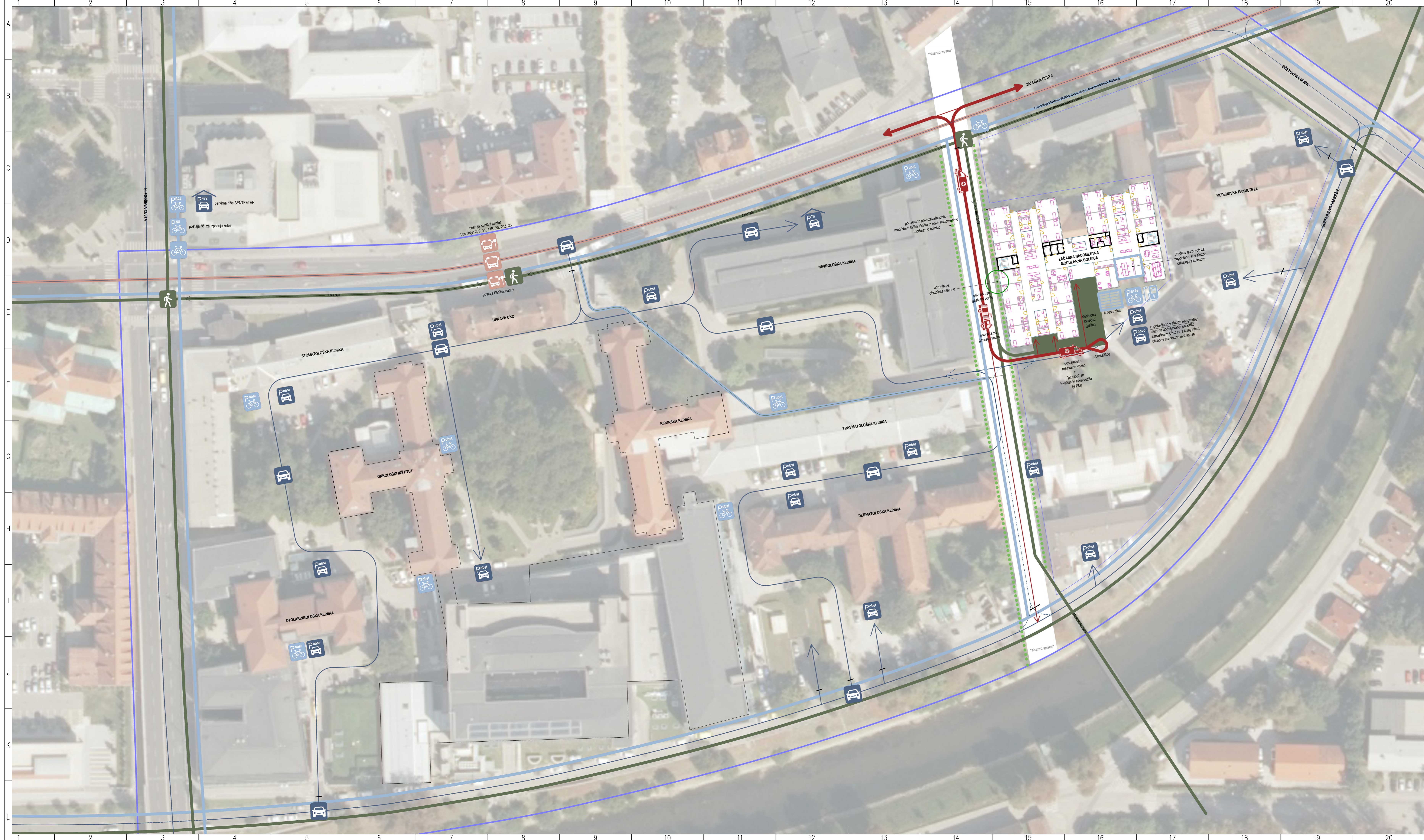
S predlagano prometno zasnovo se območje uredi tako, da je **omogočen dostop tako pešcem in kolesarjem**. Del površin je zaprtih za motorni promet z avtomobili, kar **povečuje varnost in zmanjšuje konflikte med posameznimi uporabniki prostora**. Še več. Prostor je zasnovan tako, da celo vzpodbuja hojo in kolesarjenje. Tudi v tem delu ureditev so v celoti sledi zahtevani usmeritvi.

Zahteva po ureditvi neoviranega dostopa brez arhitekturnih ovir do stavb se detajlno obdela na nivoju izdelave projektne dokumentacije. **Predvidena prometna ureditev ter organizacija prostora omogočata, da se vse ureditve izvedejo na način, da so te prijazne tako invalidom kot tudi slepim in slabovidnim osebam**, kar pomeni, da se v predlogu upoštevana tudi ta usmeritev.

Glede na to, da so s predlogom prometne zasnove in s predlaganimi ukrepi trajnostne mobilnosti upoštevane **vse usmeritve in da so skladno z veljavnimi strateškimi in prostorsko izvedbenimi akti MOL upoštevana tudi vsa izhodišča, normativi in standardi smatramo, da v primeru izvedbe vseh ukrepov Mobilnostnega načrta za začasno nadomestno modularno bolnico na območju UKC, EUP KL-94, ni razlogov in omejitev, da se bolnica ne predlagano območje ne bi mogla umestiti.**



## 7. GRAFIČNA PRILOGA



- LEGENDA**
- ožje območje obravnave mobilnostnega načrta predstavlja območje med Zaloško in Roško cesto, Suttarjevimi nabrežjem in Očetovski ulico
  - območje objektov Medicinske fakultete
  - večnamenski prostor ("shared space")  
celotna komunikacija med Zaloško cesto in Suttarjevimi nabrežjem
  - dostopna ploščad do nadomestne bolnice (zgolj pešci)  
vstopna ploščad pred bolnico
  - avtomobil
  - parkirišča za zaposlene  
Pobst = obstoječa parkirišča, Pnova = predvidena nova parkirišča
  - obstoječa parkirišča in parkirne hiše  
števila ob oznaki parkirišča P pomeni število parkirnih mest v garajni/parkirni hiši
  - obstoječe javne cestel površine za motorni promet
  - interne komunikacije (mešani promet)  
ceste in intervencijske poti vključno z dostopi za pešce in kolesarje
  - zapornica  
klasična zapornica ali potopni steberček
  - predvideni potek internega motornega prometa po urbani priloni medicinskega območja  
Vožnja ter preureditvi Zaloške ceste v "shared space"
  - avtobus
  - avtobusno postajališče
  - linije javnega potniškega prometa (LPP)
  - kolo
  - postajališča za kolesa  
Pobst = obstoječa parkirna površina za kolesa  
PB24 = postajališče BicikeLJ (24 PM), PNB = postajališče Nomago (8 PM)
  - kolesarske steze  
nizjako širine kolesarske poti ter označene kolesarske poti na cestnih, pa tudi kolesarske poti na mešanih prometnih površinah
  - polnilnica za električna kolesa
  - pešec
  - površine za pešce  
pedpoti, poti na pločnikih in zunanjih hodnikih za pešce ter pohodne površine namenske oblikovno pešcem
  - reševalno vozilo
  - intervencijska vozila (gasilsko vozilo, komunalna vozila in tovornjaki ...)
  - intervencijske poti  
poti namenske pešcem, kolesarjem ter reševalnim in intervencijskim vozilom
  - zelene poteze (števoredi ter višje in nižje pokrovne zasaditve ...)

Univerzitetni klinični center Ljubljana  
 Zaloška cesta 2  
 1000 Ljubljana  
 inženir: Savoprojekt  
 Cesta krških žrtev 59,  
 8270 Krško  
 projektant:

gradnja: Mobilnostni načrt za nadomestno modularno bolnico na območju UKC, EUP KL-94  
 Zaloška cesta 2  
 VP: A. Jarobnik, univ.dipl.inž.arh. ZAPS 1334/PKAPPN  
 SP: P. Jan, univ.dipl.inž.grad. ZAPS 2193/PFN

ime prikaza: Situacija predlaganih ureditev

vrsta prikaza: Prometna zasnova in ukrepi trajnostne mobilnosti

datum: 1.500  
 mesto: 23098-00  
 vrsta: MN  
 št. nabe: 001  
 št. lista: 01  
 stran: 0

## 8. VIRI IN LITERATURA

[1] Arnuš, D., Hočevnar, A., Ulčar, J. 2023. Statistika parkirnih mest v upravljanju MOL na javnih površinah na območju UKC Ljubljana. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, arhiv podjetja, 1 str.

Bizjak, I., Mušič, B., Nikšič, M., Dražič, B., Repič Vogelcnik, K., Kozamernik, J., Koblar, S., Cotič, B. 2020. Priporočila za izdelavo urbanistične zasnove. Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana: 131 str.

[2] Ferk, P., Jug, M., Ponikvar Buturovič, J., Dolinar, J., Osrečki, I., Ule, V., Senica, R., Kreš, D. 2023. Dokument identifikacije investicijskega projekta za izgradnjo objekta nadomestne modularne bolnišnice Ljubljana. Inštitut za javno zasebno partnerstvo, Ljubljana, 116 str.

[3] Golobič, J., Krajnc, N., Vedlin A., Jančigaj Š., Roš T., Povše, M. in strokovne službe Strateškega upravljanja in poslovno-administrativnih storitev. 2022. Letno poročilo 2021, Univerzitetni klinični center Ljubljana, Ljubljana: 277 str.

[4] IPoP v sodelovanju s partnerji projekta Smart Move. 2023. Univerzitetni klinični center Ljubljana - Analiza ankete o potovalnih navadah zaposlenih, Ljubljana, 18. str.

[5] Janžovnik, A. 2023. Območje UKC Ljubljana. Fotografije za potrebe izdelave mobilnostnega načrta

[6] Juvanec, M., Mrak Kovačič, A., Bulovec, P., Gašparič, D., Jereb, U. 2021. Izhodišča za pripravo OPPN 105: Klinike, Delavnica d.o.o., Vrhnika, 58 str.

[7] LUZ v sodelovanju s partnerji projekta Smart Move. 2023. Mobilnostni načrt za Univerzitetni klinični center Ljubljana - Pregled nabora ukrepov, Ljubljana, 48 str.

[8] Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del, Ur. l. RS, št. 78/10 – spremembe in dopolnitve št. 4 z dne, 4. 7. 2018 (Ur. l. RS, št. 42/18)

Plevnik, A., Mladenovič, L., Balant, M., Koblar, S., Kukovec, M. 2019. Nacionalne smernice za pripravo [9] Mobilnostnih načrtov za ustanove, Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (SPTM), Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 60 str.

[http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/02/SPTM\\_Brusura\\_2019\\_A4\\_final.pdf](http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/02/SPTM_Brusura_2019_A4_final.pdf)

[10] Plevnik, A. 2017: Mobilnostni načrt za podjetja in ustanove - izkušnje iz Slovenije, predstavitev z dne 24.04.2017

[www.trajnostnamobilnost.si](http://www.trajnostnamobilnost.si)

[11] Majer, J., Kek, J., Cinac, A. 2008. Možno povečevanje potniškega prometa na postaji Ljubljana v primeru optimalne povezave Slovenskih železnic in LPP Ljubljana. Diplomsko delo, B&B višja strokovna šola, Ljubljana, 72 str.

[12] Milovanovič, K., Vertelj Nared, P., Kranjc, U., Longar, U., Blaž, T., Jankovič, K., Cerar, A., Boh, B., Gojčič, M., Trbižan, G., Butina, K. 2017. Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana, LUZ&RRA LUR, Ljubljana, 54 str.

<https://cpsmol.projekti.si/Data/Sites/1/media/Prometna%20strategija.pdf>

[13] Trajnostna mobilnost v praksi. 2016. CIPRA&Društvo FOCUS, V: Zbornik, Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana.

<http://ipop.si/wp/wpcontent/uploads/2016/10/Trajnostna-mobilnost-vpraksi.pdf>

<http://ipop.si/urejanje-prostora/izrazje/skupni-prometni-prostor>

[14] Umek, S., Pirc, D., Žarn, P., Trošt, A., Tepavčević, T., Janžovnik, A., Fajfar, L., Rožman, N. 2023. OPPN 105: Klinike – osnutek OPPN. Savaprojekt d.d., Krško

[15] Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, Ur. l. RS, št. 130/2022

[16] Zemljevid prog mestnega potniškega prevoza

[www.lpp.si](http://www.lpp.si)