

1. NASLOVNA STRAN S KLJUČNIMI PODATKI O ELABORATU

Številčna oznaka elaborata	FAZA 3 PREDLOGI UREJANJA IN UPRAVLJANJA MIRUJOČEGA PROMETA	
Investitor	OBČINA JESENICE Cesta železarjev 6 4270 Jesenice	
Objekt	ŠTUDIJA MIRUJOČEGA PROMETA NA JESENICAH	
Vrsta projektne dokumentacije	ELABORAT	
Za gradnjo	/	
Izdelovalec	PROVIA d.o.o. Kranjska cesta 24, 4202 Naklo Direktor: Matjaž Brezavšček, univ.dipl.inž.grad.	žig, podpis
Odgovorni izdelovalec	Matjaž Brezavšček, univ.dipl.inž.grad., G-1766	žig, podpis
Številka elaborata	PR621-STU-P-F3	
Kraj in datum izdelave elaborata	Naklo, april 2023	
Odgovorni vodja projekta	Matjaž Brezavšček, univ.dipl.inž.grad., G-1766	žig, podpis
Izvod	A 1 2	žig, podpis

2. KAZALO VSEBINE

1. NASLOVNA STRAN S KLJUČNIMI PODATKI O ELABORATU	1
2. KAZALO VSEBINE	2
3. TEHNIČNO POROČILO	3
3.1 SPLOŠNO	3
3.2 PROJEKTNE OSNOVE	6
3.3 UREJANJE PARKIRNE POLITIKE	7
3.3.1 DEMOGRAFSKI PODATKI IN DELOVNE MIGRACIJE	8
3.3.2 OBSTOJEČA INFRASTRUKTURA IN UKREPI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	9
3.3.2.1. Površine za pešce	9
3.3.2.2. Mreža kolesarskih povezav	9
3.3.2.3. Sistem javnega potniškega prometa	11
3.3.3 PREDLOGI UKREPOV ZA REŠEVANJE MESTNE PARKIRNE POLITIKE	13
3.3.4 KRATKOROČNI UKREPI NA PODROČJU PARKIRNE PROBLEMATIKE	14
3.3.4.1. Optimizacija tarifnega sistema na javnih parkiriščih in vzpostavitev območja plačljivih parkirišč	14
3.3.4.2. Dograditev mreže kolesarskih in peš povezav	16
3.3.4.3. Dograditev mreže javnega potniškega prometa	16
3.3.4.4. Ureditev obstoječih parkirnih mest	17
3.3.4.5. Nova parkirna mesta	18
3.3.5 SREDNJEORČNI UKREPI NA PODROČJU PARKIRNE PROBLEMATIKE	20
3.3.5.1. Optimizacija tarifnega sistema na javnih parkiriščih in razširitev območja plačljivih parkirišč	20
3.3.5.2. Dograditev mreže kolesarskih in peš povezav	20
3.3.5.3. Dopolnitev mreže javnega potniškega prometa	21
3.3.5.4. Izgradnja parkirnih hiš	21
3.3.5.5. Ureditev PARK&RIDE parkirišča na Hrušici	22
3.3.6 DOLGOROČNI UKREPI NA PODROČJU PARKIRNE PROBLEMATIKE	22
3.3.6.1. Optimizacija tarifnega sistema na javnih parkiriščih in razširitev območja plačljivih parkirišč	22
3.3.6.2. Ureditev PARK&RIDE parkirišča na koroški beli	23
3.3.6.3. Izgradnja parkirnih hiš	23
3.4 STANDARDIZACIJA PARKIRNIH MEST	25
4. ZAKLJUČEK	26
5. PRILOGE	29
5.1 GRAFIČNE PRILOGE	29

3. TEHNIČNO POROČILO

3.1 SPLOŠNO

Študije mirujočega prometa v je bila izdelana z namenom:

1. vzpostaviti evidenco obstoječih parkirnih površin vseh vrst,
2. izračunati oziroma določiti parkirne potrebe,
3. **podati predloge urejanja in upravljanja mirujočega prometa.**

Točki 1 in 2 sta predmet tega elaborata in sicer v Sklopu 1 je opravljena analiza obstoječih parkirnih kapacitet, v Sklopu 2 pa je izveden izračun potrebnih parkirnih kapacitet.

Skupaj je bilo za namen študije evidentiranih 11265 parkirnih mest. V nadaljnjih izračunih so bila izključena parkirna mesta s pripisano vrednost PM_RAC je 0. Tako so bila v nadaljnje analize vključena parkirna mesta s pripisano vrednostjo 1 za PM_RAC. Teh parkirnih mest je 9498. Od tega je parkirnih mest, ki ležijo na parcelah v lasti Občine Jesenice in niso v uporabi javnih zavodov 3909. To so tudi parkirna mesta, kjer občina lahko vodi aktivno parkirno politiko. K tem parkirnim mestom lahko prištejemo še 201 parkirnih mest, ki so bila evidentirana kot parkirišča namenjena za turiste.

Glavni razlogi za izdelavo celovite podrobne študije mirujočega prometa v mestu so potreba po analizi obstoječega stanja mirujočega prometa in pripravi predloga bodoče ureditve mirujočega prometa, predloga zadostnih parkirnih kapacitet in parkirnega sistema s poudarkom na trajnosti, ekološki sprejemljivosti in prijaznosti do uporabnika v povezavi s prostorskim načrtovanjem na območju občine Jesenice.

Kot osnova za študijo mirujočega prometa so dokumenti s področja urejanja prostora (OPN Občine Jesenice), sistem javnih evidenc ter dokumenti vezani na prometno problematiko, s katerimi razpolaga Občina Jesenice.

Pri urejanju problematike mirujočega prometa je potrebno poudarek posvetiti predvsem trajnostnem načrtovanju ukrepov, ki se tičejo parkiranja na javnih površinah, v povezavi z drugimi oblikami transporta in omogočanju alternativ osebne motorne prometu.

V prvi fazi študije je obravnavano obstoječe stanje mirujočega prometa v območju gostejše urbanizacije mestnega območja, kjer je problematika najbolj pereča.

Izveden je bil detajlni popis obstoječih parkirnih površin, ki so bila razvrščena glede na način ureditve kot tudi na glede na pretežno vrsto uporabnikov, ki posamezno parkirišče uporabljajo.

V tretjem delu se osredotočamo na možne ukrepe, ki bi izboljšali obstoječe stanje. Za rešitev težav s pomanjkanjem parkirnih mest je potrebno sistemsko pristopiti k načrtovanju ukrepov. V luči zasledovanja trajnostne mobilnosti je potrebno poleg konkretnih predlogov, vezanih na zagotavljanje dodatnih parkirnih površin in izboljšanje splošne parkirne situacije, vzporedno razvijati in izboljševati javni mestni potniški promet, razvijati infrastrukturo za kolesarski in peš promet (pločniki, kolesarske steze in pasovi ter kolesarnice), vzpostaviti prestopne točke sistemov Park&Ride in Park&Bike ter sprejeti ukrepe, ki odvrtaajo dnevne migrante od uporabe osebnega vozila.

Navedeni ukrepi so sestavni del trajnostne mobilnosti, ki je željeni cilj v razvitem svetu, ki ga pestijo

onesnaževanje zaradi prekomernega osebnega motornega prometa, vsakodnevni zastoji na cestah z znatnimi izgubami časa, prekomerni hrup v okolju zaradi prometa itd.

Pristop k reševanju parkirne problematike se v splošnem izvaja z ukrepi, ki so predstavljeni v tabeli in so povzeti iz magistrskega dela Metodologija odločanja pri oblikovanju mestne parkirne strategije, avtor Silvo Cesnik, 2014. Predlogi urejanja parkirnega stanja pa so neposredno povezani s celostno prometno strategijo mesta in cilji, ki jih želi mesto doseči pri svojem razvoju.

Tabela 1: Možni ukrepi za reševanje parkirne problematike

PROBLEM	REŠITEV
Razpoložljiv parkirni prostor dobi voznik, ki pripelje prvi. To ni dobra rešitev v območjih, kjer parkirnih mest primanjkuje	Omejevanje časa parkiranja na posameznih parkiriščih, sprememba parkirne tarife, ceneje za kratkotrajno parkiranje, navajanje voznikov na večja parkirišča izven mesta.
Parkiranje na ulicah povzroča prometno varnostne probleme, zastoje in zasedenost prostora, kar pomeni potratno rabo omejenega prostora, oviranje dostopnosti ipd.	Omejevanje parkirnih kapacitet ob glavnih ulicah in v času prometnih konic, zmanjšanje števila parkirnih mest, če je ogrožena varnost pocenitev parkiranja na parkiriščih izven cestišč
Slabo upravljanje uličnega parkiranja povzroča voznikom težave pri iskanju razpoložljivega parkirnega mesta, več voženj in s tem težave v dinamičnem prometu	Zagotavljanje boljših in obsežnejših parkirnih informacij cenejša tarifa parkiranja izven cestišč Uvajanje Park&Ride sistema
Parkiranje vozil v območjih za pešce naredi ulični prostor neprijazen peščem, lahko prispeva k poškodbam in k uničenju peš talnih površin	Striktno uveljavljanje reda v območjih za pešce, uvajanje dodatnih tudi samo omejevalnih ukrepov
Parkiranje na ulicah je pogosto cenejše kakor na parkiriščih izven ulic, zato so ta parkirna mesta zasedena, medtem ko so na parkiriščih prosta	Sprememba tarifne politike, populariziranje parkiranja izven ulic, izboljševanje pogojev izven uličnega parkiranja
Razpoložljiva parkirna mesta v mestnem jedru vabijo voznike v center mesta	Zmanjševanje možnosti parkiranja v mestnem jedru ali znaten dvig parkirne tarife, uvajanje Park&Ride sistema kot alternative skrajšanje dovoljenega časa parkiranja
Mestna središča zaradi težav z dostopnostjo izgubljajo na pomenu, razvijajo se obmestja in drugi mestni predeli, kar povzroča tudi delno parkirno razbremenitev	S cenejšim parkiranjem se lahko povrne del obiskovalcev mestnega jedra, optimizacija JPP lahko izboljša dostopnost mestnega jedra brez avtomobila uvajanje sistema Park&Ride aktraktiviziranje mestnega jedra z razvojem peš cone in upravljanjem parkiranja privlačnost mestnega jedra in ponudba prevladata nad parkirnimi problemi obiskovalcev mesta
Rezervirana parkirna mesta na ulicah za mestne stanovalce in poslovne namene povzročajo dodatno parkirno povpraševanje in primanjkljaj parkirnih mest na mestnih ulicah	Ustrežnejši razvoj parkirnega nadzora, dodatne omejitve pri uličnem parkiranju, omejevanje časa parkiranja na izbranih parkiriščih

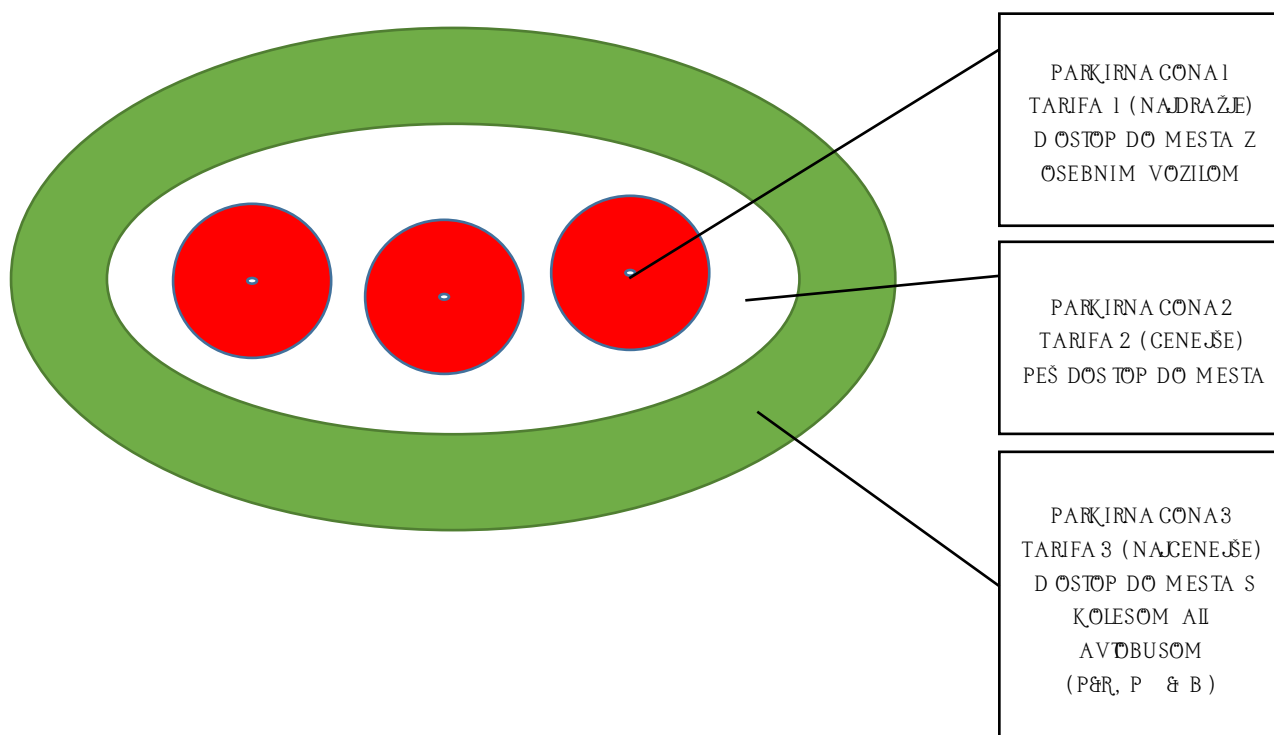
Za uporabo bolj trajnostnih oblik mobilnosti, to je za premik pri izbiri prevoznega sredstva (modal split) od osebnega vozila k javnemu, peš ali kolesarskemu prometu, je potrebno izvesti ukrepe, ki bodo to omogočali in tudi spodbujali.

Za doseganje bolj trajne mobilnosti prebivalstva navajamo ukrepe za posamezne skupine prevoznih sredstev:

Tabela 2: Ukrepi vezani na posamezno skupino prevoznih sredstev

TRAJNOSTNA MOBILNOST		
PEŠ/ KOLO	JAVNI PROMET	PARKIRANJE OA
Površine za kolesarski in peš promet	Optimizacija linij	Tarifne cone
Kolesarnice za shrambo koles	Nove/spremenjene linije (BUS, Vlak, P&R)	Tarifna politika
Stojala za parkiranje koles	Zadostno servisiranje jutranje in popoldanske konice	Dodatne površine v stanovanjskih naseljih
Mestno kolo	Brezplačne linije, kavalir,...	Umik avtomobilov z mestnega jedra in ulic
Park&Bike	Park&Ride	Spodbujanje porabe v mestnem jedru

Klasični istem parkirnih in tarifnih con je v obliki koncentričnih krogov. Jesenice so zaradi geografskih značilnosti (razpotegnjenost mesta, zaradi reke in železnice prekinjene prečne povezave, reliefa...) specifične, zato je namesto ene centralne cone (Parkirna cona 1) vzpostavljeno več njih. Iz več teh centrov se nato širi 2 in 3 tarifna cona.



Slika 1: Shema sistema parkirnih in tarifnih con za Jesenice

3.2 PROJEKTNE OSNOVE

- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Jesenice, (UL št. 110, 27. 12. 2013)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Občinskega prostorskega načrta Občine Jesenice, UL št. 57, 17. 10. 2017
- Celostna prometna strategija Občine Jesenice, 2017
- Odredba o določitvi parkirnih površin v Občini Jesenice na katerih se uvede plačilo parkirnine (UL št. 91/2020, 26.6.2020)
- Identifikacija prometnih in prostorskih izzivov območja 1. faza, Protim Ržišnik Perc arhitekti in inženirji d.o.o., december 2020
- Predlogi rešitev za identificirane izzive 2. faza, Protim Ržišnik Perc arhitekti in inženirji d.o.o., december 2020
- Akcijski načrt za izboljšanje bivalnega okolja 3. faza, Protim Ržišnik Perc arhitekti in inženirji d.o.o., december 2020
- PROMETNA ŠTUDIJA občine Jesenice – 1. del, »Mirujoči promet, kolesarski promet, peš promet, javni potniški promet in ostale ureditve vezane na cestni promet«, LINEAL d.o.o, junij 2012
- Magistrsko delo Metodologija odločanja pri oblikovanju mestne parkirne strategije, Silvo Cesnik, UM, Fakulteta za gradbeništvo, 2014.
- Državni prostorski red, Mirujoči promet v urbanih naseljih PRIPOROČILA, Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, januar 2020
- Koncept kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice, Provía d.o.o., junij 2020
- Predlog optimizacije javnega potniškega prometa v občini Jesenice – Analiza obstoječega stanja, IGEA d.o.o., december 2022

3.3 UREJANJE PARKIRNE POLITIKE

V nadaljevanju povzemamo mehanizme in načine učinkovitega vodenja mestne parkirne politike (Metodologija odločanja pri oblikovanju mestne parkirne strategije, Silvo Cesnik, UM, Fakulteta za gradbeništvo, 2014).

EKONOMSKI MEHANIZMI

- Različne parkirne tarife.
- Tarifiranje glede na ekološko stopnjo vozila.
- Dajatve delodajalcem, ki zagotavljajo parkirni prostor zaposlenim na lastnih površinah.
- Usmerjanje sredstev pridobljenih s pobiranjem parkirnin za uvajanje trajnostnih oblik mobilnosti in reševanje parkirne problematike.

REGULATORNI MEHANIZMI

- Zmanjševanje števila obstoječih parkirnih mest na račun povečanja površin za kolesarje in pešce ter javni potniški promet.
- Reduciranje minimalnega oz. maksimalnega števila parkirnih mest po posameznih mestnih conah.
- Premišljeno načrtovanje lokacij za večja mestna parkirišča

USTREZNO PROSTORSKO OBLIKOVANJE PROMETNIC IN PARKIRNIH MEST

- Razmejitev parkirnih in peš površin s količki ali drugimi fizičnimi ovirami.
- Odstranitev/zmanjšanje števila parkirnih mest iz mestnih jeder in pomembnih ulic – uvajanje visokokvalitetnih površin za pešce in kolesarje.
- Premišljeno geometrijsko oblikovanje ulic z drugačnim razporejanjem parkirnih mest

KVALITETEN PARKIRNI SERVIS IN TEHNOLOGIJE

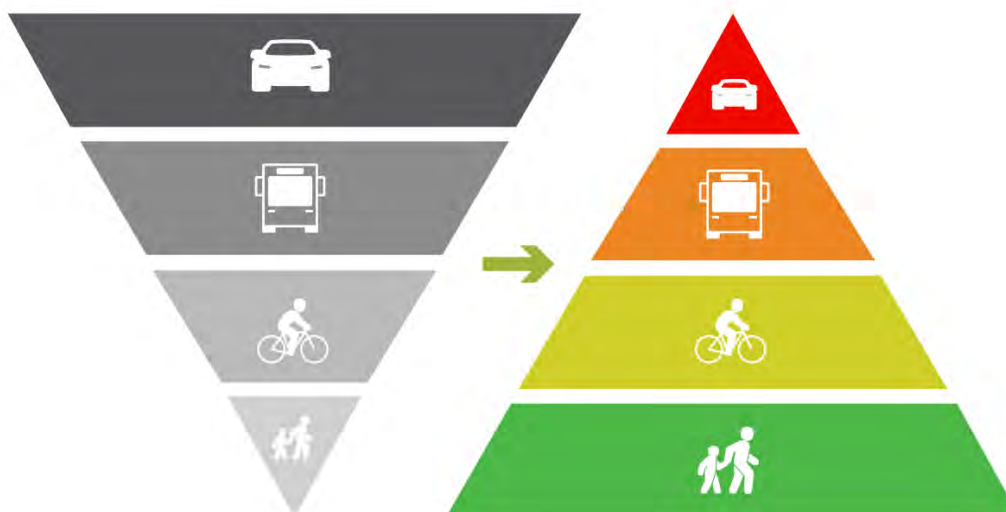
- Efektivnejše upravljanje javnih parkirišč s specializiranimi javnimi in zasebnimi izvajalci.
- Uvajanje prilagodljivega elektronskega vodenja prometa do prostih parkirnih mest.
- Sodobni elektronski načini plačevanja parkirnin.
- Vgrajevanje pametnih zank na posamezna parkirna mesta za pomoč voznikom
- Uvajanje naprednih tehnologij za izvajanje nadzora nad parkirnim redom in plačevanjem

Pri obstoječem stanju, ko je izkazano precejšnje pomanjkanje števila parkirnih mest, se lahko pristopi k urejanju celotnega prometa na dva splošna načina. Prvi način je tradicionalen pristop k načrtovanju prometa, drugi pa je trajnostni, ki načrtuje celotno mobilnost in ne le prometno infrastrukturo. Denarna sredstva za izboljšave prometne infrastrukture so omejena, zato je težko načrtovati obsežne infrastrukturne ukrepe. Zato je cilj s cenejšimi ukrepi doseči podoben učinek na zmanjševanje celotne prometne problematike. V naslednji preglednici prikazujemo razlike med tradicionalnim in trajnostnim načrtovanjem prometa, povzeto iz magistrskega dela Silva Cesnika.

Tabela 3: Razlike med tradicionalnim in trajnostnim načrtovanjem

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE MESTNEGA PROMETA	TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MESTNE MOBILNOSTI
- poudarek na infrastrukturi	+ infrastruktura je le eden od pogojev za doseganje širših ciljev
- projektno načrtovanje	+ strateško in ciljno načrtovanje
- pomembna sta pretočnost in hitrost prometa	+osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
- investicijsko intenzivno načrtovanje	+ stroškovno učinkovito načrtovanje
- zadovoljevanje prometnega povpraševanja	+ upravljanje prometnega povpraševanja
- veliki in dragi projekti	+ učinkovite in postopne izboljšave
- domena prometnih inženirjev	+ interdisciplinarnost, integracija več sektorjev
- izbor prometnih projektov brez strateških presoj	+ strateške presoje opcij glede na zastavljene cilje

Pri sodobnem načrtovanju prometnih ureditev stremimo k uvajanju trajnostnih rešitev in pristopov, seveda pa to ne pomeni, da so tradicionalni pristopi s tem izključeni. Pri stanju razvitosti obstoječe infrastrukture, bodo v prihodnje potrebni ukrepi tako tradicionalnih pristopov kot seveda tudi trajnostnih.



Slika 2: Obrnjena prometna piramida s prioritetai prometnega načrtovanja (vir: CPS občine Jesenice)

3.3.1 DEMOGRAFSKI PODATKI IN DELOVNE MIGRACIJE

Na Jesenicah živi 21734 prebivalcev od tega je 9571 delovno aktivnih kar predstavlja 44%. Samo 4374 delovno aktivnih Jeseničanov je zaposlenih na Jesenicah, kar predstavlja komaj 46% vseh zaposlenih. 5197 Jeseničanov je zaposlenih v drugih občinah.

Na Jesenicah je registriranih 7591 delovnih mest od tega jih prebivalci Jesenic zasedajo 61%, 5.2% se jih pripelje iz Žirovnice, 7.1% iz Radovljice, 5.6% iz Kranjske Gore, ostali od drugod. Skupno število delavcev, ki se na Jesenice vozi na delo iz drugih občin je 3217. To je populacija, ki je v veliki večini tako ali drugače odvisna od avtomobila ali javnega potniškega prometa.

Glede na število delovnih mest v Občini Jesenice, delež Jeseničanov, ki se na delo vozi v druge občine in

število zaposlenih, ki prihajajo iz drugih občin, gre precejšnje rezerve iskati v vzpostavitvi učinkovitega sistema javnega potniškega prometa.

3.3.2 OBSTOJEČA INFRASTRUKTURA IN UKREPI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

3.3.2.1. POVRŠINE ZA PEŠCE

Omrežje za pešce na Jesenicah je razvejano in obsežno. V preteklih študijah so bile popisane nevroalgične točke. Pomanjkljivosti se postopoma odpravljajo. Glavna težava površin za pešce so redke prečne povezave čez železnico in reko Savo Dolinko.

Med samim popisom parkirnih površin, pa je bilo po celotni občini Jesenice, predvsem pa na območjih večstanovanjske gradnje opaziti, da zaradi pomanjkanja parkirnih mest, nepravilno parkirani avtomobili na površinah ogrožajo varnost pešcev.

Obstoječe površine za pešce so na nivoju Jesenic dobro urejene in razvejane. V letu 2020 je bil izdelan Koncept kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice, ki se že izvaja.



Slika 3: Obstoječe površine za pešce

3.3.2.2. MREŽA KOLESARSKIH POVEZAV

Vzpostavitev kolesarskega omrežja je eden ključnih ukrepov trajnostne mobilnosti.

Jesenice ležijo v Zgornjesavski dolini. Vz dolž doline poteka na južni strani avtocesta, dva kraka železniške proge (železniška proga 20 Ljubljana – državna meja in železniška proga 70 Jesenice-Sežana) in industrijski tiri. Skozi dolino teče tudi reka Sava Dolinka. To so naravni in grajeni prostorski elementi, ki vzdolžno delijo mesto in občino. Pomembna omejitev pri načrtovanju in vzpostavitvi kolesarskega omrežja so tudi vzdolžni nakloni kolesarskih povezav. Zaradi same dolinske konfiguracije terena (veliki prečni padci) so otežene prečne povezave čez dolino.

Obstoječa mreža kolesarskih površin v občini Jesenice je pomanjkljiva in nepovezana. Kolesarske površine se nahajajo na Cesti Maršala Tita (vzdolž železniške postaje in odseku okoli priključkov Ulice Staneta Bokala in ceste Cirila Tavčarja), na območju Stare Save, ob Poslovni coni Jesenice, delu Delavske

ulice in Ceste železarjev, na Industrijski ulici, ter delno na Skladiščni ulici.

Skupna dolžina površin za kolesarje znaša le 3,7 km. Kolesarsko omrežje je z izjemo nekaj krajših odsekov, ki so med seboj nepovezani praktično neobstoječe in ne spodbuja k uporabi kolesa za dnevne migracije znotraj občine. Sistem JeseNICE bikes ima samo 3 postajališča in zaradi tega ne služi svojemu namenu.

Poleg samih kolesarskih površin je pomembna tudi spremljajoča infrastruktura za kolesarje (nadstrešnice, visoka stojala, ki omogočajo varno parkiranje koles, servisni stebrički in sistem izposoje koles).

Trenutno vzpostavljen sistem izposoje koles JeseNICE bikes ima samo tri postaje za izposajo. Kolesa se v zimskem času umikajo iz prometa. Sistem kot tak je zaradi omejenega števila izposojnih mest nefunkcionalen in ne služi svojemu namenu. Sistem zaenkrat ne vključuje e-koles, ki bi zaradi konfiguracije terena bistveno pripomogel k uporabnosti.

Globalni trend urbanega kolesarstva se intenzivno pomika v smer elektrifikacije, ki omogoča lažje premagovanje večjih naklonov in daljših razdalj tudi za potrebe dnevnik migracij.

V letu 2020 je bil izdelan Koncept kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice, ki se že izvaja. Nekateri predvideni kratkoročni ukrepi so že izvedeni.



Slika 4: Obstoječe kolesarsko omrežje in površin za pešce in sistema izposoje koles JeseNICE bikes

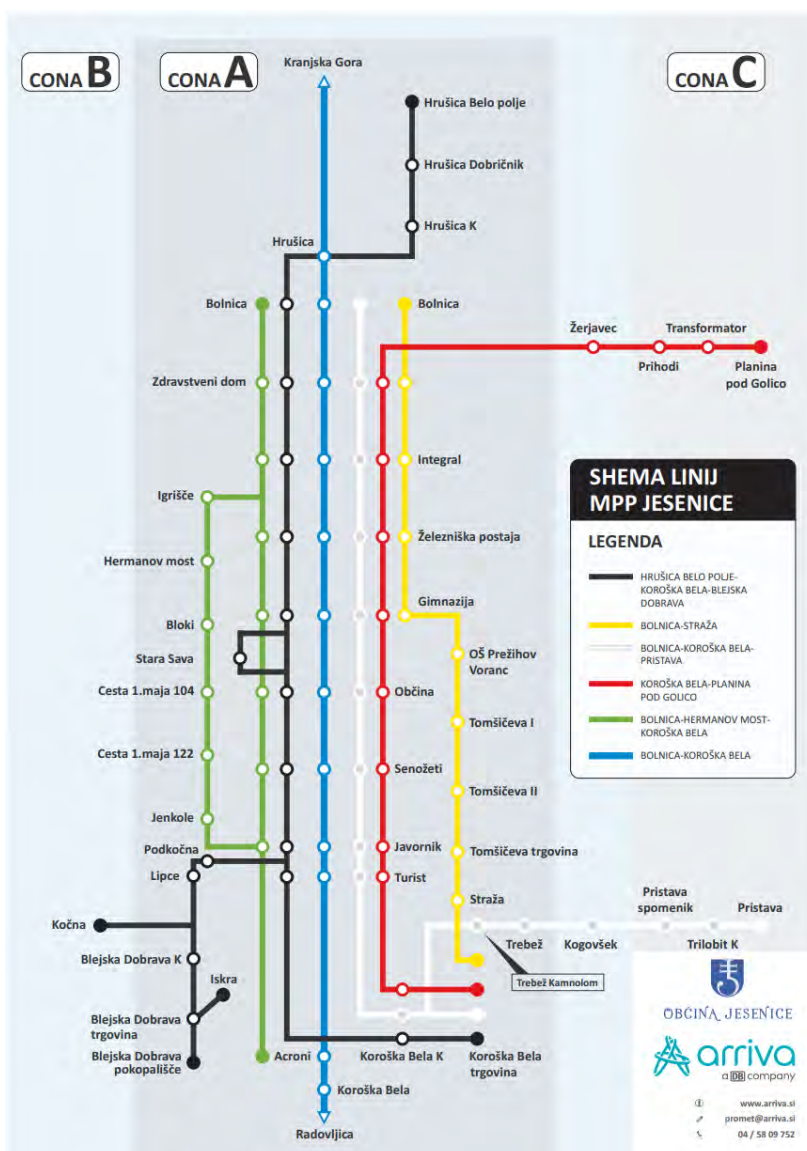


Slika 5: Zgibanka Gremo s kolesom [vir: jesenice.si]

3.3.2.3. SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Urejen javni potniški promet je eden od stebrov trajnostne mobilnosti. Podjetje IGEA d.o.o. je v letu 2022 izvedlo analizo obstoječega stanja javnega potniškega prometa.

Analiza stanja javnega avtobusnega potniškega prometa je pokazala visoko frekvenco prevozov na glavni osi (Cesta železarjev in Cesta maršala Tita). Zaradi visoke frekvence avtobusi niso preobremenjeni. Analiza je pokazala neusklajenost vozniških redov medkrajevnega in mestnega avtobusnega prometa. Tako kot pri drugih vrstah prometnih povezav so tudi tukaj problematične prečne povezave.



Slika 6: Shema avtobusnih linij na Jesenicah [vir: arriva.si]

Poleg avtobusnega prometa čez Jesenice teče tudi železniška povezava na relaciji Ljubljana – Jesenice – Beljak in Jesenice - Bled – Bohinjska Bistrica – Nova Gorica.

3.3.2.3.1. SISTEM P+R ZA OGLED NARCIS

V času cvetenja narcis na Golici in v vaseh nad Jesenicami se v tem omejenem času leta uvede Park&Ride sistem za dostop do Planine pod Golico in Javorniškega Rovta (MED NARCISE Z BUSOM). Parkirne kapacitete v teh vseh niso zadostne za povečan obisk v tem času. Vzpostavljena je cestna zapora, ki omogoča omejen dostop

- prebivalcem za zaporo,
- lastnikom vikendov za zaporo,
- gostom z rezervacijo v gostinskih in nastanitvenih obratih,
- gostom drugih ponudnikov (npr. Kmetija Smolej-Uric),
- avtobusom z organiziranimi skupinami obiskovalcev,
- invalidom,
- interventnim službam (Policija, reševalci, gasilci, GRS ...),
- sorodnikom/prijateljem domačinov, ki imajo zagotovljeno parkirno mesto pri svojih/prijateljih.

Ukrep se je izkazal za učinkovit. Posledično se del obiskovalcev planine v tem času tako ob prihodu in odhodu zadrži tudi v samem mestu.



Slika 7: Vzpostavitev P+R sistema v času cvetenja narcis (vir: jesenice.si)

3.3.3 PREDLOGI UKREPOV ZA REŠEVANJE MESTNE PARKIRNE POLITIKE

Za uspešno reševanje prometne problematike v nadaljevanju podajamo nabor kratko, srednje in dolgoročnih ukrepov, ki bodo imeli za posledico zmanjšanje števila potrebnih dodatnih parkirnih mest in razbremenitev mesta motornega prometa.

Splošni cilj pri načrtovanju ukrepov je zagotoviti zadostno število parkirnih mest v občini Jesenice, tako z zagotovitvijo dodatnih parkirnih mest, kakor tudi z zmanjšanjem količine osebnega motornega prometa in s tem potreb po razpoložljivih parkirnih mestih. To je v neposredni povezavi s povečanjem deleža javnega potniškega prometa, kolesarskega prometa in peš prometa, ki so predstavniki trajnostne oblike mobilnosti. Urejenost trajnostnega mestnega prometa pomembno prispeva tudi k turistični privlačnosti mesta. Posredni cilj je tako tudi dvig mesta na lestvici turistično atraktivnih krajev.

KONKRETNI CILJI:

- Zmanjšati prometne obremenitve
- Zmanjšanje zastojev in emisij/onesnaženosti
- Umik vozil z mestnih središč, umik parkiranih vozil z mestnih površin
- Povečati delež trajnostnih oblik mobilnosti – sprememba modal-splita v korist peš, kolesarskega in javnega prometa
- Zagotovitev zadostnega števila parkirnih mest skladno z občinskim prostorskim načrtom, z namenom da se eliminira divje parkiranje in parkiranje na ulici
- Ureditev vodenja prometa do prostih parkirišč, z namenom da se eliminira prazne vožnje zaradi iskanja parkirnega mesta
- Mestne površine nameniti prvenstveno prebivalcem, pešcem in kolesarjem
- Mesto z visokimi kazalci kakovosti bivalnega okolja
- Povečati število turistov, ki obišejo mesto in njegove znamenitosti
- Oživiti mestno jedro

Tabela 4: Predlagani ukrepi na področju mirujočega prometa in mobilnosti

PREDLAGANI UKREPI		
KRATKOROČNI	SREDNJEROČNI	DOLGOROČNI
<ul style="list-style-type: none"> • Optimizacija tarifnega sistema, uvedba območja plačljivih parkirišč • Dodatna parkirna mesta pri večstanovanjskih objektih • Uvedba enosmernih ulic • Nova parkirišča in parkirna mesta na površinah v lasti Občine Jesenice • Uvedba sistema Park&Ride na parkiriščih trgovskih centrov, uskladitev z linijami mestnega prometa • Vodenje do parkirišč • Povezava obstoječih kolesarskih površin s pasovi za mešani promet (vodenje kolesarjev po sistemu sharrow) • Razširitev mreže mestnega kolesa (JESE-bikes) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zaostrovanje tarifnega sistema, širjenje območja plačljivih parkirišč • Ureditev kolesarskih povezav • Ureditev spremljevalne kolesarske infrastrukture • Uvedba sistema mestnega kolesa • Uvedba sistema Park&Bike • Zaračunavanje dostopa v mesto s pomočjo naprednih tehnologij 	<ul style="list-style-type: none"> • Gradnja parkirno garažnih objektov • Zaprtje širšega mestnega jedra za promet • Umik parkiranih vozil z mestnega jedra in ulic • Po potrebi nova parkirišča Park&Ride

3.3.4 KRATKOROČNI UKREPI NA PODROČJU PARKIRNE PROBLEMATIKE

Pri načrtovanju kratkoročnih ukrepov na področju mirujočega prometa smo obravnavali predvsem ukrepe, ki lahko z minimalnimi finančnimi vložki prinesejo sorazmerno velike koristi, upoštevani pa so tudi projekti oziroma ukrepi, ki so že v izgradnji ali tik pred njo.

Stremi se k optimizaciji izkoristka obstoječe infrastrukture in k prilagoditvam obstoječih režimov.

V občini Jesenice so parkirna mesta brezplačna. Izjema so parkirna mesta v sklopu bolnišnice in parkirna mesta ob parkirišču na Blejski Dobravi. Prva so namenjena obiskovalcem bolnice in tam zaposlenim, med tem, ko je plačljivi del parkirišča pri pokopališču na Blejski Dobravi namenjen turistom (obiskovalci Blejskega vintgarja). Obe parkirišči sta relativno oddaljeni od središča mesta in ne rešujeta parkirne problematike samega mesta. Samo tri parkirišča imajo časovno omejeno parkiranje na 2 uri (parkirišče pri zdravstvenem domu, parkirišče minigolf in parkirišče ob Gimnaziji).

3.3.4.1. OPTIMIZACIJA TARIFNEGA SISTEMA NA JAVNIH PARKIRIŠČIH IN VZPOSTAVITEV OBMOČJA PLAČLJIVIH PARKIRIŠČ

Cilj: Vzpostavitev plačljivih parkirnih mest. V 1. fazi se plačljivost vzpostavi na manjšem delu javnih parkirišč v bližini generatorjev parkirnih potreb (upravna enota, občina, gledališče, banke,..). V kratkoročnih ukrepih se plačljivost kombinira z brezplačnim kratkotrajnim parkiranjem.

Vzpostavitev dodatnih parkirišč z omejenim časom parkiranja oziroma uvedba plačljivosti:

- v con 1 (ID 3) s kapaciteto 35 PM od skupnega št. PM 501 od tega 474 javnih parkirnih mest (7,38 %)
- v con 6 (ID 319 in 321) s kapaciteto 49 PM od skupnega št. PM 415 od tega 288 javnih parkirnih mest (17% javnih PM)
- v con 8 (ID 506 in 504) s kapaciteto 54 PM, od skupnega št. PM 771 od tega 303 javnih PM (18,8% javnih PM)
- v con 9 (ID 165 in 173) s kapaciteto 94 PM, od skupnega št. PM 781 od tega 501 javnih PM (18,6% javnih PM)
- v con 10 (ID 523) s kapaciteto 36 PM, od skupnega št. PM 892 od tega 219 javnih parkirnih mest (16,4% javnih PM)



Slika 8: Predlog tarifnih con - kratkoročno

Cilj kratkoročnih ukrepov je zmanjšati prometno obremenitev ulic mestnega središča z osebnimi avtomobili, pridobiti namenska sredstva za obsežnejše ureditve na področju prometa, spodbujati parkiranje izven ulic in rabo drugih vrst mobilnosti. Pomembno je tudi zagotoviti prosta parkirna mesta v bližini sodišča, upravne enote, knjižnice,... in drugih pomembnih objektih, ki jih sicer brez urejenega prometnega režima zasedajo tudi dolgotrajno parkirana vozila.

Časovno omejeno in plačljivo parkiranje se tako uvede med 7.00 in 17.00 uro. V večernem in nočnem času pa bi bila ta parkirišča na voljo tudi za dolgotrajno parkiranje.

Izjema bi bilo parkirišče pri gledališču kjer bi se ta interval podaljšal do 22.00 ure.

Zaradi geografskih značilnosti Jesenic, ki so izrazito razpotegnjeno naselje, ki ga vzdolžno delijo avtocesta, železnica in reka Sava Dolinka, se ne poskuša vzpostaviti klasičnega koncentričnega oblikovanja parkirnih con, pač pa se vzpostavi več centrov tarifnih con, ki so pozicionirani ob lokacijah. Gre za lokacije kjer želimo v prvi fazi zagotoviti prosta parkirna mesta tekom celotnega dne, za obiskovalce npr. upravne enote, občine, sodišča,... Parkirna mesta so trenutno brez ustreznega parkirnega režima in se lahko uporabljajo tudi za dolgotrajno parkiranje brez finančnih posledic.

Tabela 5: Predlog možnega tarifnega sistema za posamezne tarifne cone v prvem koraku prve faze

JAVNO PARKIRIŠČE	CONA 1
Do 1 ure	Brezplačno
Do 2 ure	Brezplačno
Vsaka nadaljnja ura	/
Nad 8 ur do 1 dne	/
Letna dovolilnica (1. avto)	/

Tabela 6: Predlog možnega tarifnega sistema za posamezne tarifne cone v drugem koraku prve faze

JAVNO PARKIRIŠČE	CONA 1
Do 1 ure	Brezplačno
Do 2 ure	Brezplačno
Vsaka nadaljnja ura	1,20 €
Nad 8 ur do 1 dne	/
Letna dovolilnica (1. avto)	/

Natančna določitev tarif in območij con mora biti predmet ekonomske analize, ključno vlogo pa bodo imele odločitve občinske oblasti.

Zaradi širjenja plačljivega območja bo zbranih več sredstev, ki bodo omogočala nove ureditve na področju urejanja parkirne problematike in mobilnosti na splošno. Ukinitve zastoj parkiranja na ulici bo imelo za posledico več prostih parkirnih mest za kratkotrajne uporabnike, kar bo zmanjšalo število praznih voženj zaradi iskanja parkirnega mesta.

3.3.4.1.1. PLAČLJIVO PARKIRANJE NA OBMOČJU ROVT

V popisu parkirnih mest so bila zajeta tudi parkirišča v Plaškem Rovtu, Plavini pod Golico in Javorniškem Rovtu, ki so bila izven območja izračuna parkirnih potreb. Gre za parkirišča namenjena turističnemu obisku. Na parkirišču ID 651 (žičnica) v Planini pod Golico s kapaciteto 30 PM se uvede plačljiv režim v času poletne sezone, medtem ko se preko zimske oziroma smučarske sezone vzpostavi brezplačno parkiranje.



Slika 9: Vzpostavitev plačljivega parkiranja v Planini pod Golico (pri žičnici)

3.3.4.2. DOGRADITEV MREŽE KOLESARSKIH IN PEŠ POVEZAV

Skladno s Konceptom kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice se razširi mreža kolesarskih povezav in površin za pešce. Ocenjeni stroški izvedbe kratkoročnih ukrepov znašajo 611.653,00 €

Tabela 7: Koncept kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice – kratkoročni ukrepi

tip površine	ocena stroškov - kratkoročnih ukrepov [€]
Kolesarska steza	172.800,00
Kolesarski pas	37.020,00
Pomožni kolesarski pas	77.730,00
Sharrow	30.020,00
Kol. trase (samo ver. signal.)	5000,00
Mešana površina	2.280,00
Pločnik	271.600,00
Pas za pešce	13.203,00
Razgledna pot	/

Kratkoročno se predvidi tudi dopolnitev mreže izposoje koles z dodatnimi 3 lokacijami za izposajo koles JeseNICE. Glede na konfiguracijo terena je potrebno v sistem izposoje vključiti tudi električna kolesa. Vrednost investicije je 30.000 na lokacijo, kar vključuje postavitve postaje za izposajo opremljene s kombinacijo električnih in navadnih koles.

Eden od ključnih elementov za uporabo lastnih koles, pa je možnost varnega priklepanja koles. Za to je potrebno na vseh ciljnih lokacijah poskrbeti za postavitve varnih kolesnih stojal (visoka stojala, ki omogočajo da se varno priklene okvir kolesa).

3.3.4.3. DOGRADITEV MREŽE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Slovenske železnice načrtujejo izgradnjo kraka iz Jesenic do Hrušice kot končne postaje. V načrtu je še vmesna postaja pri zdravstveni fakulteti. Nova linija bo tako omogočala prebivalcem Hrušice direkten dostop železniške postaje. Dodatna postaja pri zdravstveni fakulteti bo v neposredni bližini fakultete, kot

tudi jeseniške bolnišnice. Jesenice bodo tako poleg glavne železniške postaje in postaje Slovenski Javornik pridobile dodatni dve postaji, kar bo večjemu številu ljudi, ki se na delo ali šolo vozijo proti Kranju in Ljubljani in obratno (Industrijska cona Plavž, bolnica, zdravstvena fakulteta) omogočilo direktno povezavo na železnico.

3.3.4.4. UREDITEV OBSTOJEČIH PARKIRNIH MEST

Zaris črt na parkirišču omogoča bolj učinkovito izrabo prostora. Z jasno označenimi parkirnimi prostori vozniki manj verjetno parkirajo narobe in tako zasedejo več prostora. Zaris črt na še neurejenih parkiriščih tako povečuje kapaciteto parkirišč.

Pravilno zarisane črte na parkirišču olajšajo voznikom parkiranje, izboljšajo prometno varnost in pomagajo pri boljšem izkoristku prostora.

Parkiriščem v lasti občine, ki so imela pripisano vrednost urejenosti 2 (asfaltirana parkirišča brez ustreznih talnih oznak) in so večja od 10 PM v izračunu povečamo kapaciteto za 10 %. Zaris parkirišč je hkrati tudi osnova za pobiranje parkirnine v kasnejših fazah, ko se bodo širile parkirne cone.

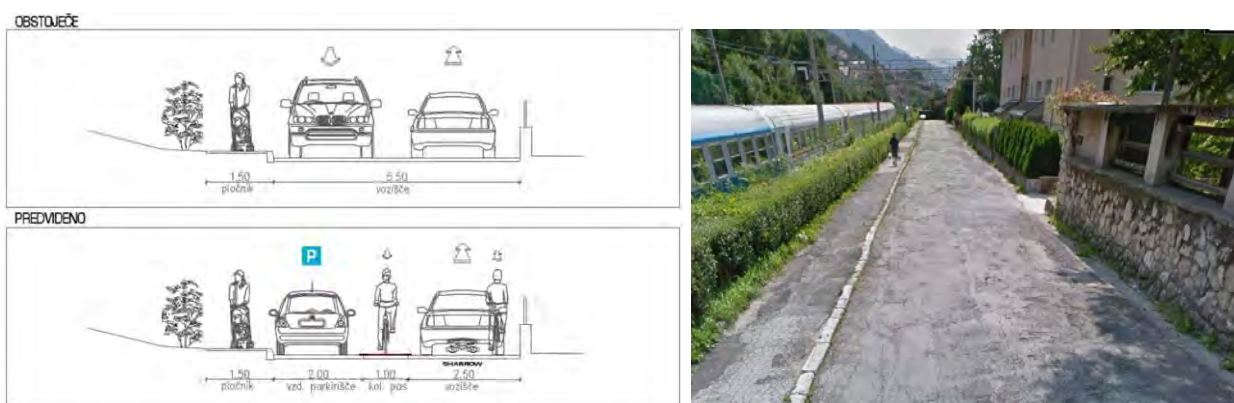
Popisanih je bilo 64 takih javnih parkirišč s skupno 1437 parkirnimi mesti. S tem na skupna kapaciteta se tem parkiriščem na območju obdelave poveča za 146 PM. Ocena stroška zarisa talnih črt za parkirišče se ocenjuje na 17,5 €/PM kar skupno znaša, kar znaša 27702,5 € za celotno območje obdelave. Strošek povečanja kapacitete za 1 PM tako znaša 189,74 €.

Na isti način bi se lahko kapaciteta povečala tudi na makadamskih parkiriščih. Evidentiranih je bilo 29 makadamskih parkirišč s kapaciteto večjo od 10 PM v lasti Občine Jesenice, ki imajo skupno kapaciteto 733 PM. Ocenjen strošek asfaltiranja na eno parkirno mesto je 1380 €/PM. Sam strošek zaradi samega povečanja parkirnih kapacitet ni smiseln. Je pa smiseln, ko gre za celostne zunanje ureditve. Potencial dodatnih parkirnih mest na račun asfaltiranja in talnih oznak je cca 70 PM, potencialni strošek pa bi bil cca 1.011.540,00 € ali cca 14450 €/dodatno PM. Povečanje kapacitet ni upoštevano v izračunu.

3.3.4.5. NOVA PARKIRNA MESTA

3.3.4.5.1. VZDOLŽNO PARKIRANJE NA ULICI VIKTORJA KEJŽARJA

Na Ulici Viktorja Kejžarja se vzpostavi enosmeren promet (ID 1000). Ulica je zaradi dotrajanih asfaltnih površin potrebna temeljite prenove. Na odseku dolgem cca 275 m je moč pridobiti 40 PM (vzdolžno parkiranje). Odsek se ureja skladno z kratkoročnim ukrepom U18 iz Koncepta kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice in že predvideno rekonstrukcijo odseka.



Slika 10: Kratkoročni ukrep vzpostavitve enosmerne ulice in zagotovitve parkirnih mest

3.3.4.5.2. VZDOLŽNO PARKIRANJE NA CESTI POD GOZDOM

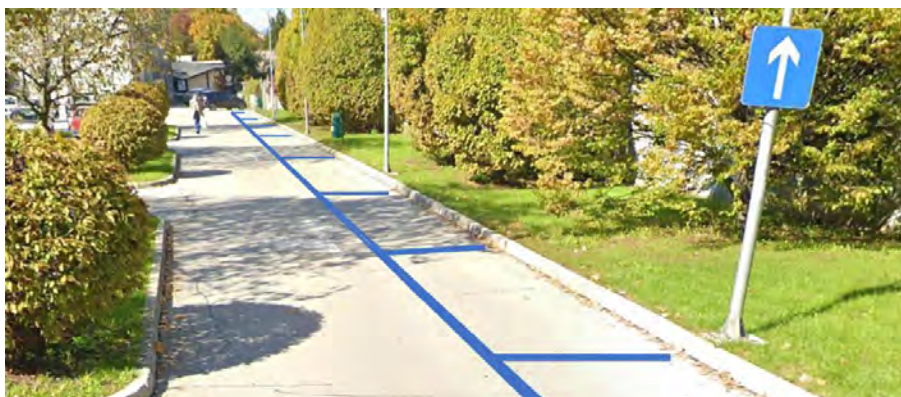
Vzpostavitev enosmernega prometa na Cesti pod gozdom. Z ukrepom se pridobi 12 urejenih PM, ki urejajo neurejeno parkiranje na zelenici ob kopališču Ukova (ID 253). Istočasno se uredi tudi pločnik. Odsek se ureja skladno z kratkoročnim ukrepom iz Koncepta kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice. Vrednost investicije 2500 €.



Slika 11: Kratkoročni ukrep vzpostavitve enosmerne ulice in ureditve parkirnih mest (ID 1000)

3.3.4.5.3. ZARIS DODATNI PARKIRNIM MEST NA TRGU TONETA ČUFARJA

Na Trgu Toneta Čufarja se zariše dodatnih 10 PM (ID 1016) ob robu cestišča. Ocena stroška je 25€/PM oziroma 250 € skupno.



Slika 12: Zariše dodatnih parkirnih mest na Trgu Toneta Čufarja

3.3.4.5.4. NOVO JAVNO RAKRIRIŠČE PRI INTEGRALU

Ob Cesti maršala Tita, zahodno od glavne železniške postaje je predvidena gradnja novega parkirišča s 58 PM (ID 1001). Ocenjena vrednost investicije je 174.980,00 €



Slika 13: Predvideno novo parkirišče javno pri Integralu

3.3.5 SREDNJEORČNI UKREPI NA PODROČJU PARKIRNE PROBLEMATIKE

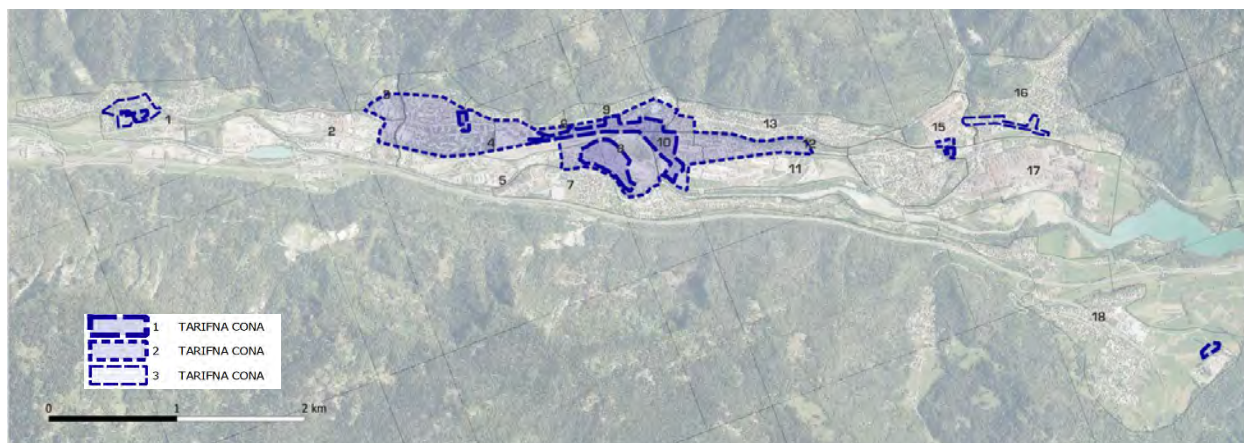
Za izvedbo srednjeročnih ukrepov bodo potrebna nekoliko večja finančna sredstva ter sodelovanje z ostalimi deležniki v prostoru. Z uvedbo plačljivih con se ustvarjajo pogoji, da se v izgradnjo parkirnih kapacitet vključujejo tudi zasebni investitorji. Na območju večstanovanjskih objektov je potrebno uvesti parkirne dovolilnice.

Ti ukrepi bodo imeli tudi dokajšen vpliv na potovalne navade prebivalcev. Obsegajo nekoliko večje spremembe na infrastrukturi in v samem sistemu parkiranja. Predvidevamo, da bi z uvedbo predlaganih srednjeročnih ukrepov, dosegli povprečno vsaj 2,5% zmanjšanje potreb po parkirnih kapacitetah, glede na obstoječe stanje. Vrednost je upoštevana tudi pri izračunu srednjeročnih parkirnih potreb, ki je bil izračunan v 2. fazi študije z lter2_tot.

3.3.5.1. OPTIMIZACIJA TARIFNEGA SISTEMA NA JAVNIH PARKIRIŠČIH IN RAZŠIRITEV OBMOČJA PLAČLJIVIH PARKIRIŠČ

Tabela 8 Predlog možnega tarifnega sistema za posamezne cone

JAVNO PARKIRIŠČE	CONA 1	CONA 2	CONA3
Do 1 ure	Brezplačno	Brezplačno	Brezplačno
Do 2 ure	1,20	Brezplačno	Brezplačno
Vsaka nadaljnja ura	1,20	0,6 €	0,40 €
Nad 8 ur do 1 dne	10,00 €	8,00 €	4,00 €
Letna dovolilnica (1. avto)	150 €	125 €	100 €



Slika 14: Predlog tarifnih con - srednjeročno

3.3.5.2. DOGRADITEV MREŽE KOLESARSKIH IN PEŠ POVEZAV

Skladno s Konceptom kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice se dopolni mreža kolesarskih povezav in površin za pešce

Tabela 9: Koncept kolesarskega in peš omrežja v Občini Jesenice – srednjeročni ukrepi

tip površine	ocena stroškov - srednjeročnih ukrepov [€]
Kolesarska steza	740.055,00
Kolesarski pas	5.475,00
Pomožni kolesarski pas	164.680,00
Sharrow	33.245,00
Kol. trase (samo ver. signal.)	/
Mešana površina	905.025,00
Pločnik	344.600,00
Pas za pešce	6.237,00
Razgledna pot	400.000,00

Ocenjeni stroški izvedbe srednjeročnih ukrepov znašajo 2.599.317,00 €.

3.3.5.3. DOPOLNITEV MREŽE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Dopolniti bo potrebno tudi mrežo javnega potniškega prometa. Cona 5 (Prešernova) je brez ustrezne avtobusne povezave. Linija se navezuje tudi na predvideno podaljšanje kraka železniške proge do Hrušice s predvideno postajo pri zdravstveni fakulteti. Na novi trasi sta predvideni dve novi avtobusni postaji in sicer pri zdravstveni fakulteti in pri novem blokovskem naselju na cesti Franceta Prešerna.

Vrednost investicije za posamezno avtobusno postajo z nadstržnico je ocenjena na 13.500 €. Predvidene 4 nove postaje.

3.3.5.4. IZGRADNJA PARKIRNIH HIŠ

V srednjeročni perspektivi je predvidena izgradnja 3 garažnih hiš v coni 6 (Center-2) in coni 9 (Center). Gre za že evidentirane lokacije, izkazano je tudi zanimanje privatnih investitorjev.

3.3.5.4.1. GARAŽNA HIŠA INTEGRAL

Garažna hiša Integral s kapaciteto 240 PM (ID 1012)

- lastništvo zemljišč: privatno
- financiranje: javno-zasebno partnerstvo
- vrednost investicije 3,6 mio €
- predvidno 105. člen OPN Center II Integral (JES30)

3.3.5.4.2. GARAŽNA HIŠA HOTEL POŠTA

Garažna hiša Hotel Pošta s predvideno kapaciteto 300 PM (ID 1014)

- lastništvo zemljišč: privatno
- financiranje: javno-zasebno partnerstvo
- vrednost investicije 3,6 mio €
- predvidno 105. člen OPN Center (JES32)

3.3.5.4.3. GARAŽNA HIŠA GORENJSKA BANKA

Garažna hiša Gorenjska banka s kapaciteto 400 PM (ID 1013) na lokaciji obstoječega makadamskega parkirišča.

- lastništvo zemljišč: Občina Jesenice,
- financiranje: javno-zasebno partnerstvo
- vrednost investicije 6,0 mio €
- možna gradnja po OPN Center

3.3.5.5. UREDITEV PARK&RIDE PARKIRIŠČA NA HRUŠICI

Po predvideni revitalizaciji železniškega tira s končno postajo na Hrušici se predvidi ureditev Park&Ride parkirišča kot vstopne točke iz smeri občine Kranjska Gora. Lokacijo nove železniške postaje se vključi tudi v sistem avtobusnega javnega potniškega prometa. Na lokacijo železniške postaje se umesti tudi sistem izposoje koles JeseNICE bike.

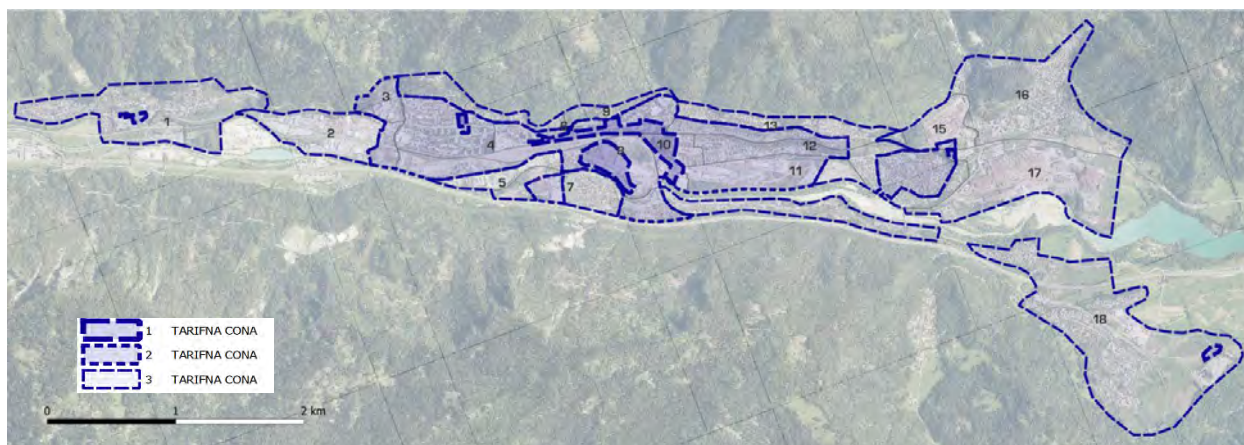
Parkirišče med delavniki služi za parkiranje vozačev, ki prihajajo iz smeri Kranjske Gore. Tem se omogoči poceni parkiranje v povezavi v povezavi z Jeseniškim javnim potniškim prometom in vlakom za vozače, ki bi se naprej na delo odpravili z vlakom.

3.3.6 DOLGOROČNI UKREPI NA PODROČJU PARKIRNE PROBLEMATIKE

3.3.6.1. OPTIMIZACIJA TARIFNEGA SISTEMA NA JAVNIH PARKIRIŠČIH IN RAZŠIRITEV OBMOČJA PLAČLJIVIH PARKIRIŠČ

Tabela 10: Predlog možnega tarifnega sistema za posamezne cone

JAVNO PARKIRIŠČE	CONA 1	CONA 2	CONA3
Do 1 ure	Brezplačno	Brezplačno	Brezplačno
Do 2 ure	2,00	0,6 €	Brezplačno
Vsaka nadaljnja ura	1,20	0,6 €	0,40 €
Nad 8 ur do 1 dne	10,00 €	8,00 €	4,00 €
Letna dovolilnica (1. avto)	150 €	125 €	100 €



Slika 15: Predlog tarifnih con – dolgoročno

3.3.6.2. UREDITEV PARK&RIDE PARKIRIŠČA NA KOROŠKI BELI

Dolgoročno se predvidi ureditev Park&Ride parkirišča kot vstopne točke iz smeri Radovljice. Parkirišče se umesti ob magistralni cesti pri naselju Koroška Bela. Lokacijo parkirišča je učinkovito povezati z javnim potniškim prometom. Samo parkirišče bi lahko služilo tudi kot obračališče avtobusa mestnega potniškega prometa. Trenutno obračališče na Koroški Beli je neustrezno.

3.3.6.3. IZGRADNJA PARKIRNIH HIŠ

3.3.6.3.1. GARAŽNA HIŠE NA PLAVŽU

Na območju Plavža je bilo že evidentiranih več možnih lokacij za gradnjo garažnih hiš. V predlogu dolgoročnih ukrepov smo izbrali dve lokaciji in sicer na JZ delu Plavža parkirni hiši GH3 (ID 1010) in GH7 (ID 1007) s skupno kapaciteto 424 PM. Garažna hiša GH7 lokacijsko stoji v coni 5 vendar z vzpostavljeno prečno povezavo preko železnice pokriva predvsem parkirne potrebe v coni 4.

GH3 (ID1010)

- o lastništvo zemljišč: Občina Jesenice
- o 124 PM
- o financiranje: javno-zasebno partnerstvo
- o vrednost investicije 1,86 mio €

GH7 (ID1007)

- o lastništvo zemljišč: privatno
- o 300 PM
- o financiranje: javno-zasebno partnerstvo
- o vrednost investicije 4,50 mio €

Predlagana je tudi lokacija GH5 na mestu parkirišča pri Cesti maršala Tita 75 (ID 648) s trenutno kapaciteto 30 PM. Na parceli v lasti Občine Jesenice je možno z gradnjo manjše garažne hiše (ID 1009) pridobiti dodatnih 26 PM.

- o lastništvo zemljišč: Občina Jesenice
- o 56 PM
- o financiranje: javno-zasebno partnerstvo
- o vrednost investicije 0,84 mio €

Predlagane garažne hiše GH3 in GH5 so umeščene na obstoječih parkirnih površinah znotraj cone Plavž, ki se hkrati tudi ukinejo. S povečanjem parkirnih kapacitet se uredi tudi zdaj neurejeno ulično parkiranje.

S predlaganimi gradnjami in upoštevanjem ureditve neurejenega parkiranja na ulicah se znotraj cone Plavž zadosti 70% parkirnih potreb. Cona Plavž meji na coni 5 in 6, ki bosta že srednjeročno imeli celo suficit parkirnih mest, zato je pričakovati se bo del parkirnih potreb cone Plavž reševal tudi znotraj cone 5 in 6, kjer je že srednjeročno predvidena gradnja garažnih hiš na oddaljenosti manj kot 500 m od središča cone Plavž.

3.3.6.3.2. GARAŽNA HIŠA ŠLIBARJEVE HIŠE

Garažna hiša Šlibarjeve hiše (ID 1015) se nahaja v coni 12 (Cesta železarjev), ki po izračunih kaže velik parkirni primanjkljaj. Primanjkljaj se kaže v številu nepravilno parkiranih vozil po celotni coni. Prostorske omejitve predvsem na parcelah v občinski lasti ne omogočajo povečanja parkirnih kapacitet.

Možna je izgradnje garažne hiše na privatnem zemljišču.

- o lastništvo zemljišč: privatno
- o 300 PM
- o financiranje: javno-zasebno partnerstvo
- o vrednost investicije 4,5 mio €

Pretežni del obstoječih parkirnih kapacitet je v privatni lasti. Cona je zamejena z železnico na eni strani in Cesto železarjev na drugi strani.

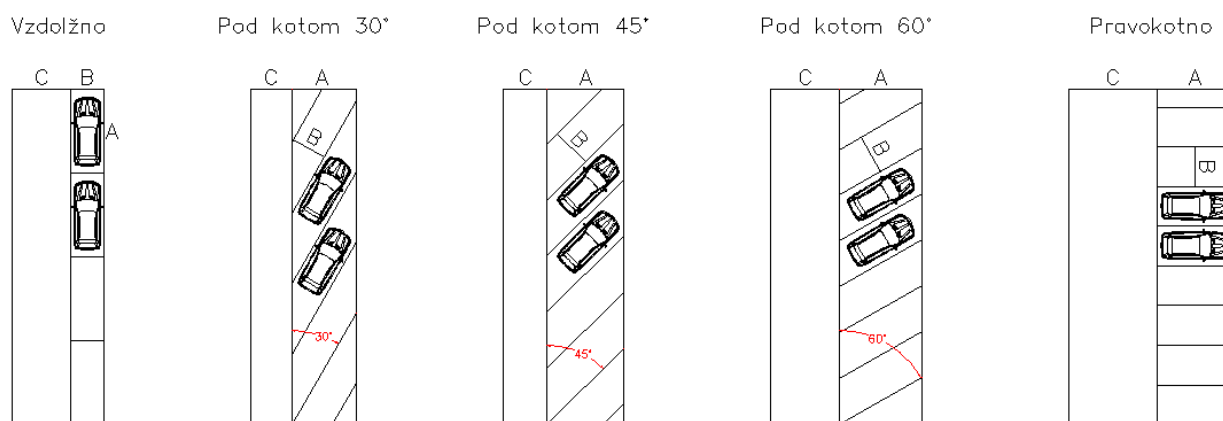
3.3.6.3.3. GARAŽNA HIŠA C. TONETA TOMŠIČA

Cona 13 (Tomšičeva) ima v večjem delu cone kjer prevladuje individualna gradnja urejeno parkirno problematiko. Primanjkljaj parkirnih mest je skoncentriran na območju večstanovanjske gradnje (Cesta Toneta Tomšiča 69, 70, 70A, 70B, 70C, 70D). V neposredni bližini bi bila parceli v lasti Občine Jesenice možna gradnja garažne hiše:

- o lastništvo zemljišč: Občina Jesenice
- o 200 PM
- o financiranje: javno-zasebno partnerstvo
- o vrednost investicije 3,0 mio €

3.4 STANDARDIZACIJA PARKIRNIH MEST

Poleg zadostnega števila parkirnih mest je ključna tudi možnost njihove normalne uporabe. Dimenzije parkirnih mest so v preteklosti bile prilagojene takratnim vozilom. Razvoju in povečevanju osebnih vozil pa ni sledilo povečevanje parkirnih prostorov. Precej pogosta so parkirišča s preozkimi parkirnimi prostori in dostopi do parkirišč, ki jih dela neatraktivne in neoptimalno izkoriščene, saj vozila zasedejo tudi sosednji parkirni prostor in tako onemogočajo polno izkoriščenost danega prostora. Zaradi premajhnih dimenzij je pogosto nemogoče parkirati vozila tudi v povsem prosta parkirna mesta, ki pa imajo zasedeni sosednji mesti (še posebej pri vzdolžnem parkiranju, pogosto pa tudi pri pravokotnem.). Predlagamo, da se pri načrtovanju novih parkirnih mest upoštevajo dimenzije parkirnih mest, ki jih prikazujemo v preglednici in so delno povzete po diplomski nalogi Parkirne naprave in standardno vozilo, 2011, avtor Matijašič Davor, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, delno pa so predlog naše strokovne ocene.



Slika 16: Shematski prikaz različnih načinov parkiranja

Preglednica 1: Priporočene in minimalne dimenzije novih parkirnih mest

Tip parkiranja	Dolžina A [m]	Širina B [m]	Širina dovoza C [m]
Vzdolžno 0°	5,70 (5,60)	2,20 (2,00)	3,50+0,50 var. pasu (3,30+0,50 var. pas)
Pod kotom 30°	4,40 (4,20)	2,40	2,80
Pod kotom 45°	5,20 (5,00)	2,70 (2,50)	3,00 (2,90)
Pod kotom 60°	5,60 (5,40)	2,70 (2,50)	4,70 (4,60)
Pravokotno 90°	5,20 (5,00)	2,70 (2,50)	6,00 (5,70)

*Vrednosti v oklepaju predstavljajo minimalne, še sprejemljive dimenzije

Pri poševnem parkiranju (pod kotom 30, 45 in 60 °), se podaljša dolžina črt, ki omejujejo parkirna mesta. Širina skupnega potrebnega razpoložljivega prostora za izvedbo parkirnih prostorov pa se z manjšim kotom parkiranja zmanjša, saj zadostuje ožja dovozna pot.

Pri načrtovanju parkirišč za vzdolžno parkiranje, kjer vzporedno poteka tudi pas ali steza za kolesarje, je potrebno pri načrtovanju predvideti zadostno varnostno širino med prometnimi pasovi kolesarjev in mirujočih vozil (min 0,75m), da se zagotovi ustrezna varnost kolesarjev.

4. ZAKLJUČEK

Študija mirujočega prometa v Občini Jesenice s predlogi ukrepov za izboljšanje stanja je izdelana na podlagi normativov iz Občinskega prostorskega načrta Občine Jesenice, na podlagi podatkov iz registra nepremičnin, podatkov posredovanih s strani naročnika in podatkov iz preteklih študij. Za namen popisa parkirnih kapacitet je bil narejen kataster parkirnih mest s kvantitativnim in kvalitativnim popisom parkirnih mest na območju obdelave.

V prvi fazi je bilo območje obdelave razdeljeno na 18 con, ki upoštevajo različne rabe prostora in geografske ovire v prostoru. Znotraj posameznih con so bili v nadaljevanju izvedeni izračuni potreb in pokritosti parkirnih potreb. Detajlno so bila popisana parkirna mesta na celotnem območju obdelave. Izven območja izračuna potreb so bila popisana tudi parkirna mesta v Rovtah. V popisu je parkirnim mestom pripisano lastništvo, režim parkiranja in urejenost. Prva faza je podala podatek o obstoječem stanju parkirne infrastrukture in kapaciteti.

V drugi fazi smo s registra nepremičnin in normativov iz OPN-ja izračunali potrebe po parkirnih mestih znotraj posamezne cone. Potrebe so bile računane v treh iteracijah, ki v izračun uvedejo prilagoditve z namenom čim bolj natančno opisati stanje v prostoru. V končni iteraciji Iter2_tot smo upoštevali število registriranih osebnih vozil in v izračunu upoštevali 1,30 vozila na gospodinjstvo oziroma stanovanje. Rezultati izračuna Iter2_tot so bili tudi izhodišče za merjenje učinka predlaganih ukrepov v fazi 3.

V tretji fazi smo za izkazane potrebe poiskali ukrepe, ki bi te potrebe zadovoljile oziroma zmanjšale. Tradicionalen pristop k reševanju bi bil namreč zgraditi toliko dodatnih parkirnih mest, da bodo vse potrebe zadoščene, kar pa je na tako finančno kot prostorsko povsem nevzdržno. Trajnostni pristop k urejanju prometa nas namreč usmerja k ukrepom, ki imajo za posledico zmanjšanje potreb osebnih vozil, tako med vožnjo, kot tudi v mirovanju. Predlagane ukrepe smo glede na potrebne finančne vložke razdelili na kratko, srednje in dolgoročne, njihova skupna lastnost pa je, da ne sledijo le zadostitvi potreb po parkirnih mestih ampak zasledujejo konkretne cilje, ki izboljšujejo kvaliteto življenja in prometno parkirno situacijo v mestu, hkrati pa bodo rezultirali v spremembah modal-splita v korist peš in kolesarskega prometa.

Kratkoročni ukrepi obsegajo ureditve, pri katerih so potrebni minimalni finančni vložki, prioriteto ima izboljšanje izkoriščenosti obstoječe infrastrukture. Evidentirana nelegalna/neurejena parkirnišča na parcelah v javni lasti se bodisi uredi ali ukine.

Dopolni se infrastruktura za pešce in kolesarje. Slovenske železnice načrtujejo gradnjo kraka železniške proge do Hrušice z dvema novima postajama.

V občini z izjemo nekaj lokacij praktično ni urejenega režima kratkoročnega parkiranja. Uvede se 1. tarifna cona, ki v 1. fazi predvideva uvedbo kratkoročnega parkiranja, ki v naslednjem koraku preide v plačljivo cono. Ukrepi so vezani na parkirne kapacitete na parcelah v lasti Občine Jesenice.

Pri povečanju obstoječih kapacitet so upoštevani tudi že pripravljene projekti občine in drugih investorjev (npr. Slovenske železnice), ki so tik pred izvedbo.

Pri kratkoročnih ukrepih ne pričakujemo zmanjšanja parkirnih potreb. Povečanje pokritosti parkirnih potreb je posledica povečanja kapacitet in izboljšanja izkoriščenosti obstoječih parkirnih kapacitet. Pričakuje se pokritosti parkirnih potreb 77% na nivoju občine. Skupna vrednost del za povečanje kapacitet obstoječih parkirnih mest (zaris parkirnih mest), izgradnje že predvidenega parkirnišča na

občinskem zemljišču pri železniški postaji (ID 1001, s kapaciteto 58 PM), zaris parkirnih mest in uvedbi enosmernega prometa ob kopališču Ukova znaša 209.432,50 €. Vrednost investicije izrisa dodatnih 40 PM na Cesti Viktorja Kežarja pade pod investicijo predvidene rekonstrukcije odseka ceste.

Srednjeročni ukrepi bodo zahtevali večje finančne vložke predvsem za zagotovitev primerne kolesarske infrastrukture, ki bo omogočala nadaljnji odmik od rabe osebnega avtomobila in naredila peš, kolesarski in javni promet bolj dostopen in privlačen. Dograjuje se mreža kolesarskih in peš povezav. Predvideti je potrebno optimizacijo obstoječega sistema JPP in ga nadgraditi predvsem z dodatnimi prečnimi povezavami.

Z uvedbo in širitvijo plačljivih con se ustvarjajo tudi pogoji za vstop privatnega kapitala v izgradnjo parkirnih kapacitet. V srednjeročne ukrepe je vključena gradnja parkirnih hiš za katere se že kaže interes privatnih investitorjev. Ob uvedbi in širitvi novih plačljivih con je vzporedno nujna tudi uvedba dovolilnic. Brez urejenega režima parkiranja bi se namreč vozila iz plačljivih parkirišč umikala na brezplačna parkirišča v stanovanjskih naseljih.

Ob izvedenih srednjeročnih ukrepih se predvideva in v izračunu upošteva 2,5% zmanjšanje parkirnih potreb. Ob upoštevanju povečanja parkirnih kapacitet in hkratnega zmanjšanja parkirnih potreb se pričakuje pokritost parkirnih potreb 85%. Stroški srednjeročnih ukrepov so vezani na investicije, ki so večinoma del rekonstrukcij obstoječih cestnih povezav in bi kot taki padli pod vzdrževanje cest. Pomembno je da se pri rekonstrukcijah upošteva ukrepe trajnostne mobilnosti, ki so že predvideni v že izdelanih strateških dokumentih. V gradnjo srednjeročno predvidenih garažnih hiš v skupni vrednosti 13,2 mio € je zaradi lažjega financiranja potrebno vključiti privatne investitorje.

Dolgoročni ukrepi pa zahtevajo največje in znatne finančne vložke za izgradnjo parkirno garažnih objektov in večjih dograditev infrastrukture za pešce in kolesarje. Povečane garažne kapacitete bodo omogočale tudi umik parkirnih površin na javnih površinah. Z ustrežno tarifno politiko je mogoče uporabnike usmeriti da ugodneje parkirajo v garažnih hišah. V izračunu upošteva 10% zmanjšanje parkirnih potreb glede na obstoječe stanje. Dolgoročno se s predlaganimi ukrepi zadosti 93 % parkirnih potreb na nivoju občine.

Tabela 11: Število in bilanca parkirnih mest po fazah

ST_CONE	IME_CONE	ŠT PM Obstoječe	BILANCA Obstoječe	ŠT PM Kratkoročno	BILANCA Kratkoročno	ŠT PM Srednjeročno	BILANCA Srednjeročno	ŠT PM Dolgoročno	BILANCA Dolgoročno
1	HRUŠICA	543	18	570	45	570	58	570	98
2	IND.C.PLAVŽ	743	-26	743	-26	743	-7	743	51
3	BOLNIŠNICA	470	185	470	185	470	192	470	214
4	PLAVŽ	2138	-1384	2180	-1342	2180	-1254	2180	-990
5	PREŠERNOVA	166	57	262	153	262	156	262	164
6	CENTER-2	415	-743	484	-674	994	-135	994	-48
7	PODMEŽAKLA	614	218	636	240	636	250	636	280
8	STARA SAVA	771	-434	780	-425	780	-395	780	-305
9	CENTER	781	-967	906	-842	1332	-372	1332	-241
10	OBČINA	886	-285	926	-245	926	-216	926	-128
11	PC JESENICE		0		0				0
12	C. ŽELEZARJEV	430	-412	435	-407	435	-386	735	-23
13	TOMŠIČEVA	136	-133	141	-128	141	-121	141	-101
14	BOROVLE	412	-101	413	-100	413	-87	413	-49
15	ACRONI-PDP	125	65	125	65	125	67	125	71
16	KOROŠKA BELA	490	-318	499	-309	515	-273	515	-212
17	JEKLARNA		0		0				0
18	BLEJSKA D.	372	15	373	16	373	25	373	52
-	ROVTE	180	0	180	0	180		180	
Σ	OBČINA JESENICE	9672	-4245	10123	-3839	11075	-2406	12006	-1115



Tabela 12: Pokritost parkirnih potreb po fazah

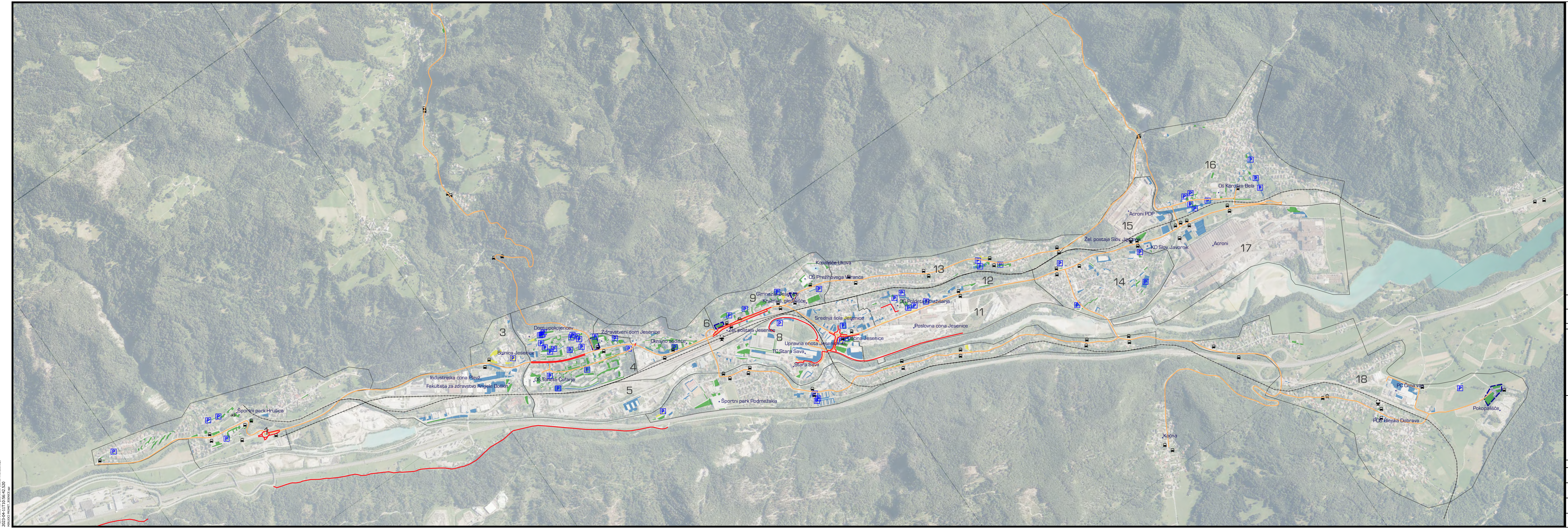
ST_CONE	IME_CONE	pokritost park. Potreb Iter2_tot Obstoječe	pokritost park. potreb Kratkoročno	pokritost park. potreb Srednjeročno	pokritost park. potreb Dolgoročno
1	HRUŠICA	1,02	1,05	1,07	1,12
2	IND.C. PLAVŽ	0,97	0,97	0,99	1,07
3	BOLNIŠNICA	1,57	1,57	1,61	1,73
4	PLAVŽ	0,62	0,63	0,64	0,70
5	PREŠERNOVA	1,32	1,86	1,90	2,03
6	CENTER-2	0,43	0,48	0,89	0,96
7	PODMEŽAKLA	1,27	1,29	1,31	1,38
8	STARA SAVA	0,65	0,66	0,68	0,73
9	CENTER	0,34	0,42	0,74	0,82
10	OBČINA	0,77	0,80	0,82	0,89
11	PC JESENICE				
12	C. ŽELEZARJEV	0,56	0,57	0,58	0,97
13	TOMŠIČEVA	0,82	0,83	0,83	0,85
14	BOROVLJE	0,90	0,90	0,91	0,95
15	ACRONI-PDP	1,98	1,98	2,03	2,20
16	KOROŠKA BELA	0,76	0,77	0,79	0,82
17	JEKLARNA				
18	BLEJSKA D.	1,02	1,02	1,03	1,07
-	ROVTE				
Σ	OBČINA JESENICE	0,75	0,77	0,85	0,93

Cilj predlaganih ukrepov ni samo zagotoviti zadostne parkirne zmogljivosti glede na trenutne, ampak zagotoviti zadostno ponudbo parkirnih mest upoštevajoč spremembe v mestni mobilnosti in navadah občanov in dnevnih migrantov v mesto. V prihodnosti bo namreč nujen premik pri izbiri prometnega sredstva (modal split) stran od osebnega avtomobila, v smeri trajnostnih oblik mobilnosti.

Povečanje pokritosti parkirnih potreb torej ne gre samo na račun povečanja parkirnih kapacitet, pač pa upošteva tudi zmanjšanje parkirnih potreb. Ključno je sledenje že izdelanim strateškim dokumentom s področja trajnostne mobilnosti, ki poleg večanja parkirnih kapacitet, krepijo infrastrukturo javnega potniškega prometa ter mrežo kolesarskih in peš povezav. Evropski razvojni mehanizmi spodbujajo uvajanje trajnostne mobilnosti, nepovratna finančna sredstva so na voljo za projekte, ki bodo rezultirali v uresničitvi ciljev trajnostne mobilnosti.

**5. PRILOGE****5.1 GRAFIČNE PRILOGE**

	NASLOV	MERILO
1	PREGLEDNA SITUACIJA - OBSTOJEČE STANJE	1:12500
2	PREGLEDNA SITUACIJA - KRATKOROČNO STANJE	1:12500
3	PREGLEDNA SITUACIJA - SPEDNJEROČNO STANJE	1:12500
4	PREGLEDNA SITUACIJA - DOLGOROČNO STANJE	1:12500
5	PREGLEDNA SITUACIJA - PRIMERJAVA UČINKOVITOSTI UKREPOV	1:20000



LEGENDA

KOLESARSKES IN PEŠ POVEZAVE

- JeseNICE IZPOSOJA KOLES
- KOLESARSKES POVEZAVE
- ŽELEZNICA
- AVTOBUSNA LINIJA
- AVTOBUSNA POSTAJA
- ŽELEZNIŠKA POSTAJA

GARAŽE IN PARKIRIŠČA (LASTNIŠTVO)

- JAVNA PARKIRIŠČA
- REP. SLOVENIJA
- PRIVAT PARKIRIŠČA
- NOVE PARKIRNE KAPACITETE
- NOVA PARKIRIŠČA

PARKIRNE CONE

- 1 TARIFNA CONA
- 2 TARIFNA CONA
- 3 TARIFNA CONA

sprememba	opis spremembe	datum	podpis

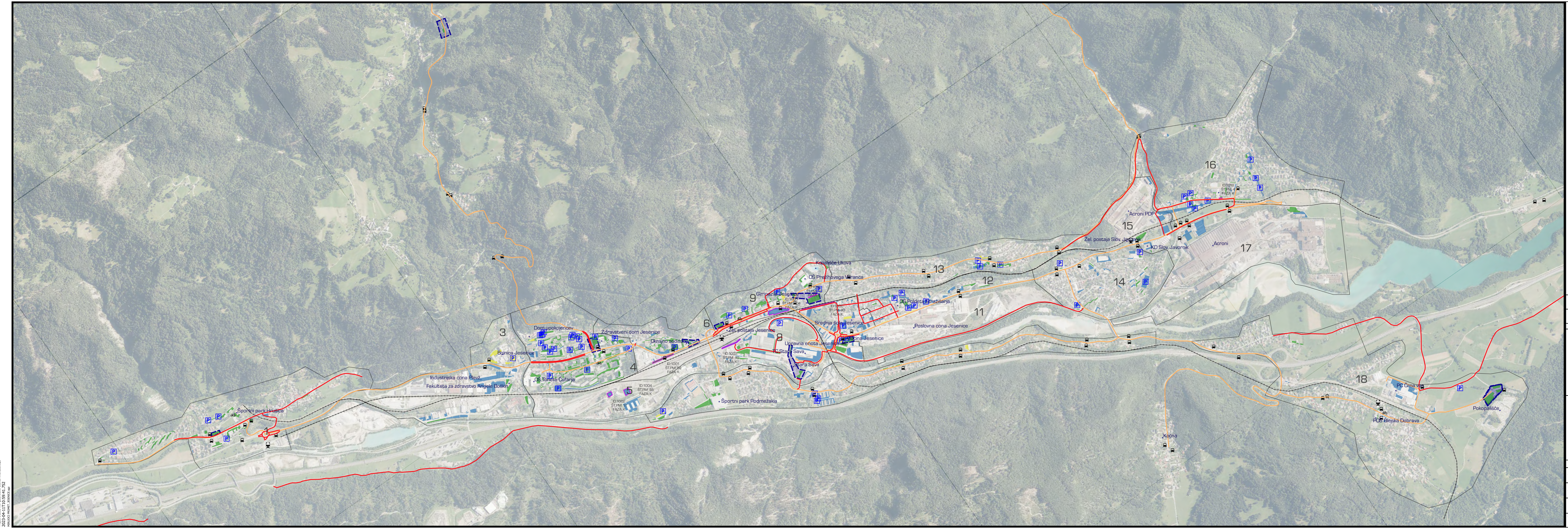
naročnik: OBČINA JESENICE Cesta železarjev 6 4270 Jesenice		cesta/lokacija: OBČINA JESENICE elaborat: ŠTUDIJA MIRUJOČEGA PROMETA
--	--	---

izvajalec: 125 2603 Kranjska cesta 24, 4202 Naklo		elaborat: FAZA 3 PREDLOG UKREPOV vsebina/naslov risbe: PREGLEDNA SITUACIJA OBSTOJEČE STANJE
--	--	--

	ime in priimek:	id. številka:	
vodja projekta	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	PI P-0044	faza: FAZA 3
odg. izdelovalec	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	PI P-0044	merilo: 1:10000
izdelal	S. Sitar, u.d.i.vod. in kom. inž.	G-3322	št. projekta: PR621
			datum: april 2023
			št. načrta: PR621-STU-P-F3
			št. lista: 1

Vse pravice pridržane. Projektna dokumentacija je last podjetja PROVIA d.o.o., ki je tudi lastnik avtorskih pravic. Brez pisne odobritve podjetja PROVIA d.o.o. ni dovoljena uporaba ali razmnoževanje dokumentacije, niti v delni niti v kakršni koli drugi obliki.

Last saved by: Simon
 2023-04-11 10:56:42 SLO
 MESTO PROMETA JESENICE



LEGENDA

KOLESARSKE IN PEŠ POVEZAVE

- JeseNICE IZPOSOJA KOLES
- KOLESARSKE POVEZAVE
- ŽELEZNICA
- AVTOBUSNA LINIJA
- AVTOBUSNA POSTAJA
- ŽELEZNIŠKA POSTAJA

GARAŽE IN PARKIRIŠČA (LASTNIŠTVO)

- JAVNA PARKIRIŠČA
- REP. SLOVENIJA
- PRIVAT PARKIRIŠČA
- NOVE PARKIRNE KAPACITETE
- NOVA PARKIRIŠČA

PARKIRNE CONE

- 1 TARIFNA CONA
- 2 TARIFNA CONA
- 3 TARIFNA CONA

sprememba	opis spremembe	datum	podpis

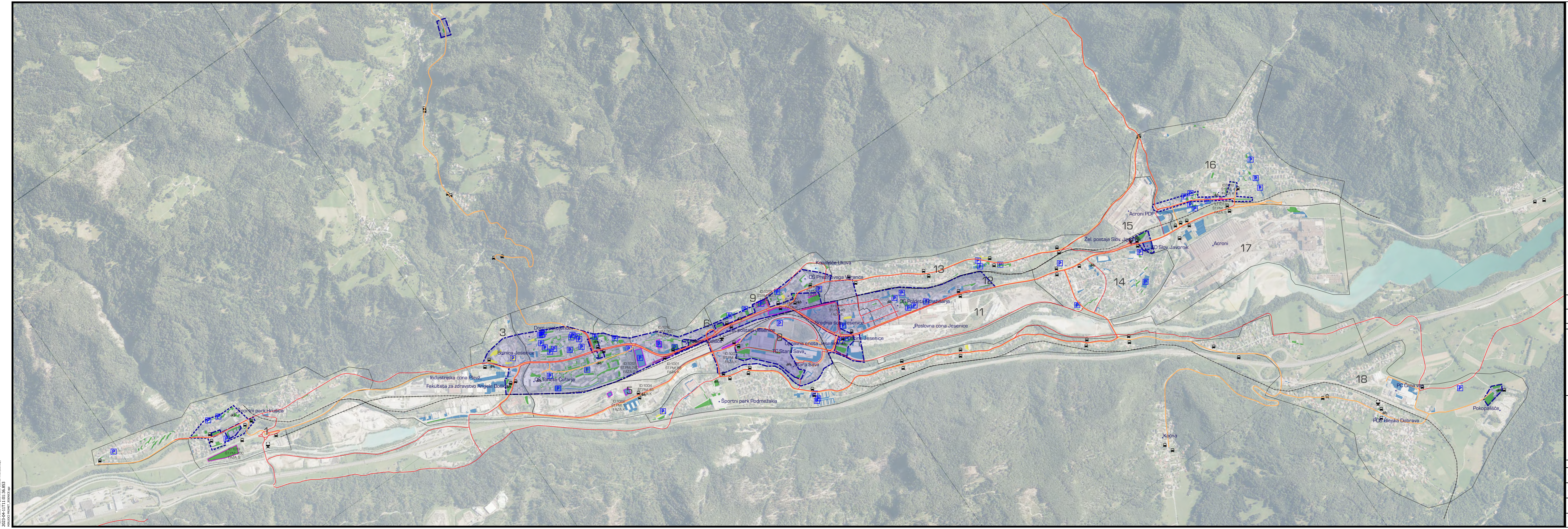
naročnik: OBČINA JESENICE Cesta železarjev 6 4270 Jesenice		cesta/lokacija: OBČINA JESENICE
elaborat: ŠTUDIJA MIRUJOČEGA PROMETA		elaborat: FAZA 3 PREDLOG UKREPOV

izvajalec: PROVIA projektiranje.svetovanje.ekologija <small>IZS 26203</small> Kranjska cesta 24, 4202 Naklo	elaborat: FAZA 3 PREDLOG UKREPOV vsebina/naslov risbe: PREGLEDNA SITUACIJA KRATKOROČNI UKREPI
---	--

vodja projekta	ime in priimek:	id. številka:	faza:	merilo:
	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	PI P-0044	FAZA 3	1:12500
	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	PI P-0044	št. projekta: PR621	datum: april 2023
	S. Sitar, u.d.i.vod. in kom. inž.	G-3322	št. načrta: PR621-STU-P-F3	št. lista: 1

Vse pravice pridržane. Projektna dokumentacija je last podjetja PROVIA d.o.o., ki je tudi lastnik avtorskih pravic. Brez pisne odobritve podjetja PROVIA d.o.o. ni dovoljena uporaba ali razmnoževanje dokumentacije, niti v delni niti v kakršni koli drugi obliki.

Last saved by: Simon
 2023-04-11 10:58:41, PC
 M:\PROJ\PROVIA\JESENICE\JESENICE



LEGENDA

KOLESARSKES IN PEŠ POVEZAVE

- JeseNICE IZPOSOJA KOLES
- KOLESARSKES POVEZAVE
- ŽELEZNICA
- AVTOBUSNA LINIJA
- AVTOBUSNA POSTAJA
- ŽELEZNIŠKA POSTAJA

GARAŽE IN PARKIRIŠČA (LASTNIŠTVO)

- JAVNA PARKIRIŠČA
- REP. SLOVENIJA
- PRIVAT PARKIRIŠČA
- NOVE PARKIRNE KAPACITETE
- NOVA PARKIRIŠČA

PARKIRNE CONE

- 1 TARIFNA CONA
- 2 TARIFNA CONA
- 3 TARIFNA CONA

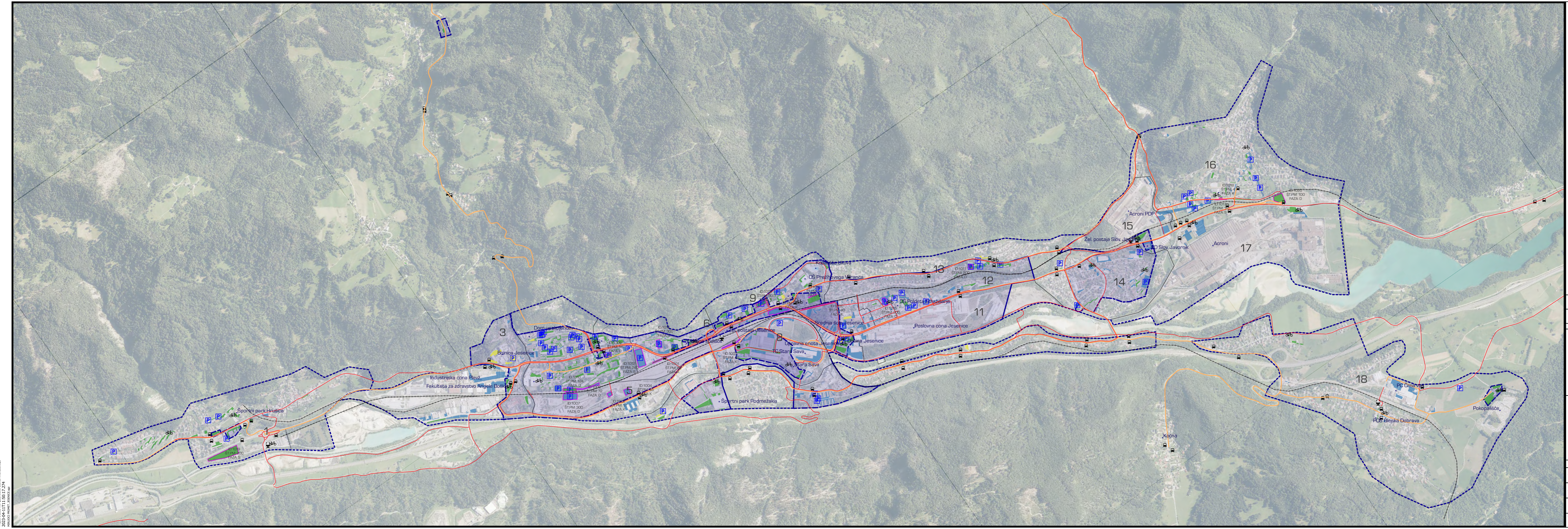
sprememba	opis spremembe	datum	podpis

naročnik: OBČINA JESENICE Cesta železarjev 6 4270 Jesenice	 OBČINA JESENICE
cesta/lokacija: OBČINA JESENICE	
elaborat: ŠTUDIJA MIRUJOČEGA PROMETA	

izvajalec: PROVIA projektiranje.svetovanje.ekologija 125 2603 Kranjska cesta 24, 4202 Naklo	elaborat: FAZA 3 PREDLOG UKREPOV vsebina/naslov risbe: PREGLEDNA SITUACIJA SREDNJEROČNO STANJE
---	---

	ime in priimek:	id. številka:	
vodja projekta	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	PI P-0044	faza: FAZA 3
odg. izdelovalec	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	PI P-0044	merilo: 1:12500
izdelal	S. Sitar, u.d.i.vod. in kom. inž.	G-3322	št. projekta: PR621
			datum: april 2023
			št. načrta: PR621-STU-P-F3
			št. lista: 3

Vse pravice pridržane. Projektna dokumentacija je last podjetja PROVIA d.o.o., ki je tudi lastnik avtorskih pravic. Brez pisne odobritve podjetja PROVIA d.o.o. ni dovoljena uporaba ali razmnoževanje dokumentacije, niti v delni niti v kakršni koli drugi obliki.



LEGENDA

KOLESARSKE IN PEŠ POVEZAVE

- JeseNICE IZPOSOJA KOLES
- KOLESARSKE POVEZAVE
- ŽELEZNICA
- AVTOBUSNA LINIJA
- AVTOBUSNA POSTAJA
- ŽELEZNIŠKA POSTAJA

GARAŽE IN PARKIRIŠČA (LASTNIŠTVO)

- JAVNA PARKIRIŠČA
- REP. SLOVENIJA
- PRIVAT PARKIRIŠČA
- NOVE PARKIRNE KAPACITETE
- NOVA PARKIRIŠČA

PARKIRNE CONE

- 1 TARIFNA CONA
- 2 TARIFNA CONA
- 3 TARIFNA CONA

sprememba	opis spremembe	datum	podpis

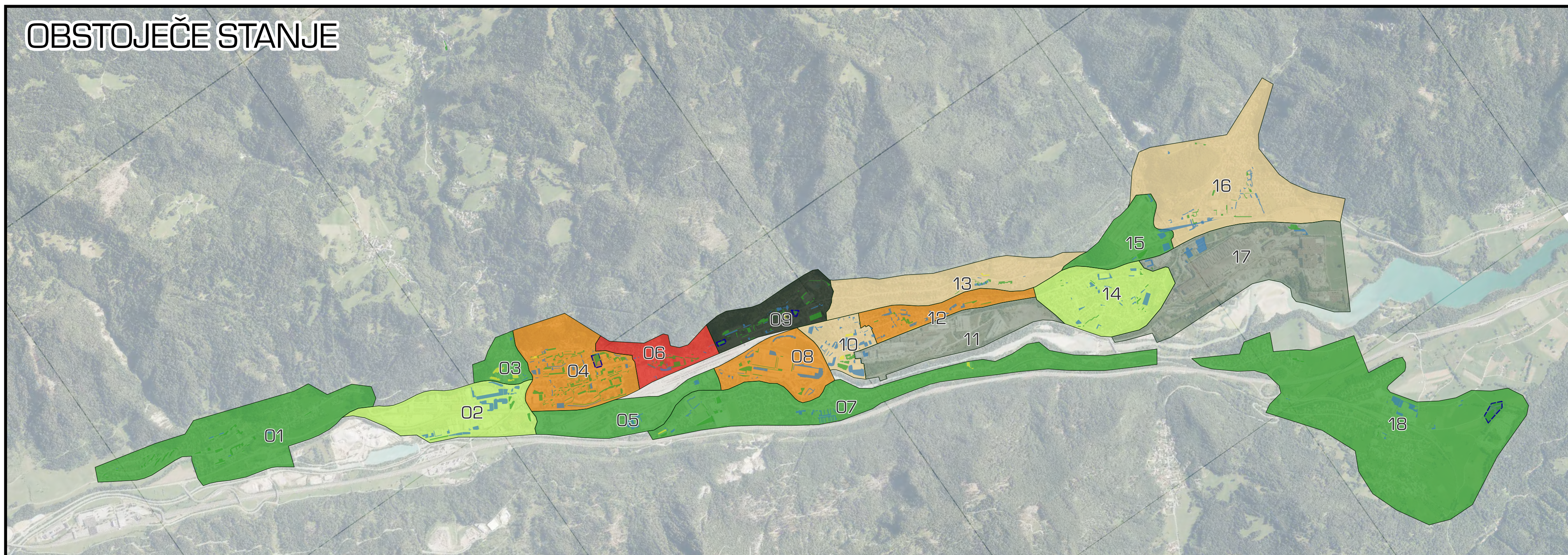
naročnik:	 OBČINA JESENICE Cesta železarjev 6 4270 Jesenice	cesta/lokacija:	OBČINA JESENICE
izvajalec:		elaborat:	ŠTUDIJA MIRUJOČEGA PROMETA

izvajalec:	 PROVIA projektiranje.svetovanje.ekologija 425 2603 Kranjska cesta 24, 4202 Naklo	elaborat:	FAZA 3 PREDLOG UKREPOV
vodja projekta		elaborat:	PREGLEDNA SITUACIJA DOLGOROČNO STANJE

ime in priimek:	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	id. številka:	PI P-0044	faz:	FAZA 3	merilo:	1:12500
odg. izdelovalec	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	id. številka:	PI P-0044	št. projekta:	PR621	datum:	april 2023
izdelal	S. Sitar, u.d.i.vod. in kom. inž.	id. številka:	G-3322	št. načrta:	PR621-STU-P-F3	št. lista:	4

Vse pravice pridržane. Projektna dokumentacija je last podjetja PROVIA d.o.o., ki je tudi lastnik avtorskih pravic. Brez pisne odobritve podjetja PROVIA d.o.o. ni dovoljena uporaba ali razmnoževanje dokumentacije, niti v delni niti v kakršni koli drugi obliki.

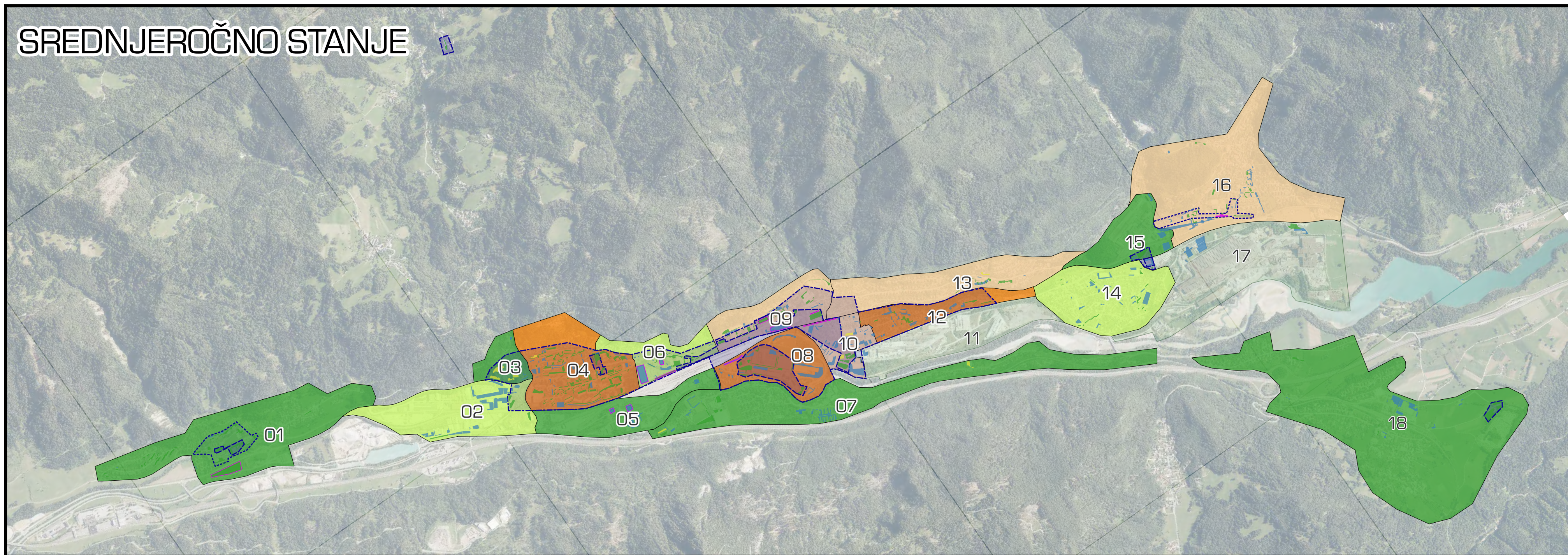
OBSTOJEČE STANJE



KRATKOROČNO STANJE



SREDNJEROČNO STANJE



DOLGOROČNO STANJE



ST_CONE	IME_CONE
01	HRUSICA
02	IND. C. PLAVZ
03	BOLNICA
04	PLAVZ
05	PRESERNOVA
06	CENTER-2
07	PODMEZAKLA
08	STARÁ SAVA
09	CENTER
10	OBCINA
11	PC JESENICE
12	CESTA ZELEZARJEV
13	TOMSIČEVA
14	BOROVLE
15	ACRONI-PDP
16	KOROSKA BELA
17	JEKLARNA
18	BLEJSKA DOBRAVA

LEGENDA	
GARAZE IN PARKIRIŠČA (LASTNIŠTVO)	
■	JAVNA PARKIRIŠČA
■	REP. SLOVENIJA
■	PRIVAT PARKIRIŠČA
PARKIRNE CONE	
 	1 TARIFNA CONA
 	2 TARIFNA CONA
 	3 TARIFNA CONA
POKRITOST PARKIRNIH POTREB	
	BREZ IZRAČUNA
	0 - 40%
	40 - 55%
	55 - 70%
	70 - 85%
	85 - 100%
	> 100%

sprememba	opis spremembe	datum	podpis
naročnik:	OBČINA JESENICE Cesta železarjev 6 4270 Jesenice	cesta/lokacija:	OBČINA JESENICE
izvajalec:	PROVIA projekcijsko, svetovanje, ekologija Kranjske ceste 24, 4202 Naklo	elaborat:	OBČINA JESENICE ŠTUDIJA MIRUJOČEGA PROMETA
vodja projekta:	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	id. številka:	PI P-0044
odg. izdelovalec:	M. Brezavšček, u.d.i.grad.	id. številka:	PI P-0044
izdelal:	S. Sitar, u.d.i.vod. in kom. inž.	id. številka:	G-3322
elaborat:	FAZA 3 PREDLOG UKREPOV	merilo:	1:20000
vsebina/naslov risbe:	PREGLJEDNA SITUACIJA PRIMERJAVA UČINKOVITOSTI UKREPOV	št. projekta:	PR621
št. list:	5	št. načrta:	PR621-STU-P-F3
datum:		april 2023	

Vse pravice pridržane. Projektna dokumentacija je last podjetja PROVIA d.o.o., ki je tudi lastnik avtorskih pravic.
Brez pisne odobritve podjetja PROVIA d.o.o. ni dovoljena uporaba ali razmnoževanje dokumentacije, niti v delni niti v kakršni koli drugi obliki.

Ljubljana, dne 11. aprila 2023.
 2023-04-11 11:24:18 (860)
 PROVA d.o.o. - PROVA