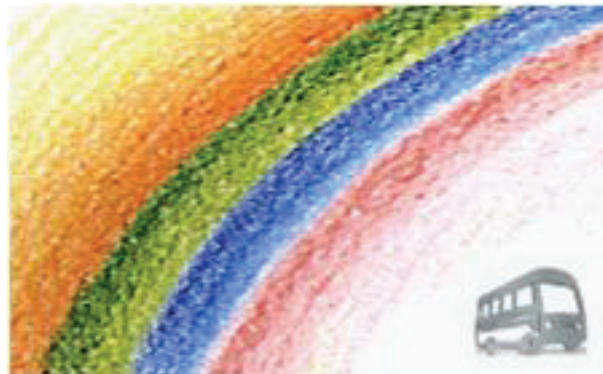




Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji

Letno poročilo 2008



Naročnik:

Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije
Tehnološki park 19
1000 Ljubljana

Odgovorni predstavnik naročnika:

mag. Lilijana Madjar

Naloga:

Priprava strokovnih podlag urejanja javnega prometa v regiji
Letno poročilo 2008

Številka pogodbe:

RRA LUR 37/08
OMEGA consult d.o.o. 20/08

Izdelovalec:

OMEGA consult, projektni management, d.o.o. Ljubljana
Raziskovalna enota OMEGA consult (MZT, št. 133-001)
Gregorčičeva 7
1000 Ljubljana

Odgovorni predstavnik izvajalca in nosilec naloge:

Bruno Bensa, univ. dipl. inž. grad.

Člani projektne skupine:

Bruno Bensa, univ. dipl. inž. grad.
mag. Jure Miljevič, univ. dipl. inž. grad.
mag. Cveto Gregorc, univ. dipl. inž. fiz.
David Krivec, univ. dipl. soc.
Tomaž Plesec, univ. dipl. geog.
Miha Podgoršek, univ. dipl. inž. grad.
dr. Heda Kočevar, univ. dipl. inž. geol.
dr. Marko Šetinc, univ. dipl. inž. kem. inž.
Miha Klun, dipl. ekon.
Matjaž Oberžan, univ. dipl. ekon.
Nina Bolko, univ. dipl. pol.
Tomaž Peternel, univ. dipl. geog.
Elvis Testen, univ. dipl. inž. tehnol. prom.
Polona Gorišek, univ. dipl. ekon.
Nataša Krmelj, univ. dipl. ekon.
dr. Andreja Cundrič, univ. dipl. ekon.
Sandra Valič, univ. dipl. ekon.
mag. Matej Tacer, univ. dipl. inž. geod.
mag. Boris Mrak, univ. dipl. ekon.
Aleš Klobasa, univ. dipl. inž. grad.
Rado Osredkar, univ. dipl. pol.
Miran Jordan, univ. dipl. ekon.
Blaž Žabkar, prof. geog. in zgod.
Lana Dojčinovski, univ. dipl. ekon.
Nataša Božič, abs. ekon.

Predmetne oznake:

Gesla: trajnostna mobilnost, trajnostni razvoj, javni potniški promet, Ljubljanska urbana regija
Keywords: sustainable mobility, sustainable development, public passenger traffic, Ljubljana Urban Region

Šifra naloge:

03/08-RN-LJ

Odgovorni nosilec projekta:
Bruno Bensa

Direktor:
Bruno Bensa

Ljubljana, december 2008

Razmnoženo v 3 izvodih, od katerih prejme naročnik 2 izvoda.

Copyright © RRA LUR, 2008

(Besedilo je avtorsko zaščiteno. Zaščita vključuje vsako uporabo besedila, ki ni v skladu z Zakonom o avtorskih pravicah ter vsako reproduciranje, kopiranje, mikrofilmanje – ne glede na tehniko – celote ali posameznih delov.)

VSEBINA

1	UVOD	6
1.1	AKTIVNOSTI IN REZULTATI PROJEKTA	6
1.2	OSNOVNI PODATKI O PROJEKTU.....	7
2	DOSEDANJE AKTIVNOSTI NA PROJEKTU	7
2.1	UVODNA PREDSTAVITEV	7
2.2	IZDELAVA UVODNEGA POROČILA	7
2.3	PREDSTAVITEV PROJEKTA REGIONALNEMU RAZVOJNEMU SVETU LUR	8
2.4	PRVO VMESNO POROČILO	8
2.4.1	<i>Vsebina prvega vmesnega poročila</i>	8
2.5	PREDSTAVITEV PRVEGA VMESNEGA POROČILA	9
2.6	DRUGO VMESNO POROČILO	10
2.6.1	<i>Vsebina drugega vmesnega poročila</i>	10
2.6.2	<i>Odziv na drugo vmesno poročilo</i>	12
3	NADALJNJE AKTIVNOSTI	13
3.1	IZVEDBA DELAVNIC.....	13
4	PRILOGE	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

SEZNAM KRATIC IN IZRAZOV

EU	Evropska unija
IPN	izvedbeni prostorski načrt
JPP	javni potniški promet
LPP	Javno podjetje Ljubljanski potniški promet d.o.o.
LUR	Ljubljanska urbana regija
MEGAs	metropolitanska evropska območja rasti (<i>ang. Metropolitan European Growth Areas</i>)
MOL	Mestna občina Ljubljana
NRP	namenska raba prostora
RRA LUR	Regionalna razvojna agencija – Ljubljanske urbane regije
RRP	regionalni razvojni program
RRS LUR	Regionalni razvojni svet LUR
SŽ	Slovenske železnice, d.o.o.
SWOT	analiza prednosti, pomanjkljivosti, priložnosti in nevarnosti (<i>ang. Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>)
"P + R"	sistem "parkiraj in bodi peljan" (<i>ang. park and ride</i>), ki predstavlja kombinacijo zasebnega in skupinskega prevoza in omogoča, da se uporabnik do pomembnejših točk na obrobju mesta pripelje z osebnim avtomobilom ali drugim motoriziranim vozilom, kjer le-tega pusti na "P + R" površinah, pot od tu proti notranjosti mesta pa nadaljuje z visoko kakovostnim javnim prevozom

1 UVOD

Predmetno poročilo predstavlja letni pregled dejavnosti pri izvajanju projekta "Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji" v koledarskem letu 2008. V začetku izvajanja aktivnosti na projektu smo oddali uvodno poročilo, kjer je bila načrtovana naloga in njen potek. Primarna dinamika projekta z vmesnimi poročili je opredeljena v pogodbi. V uvodnem poročilu smo opredelili dinamiko izvajanja aktivnosti, ki bo zagotovila dokončanje celotne naloge v izhodiščno zastavljenih rokih, ne glede na dejstvo, da se je izvajanje projekta začelo s polletnim zamikom.

Pri izdelavi naloge smo namesto standardnega, zaporednega pristopa, uporabili hkratno, vzporedno izvajanje aktivnosti. Na tak način je doseženo, da lahko iterativno analiziramo možnosti izboljšanja mobilnosti z različnimi tipi ukrepov. Ti ukrepi se nanašajo na opredelitev možnih tehnologij in problematiko umeščanja v prostor kot posledico zahtevane performančnosti. To skupaj z različnimi ukrepi spodbujanja uporabe javnega in nemotoriziranega prometa oziroma omejevanja uporabe osebnega motornega prometa zagotavlja izboljšanje mobilnosti v LUR in v povezavi s sosednjimi regijami. Uporabljen pristop omogoča sistematično analizo scenarijev mobilnosti v okviru trajnostnega razvoja.

Do konca leta smo izdelali in oddali prvo in drugo vmesno poročilo.

1.1 AKTIVNOSTI IN REZULTATI PROJEKTA

Strokovne osnove urejanja javnega potniškega prometa v regiji bomo osnovali na načelih trajnostne mobilnosti. Osnovna načela trajnostne mobilnosti so z vidika družbe opredeljena kot zadovoljevanje potovalnih potreb posameznikov, da jim je omogočeno svobodno gibanje, dostopnost, komunikacija, izmenjava in vzpostavljanje povezav brez žrtvovanja ostalih bistvenih človeških ali ekoloških vrednot tako danes kot tudi v bodoče. **Načela trajnostne mobilnosti predstavljajo vodila pri izdelavi naloge: v LUR vzpostaviti takšen sistem javnega potniškega prometa, ki bo prebivalcem in obiskovalcem regije omogočal ugodno možnost izbire prevoza, jim nudil časovno in ekonomsko privlačen JPP in s tem dvignil kakovost življenja v regiji.** Odprtost in praktičnost sistema JPP sta zlasti pomembni za zmanjšanje osebnega avtomobilskega prometa zaradi rednih dnevnih migracij (v službo, šolo in opravljanja drugih aktivnosti) in zaradi velikega števila obiskovalcev, ki v regijo pridejo zaradi gospodarsko politične vloge Ljubljane kot prestolnice. Ljubljana ima namreč veliko dnevno migracijsko zaledje, ki se napaja z osebnim motornim prometom, zato je potrebno čim večji obseg dnevnih migracij preusmerjati na JPP.

Projekt zajema naslednje ključne aktivnosti:

1. dogovor o ciljih trajnostnega prometa v LUR v povezavi s sosednjimi regijami;
2. analiza dostopnosti javnih vsebin;
3. priprava načrta JPP;
4. predlog uvedbe enotnega voznega reda in plačilnega sistema;
5. ustanovitev regijskega regulatornega telesa za JPP.

Glavni rezultati projekta bodo:

1. višja stopnja zavedanja problematike JPP med strokovno in širšo javnostjo;
2. podpora reševanju prometne problematike LUR z ukrepi JPP med strokovno in širšo javnostjo;
3. preference in mnenja potnikov in potencialnih uporabnikov JPP;
4. multimodalni model potniškega prometa;
5. načrt JPP v LUR;
6. predlog enotnega voznega reda;
7. predlog enotnega plačilnega sistema;
8. predlogi za sofinanciranje študij in izvedbe projekta iz sredstev EU;
9. osnutek ustanovitvenega akta regijskega regulatornega telesa (organa) in predlogi sprememb zakonodaje.

1.2 OSNOVNI PODATKI O PROJEKTU

RRA LUR je pripravila javni razpis za oddajo javnega naročila "Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji". Razpis za oddajo javnega naročila je bil objavljen na Informacijskem portalu Uradnega lista Evropske unije, dne, 24.11.2007 in na Portalu javnih naročil, dne, 22.11.2007. V postopku oddaje javnega naročila je bilo podjetje OMEGA consult, d.o.o., Ljubljana, z Obvestilom o oddaji javnega naročila št. 65/08-LM, dne, 31.1.2008 izbrano kot najugodnejši ponudnik. Pogodba za izdelavo projekta je bila podpisana dne, 23.4.2008 s strani izvajalca (OMEGA consult, d.o.o.) in dne, 13.5.2008 s strani naročnika (RRA LUR).

Projekt delno financira Evropska unija, in sicer iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. Sofinancerski delež EU znaša 53,5% celotnih stroškov investicije. Projekt se izvaja v okviru Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 - 2013, razvojne prioritete "Razvoj regij"; prednostne usmeritve "Regionalni razvojni programi".

Rok za izvedbo projekta je po pogodbi predvidoma 19 mesecev po podpisu pogodbe, oziroma avgusta 2009.

2 DOSEDANJE AKTIVNOSTI NA PROJEKTU

Dosedanje aktivnosti na projektu zajemajo predstavitev in poročila projekta ter pridobivanje podatkovnih virov ter gradiv. Najprej je bila pripravljena uvodna predstavitev zasnove projekta naročniku, izdelano je bilo uvodno poročilo, projekt je bil predstavljen Regionalnemu razvojnemu svetu LUR. V nadaljevanju je bilo izdelano prvo vmesno poročilo, predstavitev prvega vmesnega poročila projektne svetu pa je bila hkrati tudi delavnica na temo projekta. Drugo vmesno poročilo je bilo izdelano konec novembra.

Pridobivanje podatkov je potekalo preko občin in mesta Ljubljane za razvojne programe in že izdelane študije; preko prevoznikov za podatke o ponudbi prevozov in povpraševanju po prevozi; preko državnih inštitucij pa za statistične in stvarne podatke.

2.1 UVODNA PREDSTAVITEV

Uvodna predstavitev projekta "Priprava strokovnih podlag urejanja javnega prometa v regiji" naročniku RRA LUR je bila dne 24.4.2008. Predstavljene so bile osnovne aktivnosti projekta in koraki, kako bomo te aktivnosti izvedli. Aktivnosti so bile predstavljene tudi v časovnici izvedbe projekta.

2.2 IZDELAVA UVODNEGA POROČILA

Uvodno poročilo je bilo naročniku posredovano 30.5.2008 in predstavlja prvi celovit osnovni dokument o projektu "Priprava strokovnih podlag urejanja javnega prometa v regiji". Uvodno poročilo obsega vse ključne informacije o izhodiščih, izdelavi in rezultatih projekta. Vsebina uvodnega poročila je bila naslednja:

1. uporabljene metodologije, orodja in tehnike dela;
2. plan dela in časovnica posameznih aktivnosti;
3. monitoring izvajanja projekta;
4. uskladitev delovanja na posameznih aktivnostih projekta.

2.3 PREDSTAVITEV PROJEKTA REGIONALNEMU RAZVOJNEMU SVETU LUR

Projekt "Priprava strokovnih podlag urejanja javnega prometa v regiji" je bil 17.6.2008 predstavljen Regionalnemu razvojnemu svetu LUR. Najprej so bili predstavljeni osnovni podatki o projektu, vsebina in časovnica izvedbe projekta. V nadaljevanju je bil podan pomen vzpostavitve JPP z vidika postavljenih ciljev Regionalnega razvojnega programa LUR in opis prometno prevoznega tržišča. Predstavljeni so bili osnovni elementi Sistema aktivnosti, to so poselitve, delovna mesta in coning kot osnovne prostorske razporeditve. V nadaljevanju so bili predstavljeni tudi osnovni elementi Prometnega sistema, to so prometna infrastruktura in postaje, ter obseg prometnih tokov v LUR, ki predstavljajo vsebino sistema tokov. V zaključku so bile predstavljene tudi povezave med sistemom aktivnosti, prometnim sistemom in prometnimi tokovi.

2.4 PRVO VMESNO POROČILO

Prvo vmesno poročilo je bilo naročniku posredovano 20.8.2008 in je obsegalo izhodišča za izdelavo projekta (pregled strateških dokumentov in zakonodaje od nivoja EU do občin, že izdelanih nalog in projektov, trendov razvoja JPP), vire (o dejanski in predvideni rabi prostora, demografiji, prometni infrastrukturi, prometu, avtobusnih prevoznikih) in metodologijo (prometni model, dostopnost, povezljivost, oblikovanje scenarijev). Predstavljena je bila obstoječa prometna infrastruktura in ponudba javnega potniškega prometa, osnovna razdelitev prostora LUR z ekonomsko in demografsko strukturo. Predstavljeni so bili podatki o opravljenih prevozih potnikov z JPP in zasnova multimodalnega modela potniškega prometa.

Dne 15.9.2008 je bil oddan dodatek k prvemu vmesnemu poročilu, v katerem so bili obširneje predstavljeni razvojni dokumenti občin, namenska raba prostora, dejanska raba kmetijskih zemljišč in dejanska raba stavb po posameznih občinah. Obširneje so prikazane tudi vse obstoječe študije na področju JPP za območje LUR v obdobju zadnjih 10 let.

Po prejemu odziva na prvo vmesno poročilo dne 4.9.2008, je bilo 26.9.2008 oddano dopolnjeno prvo vmesno poročilo, kjer je podrobneje opredeljena trajnostna mobilnost, ki je dobila svojo kvantifikacijo v poglavju Opredelitev performans JPP za njegovo konkurenčnost. Poglavje o obstoječem prometnem sistemu je dopolnjeno z analizo razpoložljivih podatkov o izvedenem javnem potniškem prometu v LUR po posameznih prevoznikih. Dopolnitev poglavja Opredelitev performans JPP za njegovo konkurenčnost predstavlja rezultate kvantifikacije bodočega povpraševanja in ponudbe izražene z infrastrukturo JPP kot jo predvideva Strateški prostorski načrt MOL. Spremembe, ki so izražene v tem načrtu imajo za posledico spremembe na skupni poti navezave regije in sosednjih regij na mesto. Na ta način so predpostavljene spremembe modalitet v korist JPP in v skladu trajnostne mobilnosti. Preverili smo pogoje za konkurenčnost JPP in potrebne ukrepe za zadostitev tem pogojem. Ti ukrepi so izbira ustreznih tehnologij, njihove umestitve v prostor in omejevanju dostopnosti osebnega motornega prometa v mestnih središčih.

2.4.1 Vsebina prvega vmesnega poročila

V prvem vmesnem poročilu je predstavljena prva iteracija analize možnosti izboljšanja mobilnosti z različnimi tipi ukrepov. Ti ukrepi se nanašajo na opredelitev možnih tehnologij in problematiko umeščanja v prostor kot posledico zahtevane performančnosti. To skupaj z različnimi ukrepi vzpodbujanja uporabe javnega in nemotoriziranega prometa oziroma omejevanja uporabe osebnega motornega prometa zagotavlja izboljšanje mobilnosti v LUR in v povezavi s sosednjimi regijami.

V uvodnem poglavju podrobno opredeljujemo trajnostno mobilnost, ki bo dobila svojo kvantifikacijo v poglavju Opredelitev performans JPP za njegovo konkurenčnost. Torej kot doseganje trajnostne mobilnosti, ki je v najširšem smislu opredeljena kot zmožnost zadovoljevati potrebe družbe na način, da je omogočeno svobodno gibanje, s prostim dostopom, komunikacijo, izmenjavo in z vzpostavljanjem povezav brez žrtvovanja ostalih bistvenih človeških ali ekoloških vrednot tako danes kot tudi v bodoče. Poglavje Prometne tehnologije in storitve v mestnem in primestnem potniškem prometu obravnava različne tehnologije javnega prevoza, ki s svojo performančnostjo omogočajo trajnostno mobilnost.

Tretje poglavje, ki obravnava strateške dokumente in zakonodajna izhodišča, vsebuje glavne povzetke obravnavanih dokumentov z vidika trajnostne mobilnosti, trajnostnega razvoja in opredeljenih ciljev. Podrobna obravnava posameznih dokumentov je v prilogi. V času izdelave projekta se izdelujejo občinski prostorski načrti, katerih javne razgrnitve so predvidene v jeseni 2008. Izdelujejo se tudi prostorski plani Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju: MOL), to sta Strateški prostorski načrt in Izvedbeni prostorski načrt MOL. Občinski prostorski načrti so pomembno izhodišče za projekt, saj je pri načrtovanju JPP potrebno upoštevati načrtane smernice razvoja prostora. Z vidika izdelave strokovnih podlag urejanja javnega prometa v regiji je pomembna predvsem osnova za bodoče razporeditve aktivnosti v prostoru.

Poglavje o vsebini, obsegu in lokaciji prostorskih enot ter poglavje o prostorski razporeditvi družbenoekonomskih dejavnikov in aktivnosti ter napoved razvoja predstavljata kategorijo neodvisnih spremenljivk. Podatkovni viri vključujejo najnovejše razpoložljive podatke o dejanski in predvideni rabi prostora, družbenoekonomske in demografske podatke, podatke o javni prometni infrastrukturi, planske dokumente, prometne podatke in podatke o avtobusnih prevoznikih. Metodologija zajema opis prometnega modela, osnove za izračun dostopnosti in povezljivosti ter oblikovanje scenarijev. V nadaljevanju poročila je predstavljena analiza obstoječega stanja na podlagi pridobljenih podatkovnih virov. Predstavljena je osnovna razdelitev prostora LUR na prostorske enote in aglomeracije. Opredeljeni sta osnovna demografska in ekonomska struktura prostora LUR v povezavi s sosednjimi regijami. Prikazane so tudi osnove za izdelavo napovedi družbenoekonomskega razvoja.

Poglavje o obstoječem prometnem sistemu obravnava prometno infrastrukturo v povezavi s prometnim povpraševanjem in ponudbo. Poglavje je dopolnjeno z analizo razpoložljivih podatkov o izvedenem javnem potniškem prometu v LUR po posameznih prevoznikih. Prikazana je obstoječa prometna infrastruktura in ponudba javnega potniškega v LUR. Opisano je cestno, železniško in kolesarsko omrežje. Vključeni so tudi Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana in avtotaksi storitve. V nadaljevanju so prikazani rezultati analiz podatkov o opravljenih prevoznih potnikov v JPP, ki so bili pridobljeni od izvajalcev JPP v LUR. Obdelani so posamezni elementi prometnega sistema s tehnološkega in ekonomsko-organizacijskega vidika. Prikazan je načrt razvoja prometne infrastrukture v Sloveniji. Obravnavano je obstoječe stanje, smernice prometnega sistema in načela učinkovitega sistema potniškega prometa. V nadaljevanju sledi SWOT analiza različnih prometnih tehnologij in vrstah prometa.

Poglavje Opredelitev performans JPP za njegovo konkurenčnost predstavlja rezultate kvantifikacije bodočega povpraševanja in ponudbe izražene z infrastrukturo JPP kot jo predvideva Strateški prostorski načrt MOL. Spremembe, ki so izražene v tem načrtu imajo za posledico spremembe na skupni poti navezave regije in sosednjih regij na mesto. Na ta način so predpostavljene spremembe modalitet v korist JPP in v skladu trajnostne mobilnosti. Preverili smo pogoje za konkurenčnost JPP in potrebne ukrepe za zadostitev tem pogojem. Ti ukrepi so izbira ustreznih tehnologij, njihove umestitve v prostor in omejevanju dostopnosti osebnega motornega prometa v mestnih središčih. Predstavljene performanse so prva iteracija, ki se v nadaljevanju projekta izvedejo na novih izhodiščih.

Prikazane so tudi možnosti načinov financiranja implementacije rezultatov "Strokovnih podlag urejanja javnega prometa v regiji". Predstavljeni so pogoji vzpostavitve javno-zasebnega partnerstva. Med načini financiranja so predstavljene možnosti sofinanciranja EU.

Prvo vmesno poročilo zaključujemo s pregledom in predlogom nadaljnjih aktivnosti izdelave projekta.

2.5 PREDSTAVITEV PRVEGA VMESNEGA POROČILA

Predstavitve prvega vmesnega poročila je potekala 2.10.2008 pred projektnim svetom LUR. Osredotočena je bila na simulacije sistemov hitrih linij in opredelitev performančnosti za konkurenčnost JPP. Predstavitve se je razvila v delavnico, ker so bile podane naslednje usmeritve za nadaljnje delo:

- Vzpostaviti relacijo namen naloge, cilji naloge in rezultati naloge.
- Opredeliti in naštetih administrativne ukrepe za spodbujanje uporabe JPP.
- Poleg časovnega preseka 2027 je potrebno modelirati tudi časovni presek 2013, ki predstavlja konec programskega obdobja EU skladov 2007 – 2013 in navesti možne ukrepe.

- V navezavi s prostorskim načrtovanjem opredeliti lokacije "P + R" glede na oddaljenost od gravitacijskih središč, kakšne storitvene vsebine naj imajo kot transferna mesta in kolikšen je potreben potencial zaledja take lokacije.
- Rezultati morajo upoštevati policentrični značaj LUR z Ljubljano kot glavnim mestom Slovenije in drugimi aglomeracijami, ki so gravitacijska središča LUR.
- Upoštevati pomembne migracijske centre kot so Škofja Loka, Kranj, Brnik, ...

2.6 DRUGO VMESNO POROČILO

Drugo vmesno poročilo je bilo naročniku posredovano 28.11.2008 in predstavlja naslednjo iteracijo v procesu oblikovanja strokovnih osnov za vzpostavitev trajnostnega javnega potniškega prometa v regiji. Poročilo predstavlja tudi zaključitev prve iteracije aktivnosti 1 in aktivnosti 2 kot celote.

2.6.1 Vsebina drugega vmesnega poročila

V uvodnem delu smo v skladu s predlogom, podanim na interni delavnici s projektnim svetom, izpostavili RRP LUR kot tisto osnovo, ki zavezuje LUR k vzpostavitvi trajnostnega sistema JPP in predstavlja izhodišče za nalogo.

V okviru predmetnega poročila smo nadgradili v prvem poročilu predstavljeno analizo vsebine, obsega in lokacije prostorskih enot ter prostorske razporeditve aktivnosti z izdelavo prometnih con, ki odražajo sedanje in načrtovane razporeditve aktivnosti v prostoru. Upoštevani so bili tudi IPN MOL in NRP občin, meje prostorskih okolišev, meje občin in predvidena prometna infrastruktura. Na enotah con je podana razporeditev družbenoekonomskih dejavnikov in aktivnosti v prostoru. Poleg tega smo v skladu s predlogom projektnega sveta pri izdelavi prometnih con upoštevali tudi pomembne migracijske centre izven LUR (kot so Škofja Loka, Kranj, Brnik, Postojna, Celje, idr.) in oblikovanje sekundarnega centra LUR, ki ga predstavlja somestje Trzin – Domžale. Za ciljne časovne preseke 2013 in 2027 je potrebno ugotoviti prostorsko dinamiko kot tudi demografsko dinamiko in jo uskladiti na delavnici z občinami.

Drugi del poročila predstavlja analiza dostopnosti postaj JPP. Izhodišča za analizo dostopnosti so na eni strani razporeditve aktivnosti in prebivalstva v prostoru in razporeditev postajališč s pogostnostjo ponudbe na drugi strani. Razporeditev aktivnosti v prostoru vključuje tako javne storitve, komercialne in pristočasne storitve kot tudi druge javne vsebine. Zelena dostopnost, v skladu s cilji trajnostne mobilnosti se odraža predvsem v načrtovanju take mešane rabe prostora in vzpostavitvi sistema JPP, da ni potrebe po uporabi osebnih avtomobilov. Kaže na učinke optimalnega JPP, kazalnik teh učinkov merimo kot spremembo v modal splitu. Na območju LUR je opazna velika razlika v dostopnosti med območji ob glavnih prometnih povezavah in v urbanih središčih ter med ostalimi ruralnimi območji, kjer ponudba JPP ni zadostna.

V tretjem delu poročila so predstavljena izhodišča za vrednotenje elementov scenarijev razvoja javnega potniškega prometa. Predstavljen je ekonomski vidik obravnavanih prometnih tehnologij. Na osnovi različnih kombinacij predpostavk elementov prometnega sistema smo izdelali simulacije za oceno performančnosti JPP. V tem delu poročila so obravnavane vsebine aktivnosti 3. Ugotovitve navedenih analiz so predstavljene v SWOT analizi, ki vključuje tudi prostorsko razvojne vidike in predstavlja izhodišče za usklajevanje razvoja JPP s prostorskim razvojem LUR in sosednjih regij.

V četrtem delu so opisane faze vpeljave novega sistema javnega potniškega prometa. Ocenjujemo, da je za primer LUR, glede na sedanje stanje primernejša pot reševanja način iniciative s strani oblasti. Prav tako pa menimo, da je tako odločitev treba doreči na projektnem svetu. V primeru iniciative s strani oblasti vpeljava novega sistema javnega potniškega prometa zahteva izvedbo določenih korakov, ki so predstavljeni v nadaljevanju. Obravnavane so vsebine aktivnosti 5.

V nadaljevanju je predstavljena izhodiščna SWOT analiza vzpostavitve trajnostnega JPP v LUR za 6 različnih kombinacij prometnih sistemov in sicer:

- S1 – sistem 1: Hitre linije med "P + R" parkirišči s potekom skozi mestno središče (Celovška – Zaloška, Dunajska – Barjanska, Šmartinska – Tržaška – Brezovica) z današnjim vozliščem – prestopnim postajališčem na Bavarskem dvoru.
- S2 – sistem 2: Hitre linije med "P + R" parkirišči s potekom skozi mestno središče (Celovška – Zaloška, vpadnica iz Stožic – Barjanska, Šmartinska – Tržaška – Brezovica) s skupnim vozliščem – prestopnim postajališčem na trgu OF in na Bavarskem dvoru.
- S3 – sistem 3: Hitre linije med "P + R" parkirišči s potekom skozi mestno središče (Stanežiče ob žel. progi – Zaloška, Črnuče – vpadnica iz Stožic – Barjanska – Rudnik, Šmartinska – Barjanska – Brezovica) s skupnim vozliščem – prestopnim postajališčem na trgu OF in na Bavarskem dvoru.
- S4 – sistem 4: Hitre linije med "P + R" parkirišči s potekom skozi mestno središče (Celovška – Zaloška, Trzin – Dunajska – Barjanska, Šmartinska – Tržaška – Brezovica) z današnjim vozliščem – prestopnim postajališčem na Bavarskem dvoru.
- S5 – sistem 5: Hitre linije med "P + R" parkirišči s potekom skozi mestno središče (Celovška – Zaloška, Trzin – Stožice – Barjanska, Šmartinska – Tržaška – Brezovica) s skupnim vozliščem – prestopnim postajališčem na trgu OF in na Bavarskem dvoru.
- S6 – sistem 6: Hitre linije med "P + R" parkirišči s potekom skozi mestno središče (Šmartinska – Barjanska – Brezovica, Barjanska – Zaloška, žel. postaja Ljubljana – Kamnik, žel. postaja Ljubljana – Medvode) z vozliščem – prestopnim postajališčem na trgu OF.

SWOT analiza je izdelana za vsakega od šestih sistemov JPP posebej. V nadaljevanju (tabeli 2.1) je prikazana skupna SWOT analiza, kjer so predstavljene prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti posameznih sistemov JPP (S1, S2, S3, S4, S5 in S6).

Tabela 2.1: SWOT analiza za preverjenih sistemov JPP

PREDNOSTI (S)	SLABOSTI (W)
<ul style="list-style-type: none"> • Gravitacijski center Slovenije (rang MEGAs 4) z velikim razvojnim potencialom. • Zmanjšanje emisij plinov, prašnih delcev in hrupa zaradi zmanjšanja prometnega dela osebnih vozil. • Izboljšana dostopnost do obstoječih lokacij storitvenih dejavnosti. (S1 in S4) • Vključenost projektov v realizaciji z razvojem trajnostnega JPP v LUR (npr. osrednji potniški center, Športno-trgovski center Stožice). (S2, S3, in S5) • Manjše prostorske in prometne omejitve za doseganje zelenih performančnosti s potekom po površini. (S3) • Uporablja obstoječo železniško infrastrukturo.(S6) • Vzpostavitev "P + R" in podaljšanje hitre linije v regijo. (S4, S5 in S6) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prostorske omejitve za povezavo transferne točke hitrih linij na Bavarskem Dvoru s projektom potniškega centra so omejitve pri vzpostavitvi integriranega JPP. (S1 in S4) • Težko je doseči zahtevano performanso s potekom po površini po obstoječih koridorjih s križišči in semaforji in obstoječimi prostorskimi omejitvami. (S1 in S4) • Zaradi slabše dostopnosti prebivalcev na odseku Štajerske vpadnice manj vstopov in posledično manj potniških km. (S2 in S5) • Slaba dostopnost zaradi poteka izven obstoječih koridorjev, manjšega števila postajališč in slabše dostopnosti do prebivalcev. (S3 in S6)) • Nastane obvezna transferna točka med regijskim in mestnim prometom. (S6) • Slabša povezljivost v smereh sever – jug in vzhod – zahod zaradi transferne točke, ki je posledica zvezdastega sistema (obvezen transfer).(S6)

PRILOŽNOSTI (O)	NEVARNOSTI (T)
<ul style="list-style-type: none"> • Zmanjšanje realnega plačila emisijskih bonov. • Sredstva strukturne pomoči EU v prihajajoči recesiji. • Razbremenitev centra Ljubljane in izogib obstoječim prostorskim omejitvam pri podzemni tehnologiji. • Manjše prostorske in prometne omejitve za doseganje zelenih performančnosti s potekom po površini. (S3 in S6) • Ustvarjanje sinergij na intermodalnih prestopnih postajah skupaj s prilagojenim urbanističnim in prostorskim načrtovanjem. (S2, S3, S5 in S6) • Navezava novega koridorja z obstoječimi večja dostopnost. (S3 in S6) • Največja učinkovitost glede na dolžino novih hitrih linij. (S1 in S4) 	<ul style="list-style-type: none"> • Napovedana neugodna demografska gibanja. • Nezadostna gospodarska rast. • Razporeditev sredstev Kohezijskega sklada v novem finančnem obdobju na druga področja. • Medsebojna konkurenčnost hitrih linij in obstoječih linij. (S1 in S4) • Potencial v številu uporabnikov za upravičenost prestopnega mesta v regiji. (S4, S5 in S6) • Potek izven obstoječih koridorjev slabša dostopnost do zgoščenih aglomeracij in lokacij storitvenih dejavnosti. (S3 in S6)

2.6.2 Odziv na drugo vmesno poročilo

Drugo vmesno poročilo je zajemalo Ključno aktivnost št. 1: Dogovor o ciljih trajnostnega prometa v LUR v povezavi s sosednjimi regijami in Ključno aktivnost št. 2: Analiza dostopnosti javnih površin. V okviru prve aktivnosti je bilo opredeljenih sedem glavnih ciljev urejanja prometa v regiji. Opredeljeni cilji so bili sprejeti s strani naročnika, v nadaljevanju izdelave projekta pa jih bo potrebno uskladiti še z drugimi razvojnimi partnerji. V sklopu druge aktivnosti so bile analizirane vsebine, ki služijo kot osnova za določitev in vzpostavitev kakovostnega sistema javnega prometa. Izdelana je bila že primerjava različic urejanja javnega prometa v regiji. V nadaljevanju bo opredeljena najustreznejša ureditev prometa ter različice, ki bi jih bilo v okviru različnih razvojnih scenarijev mogoče sprejeti.

V nadaljnjih fazah izvedbe projekta bo najpomembnejše sodelovanje in usklajevanje z razvojnimi partnerji, sosednjimi regijami in državo. Oblikovan bo vsebinski in terminski načrt usklajevanja ciljev z razvojnimi partnerji. Da bo usklajevanje z razvojnimi partnerji mogoče izpeljati, je potrebno definirati jasne usmeritve o izbiri različic urejanja javnega prometa v regiji, oblikovati osnutek načrta urejanja javnega prometa, oblikovati predlog sistema enotne vozovnice ter oblikovati predlog vzpostavitve telesa, ki bo uravnavalo prometne sisteme in jih razvijalo. Pri vseh aktivnostih bo pozornost enakomerno usmerjena na vse občine LUR.

3 NADALJNJE AKTIVNOSTI

Nadaljnje aktivnosti pri izvajanju naloge "Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji" vključujejo poleg izvajanja aktivnosti, opredeljenih v projektni nalogi in uvodnem poročilu, še tesnejše sodelovanje z naročnikom, projektnim svetom in izvedbo delavnic z občinami LUR predstavniki sosednjih regij in države ter sedanjimi izvajalci javnega potniškega prometa v LUR. V tem vidiku predlagamo izvedbo predstavitve ugotovitev, ki bodo podane v naslednjih vmesnih poročilih na interni delavnici s projektnim svetom pred samo oddajo poročila.

Postavitev scenarijev razvoja javnega potniškega prometa in izbor najustrežnejšega scenarija. V okviru te aktivnosti bomo najprej predstavili izhodiščne elemente scenarijev, utemeljene na zaključkih analize stanja, izvedene v prvem in drugem vmesnem poročilu. Elementi scenarijev kot so zelena performančnost JPP, primerne tehnologije prometnega sistema, zahteve za doseganje zelene performančnosti in prostorske umestitve potrebne prometne infrastrukture. Pred dokončnim izborom najustrežnejšega scenarija predlagamo izvedbo delavnic s strokovno javnostjo, ki so podrobneje opredeljene v nadaljevanju.

Priprava načrta javnega potniškega prometa, predlog uvedbe enotnega voznega reda in plačilnega sistema. Nov sistem javnega potniškega prometa, ki bi upošteval vse vidike trajnostnega razvoja, mora biti ekonomsko čim bolj učinkovit in organiziran na način, ki bo omogočal uspešno upravljanje s celotnim integriranim sistemom JPP. Za izbran scenarij bo izdelan usklajen načrt JPP v LUR. Na tej podlagi bomo izdelali enotni vozni red in predlagali uvedbo enotnega plačilnega sistema. Izvedba aktivnosti bo na delavnici usklajena s strokovno javnostjo in izvajalci javnega potniškega prometa v LUR.

Regijsko regulatorno telo. Integriran sistem javnega potniškega prometa bo preko skupnega osrednjega organa, ki bo glede na potrebe lahko celostno koordiniral in kontroliral sistem javnega potniškega prometa. Ključnega pomena pri vpeljavi novega sistema JPP je zato oblikovanje regulatornega telesa, katerega funkcija se bo odražala v dolgoročnem uspešnem in kakovostnem obvladovanju sistema JPP.

3.1 IZVEDBA DELAVNIC

1. Predstavitve drugega vmesnega poročila projektnem svetu.

- *Termin:* konec januarja, pred oddajo 3. vmesnega poročila.
- *Občinstvo:* Projektni svet naloge "Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji".
- *Predmet:* Predstavitve glavnih ugotovitev ob zaključku Aktivnosti 1 in 2, predstavitve ugotovitev tretjega vmesnega poročila in uskladitev poteka nadaljnjih aktivnosti.

2. Interna delavnica s projektnim svetom in predstavniki MOL.

- *Termin:* začetek januarja.
- *Občinstvo:* Projektni svet naloge, predstavniki MOL.
- *Predmet:* Uskladitev razvoja JPP v MOL kot glavnem gravitacijskem centru LUR in Slovenije.
 - o Predstavitve dostopnosti do posameznih enot kot generatorjev / atraktorjev potovanj.
 - o Razvojni načrti kot podlaga za bodoč JPP: predvideno število prebivalcev, delovnih mest in predvidena dinamika izvedbe.
 - o Odločitev za "Prometno glavo" – Potniški center: izvedba glavnega vozlišča JPP, navezava na sistem hitrih linij, horizontalen oz. vertikalni razvoj, intermodalnost železnica – avtobus.
 - o Vozlišče MPP in hitrih linij: kapacitetne in prostorske omejitve sedanje lokacije (Bavarski dvor-Kolizej-Ajdovščina).
 - o Program razvoja železnice: nova dvotirna povezava s Kranjem in Brnikom, povezava s Kamnikom, obstoječa povezava Ljubljana-Škofja Loka-Kranj.
 - o Predstavitve sistemov, ki se nanaša na tehnologijo in na prostorske pogoje za opredelitev optimalnega koncepta novega modela JPP. Vprašanje konkurenčnosti

zmogljivega JPP z osebnim prometom: izvedba hitrih linij ali uveljavitev administrativnih ukrepov.

- Vzpostavitev prestopnih točk, "P + R" in parkirnih hiš, vprašanje konkurenčnosti / komplementarnosti.
- Povezava s prostorskim načrtovanjem: nakupovalna središča in poslovne cone, ki so potisnjene na obrobje mesta in obenem nimajo dobre povezave z mestnim prevozom, so eden od pomembnih vzrokov za rabo osebnih avtomobilov.

3. Delavnica z občinami LUR.

- *Termin*: prvi teden v marcu.
- *Občinstvo*: Projektni svet naloge in predstavniki občin LUR.
- *Predmet*: Načrt delavnice obsega teme za vzpostavitev jasne vizije in ciljev trajnostnega prometa v Ljubljanski urbani regiji ter predloge za ukrepanje. Cilj je kritično vrednotenje vizije in stališč za zmanjšanje uporabe osebnih motornih vozil tako, da se zagotovijo drugi načini mobilnosti, ki bodo omogočili večjo mobilnost prebivalcev regije. Osebnih avtomobilov oz. njegova uporaba povzroča zelo pomembne vplive na okolje. Zmanjšanje uporabe istih je pomembno zaradi prispevka k lokalni kakovosti zraka, zmanjšanju hrupa in povečanju kakovosti življenja. Ugotovitve delavnic želimo urediti kot analizo prednosti in slabosti, priložnosti in nevarnosti.
 - Predstavitev dostopnosti do posameznih enot kot generatorjev / atraktorjev potovanj.
 - Predstavitev sistemov, ki se nanaša na tehnologijo in na prostorske pogoje za opredelitev optimalnega koncepta novega modela JPP.
 - Vzpostavitev transfernih mest: vzpostavitev prestopnih točk in "P + R" na stičiščih prometnih tokov, povezava s storitvenimi centri predstavlja pomembno spodbudo predvsem za aglomeracije v regiji.
 - Transferna mesta potrebujejo tudi zadostno gravitacijsko zaledje z vidika potenciala uporabnikov. Vprašanje izvedbe razvojnih načrtov občin. Faznost vzpostavitve sistema transfernih mest.
 - Povezava s prostorskim načrtovanjem: nakupovalna središča in poslovne cone, ki nimajo dobre povezave z javnim prevozom, so eden od pomembnih vzrokov za rabo osebnih avtomobilov. Prav tako je pomemben generator voženj z osebnimi vozili neuskkljenost razvoja poselitve z mrežo javnih storitev.
 - Obravnavali bomo tudi predloge udeležencev, ker želimo oblikovati vizijo in ukrepe učinkovite mobilnosti v LUR in sicer:
 - da v LUR prebivalci ne bodo odvisni od avtomobila,
 - da bodo vsi prebivalci lahko z javnim prevozom prišli do ciljnih destinacij,
 - da bodo mesta namenjena ljudem in ne parkiranju,
 - da bo uporaba nemotoriziranih oblik prometa varnejša in prijaznejša,
 - da zrak bo čistejši in hrupa bo manj.
 - Usklajenost vozniških redov: da bi intermodalnost lahko učinkovito delovala, je potrebno uskladiti vozne rede različnih vrst prevoza.
 - Enotni plačilni sistem: uporabo različnih načinov prevoza spodbujajo enotne tarife in vozovnice. Če imajo vse vrste prevozov enako ceno, je verjetneje, da jih bodo ljudje enakopravno uporabljali. Enotne tarife in vozovnice poleg tega olajšajo potovanje, saj je manj zapletov pri nakupu vozovnic.

4. Delavnica s predstavniki sosednjih regij in države.

- *Termin*: konec marca.
- *Občinstvo*: Projektni svet naloge, predstavniki sosednjih regij (gravitacijskih centrov v sosednjih regijah) in predstavniki države.
- *Predmet*: Predstavitev usklajenega javnega prometa v Ljubljanski urbani regiji.

5. Delavnica z izvajalci JPP v LUR.

- *Termin:* sredina aprila.
- *Občinstvo:* avtobusni prevozniki, predstavniki avtobusne postaje Ljubljana, predstavniki SŽ in predstavniki železniške postaje
- *Predmet:* Predstavitev usklajenega regijskega JPP.
 - o Usklajenost voznih redov.
 - o Enotni plačilni sistem.
 - o Regijsko regulatorno telo.

6. Dejavnosti agencije za PR: izvedba ankete o JPP v LUR:

- Prostorske težave in ovire s katerimi se soočajo uporabniki v svojem vsakdanjiku.
- Uporaba JPP pri prebivalcih v regiji.
- Promocija uporabe JPP.