

Ime oz. firma in sedež naročnika:

**Občina Jesenice
Cesta železarjev 6
4270 Jesenice**

Vrsta projektne dokumentacije:

ELABORAT

Številka elaborata:

1064 - PROM

Vrsta elaborata:

**PROMETNA ŠTUDIJA
občine Jesenice – 1. del**

***»Mirujoči promet, kolesarski promet, peš
promet, javni potniški promet in ostale
ureditve vezane na cestni promet«***

Številka zvezka:

1

Vsebina mape:

Splošni in tekstualni del

Podjetje:

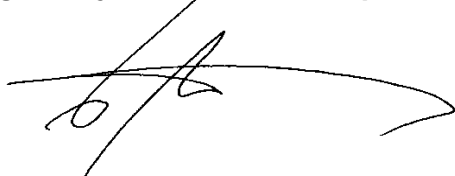
**LINEAL d.o.o
Jezdarska ulica 3
2000 Maribor**



Datum: 01.06.2012

Vodja naloge:

mag. Matej DOBOVŠEK u.d.i.p.



Datum: 01.06.2012

Sodelavci:

**Samo Peter Medved udig
Vojka Dečko udip**

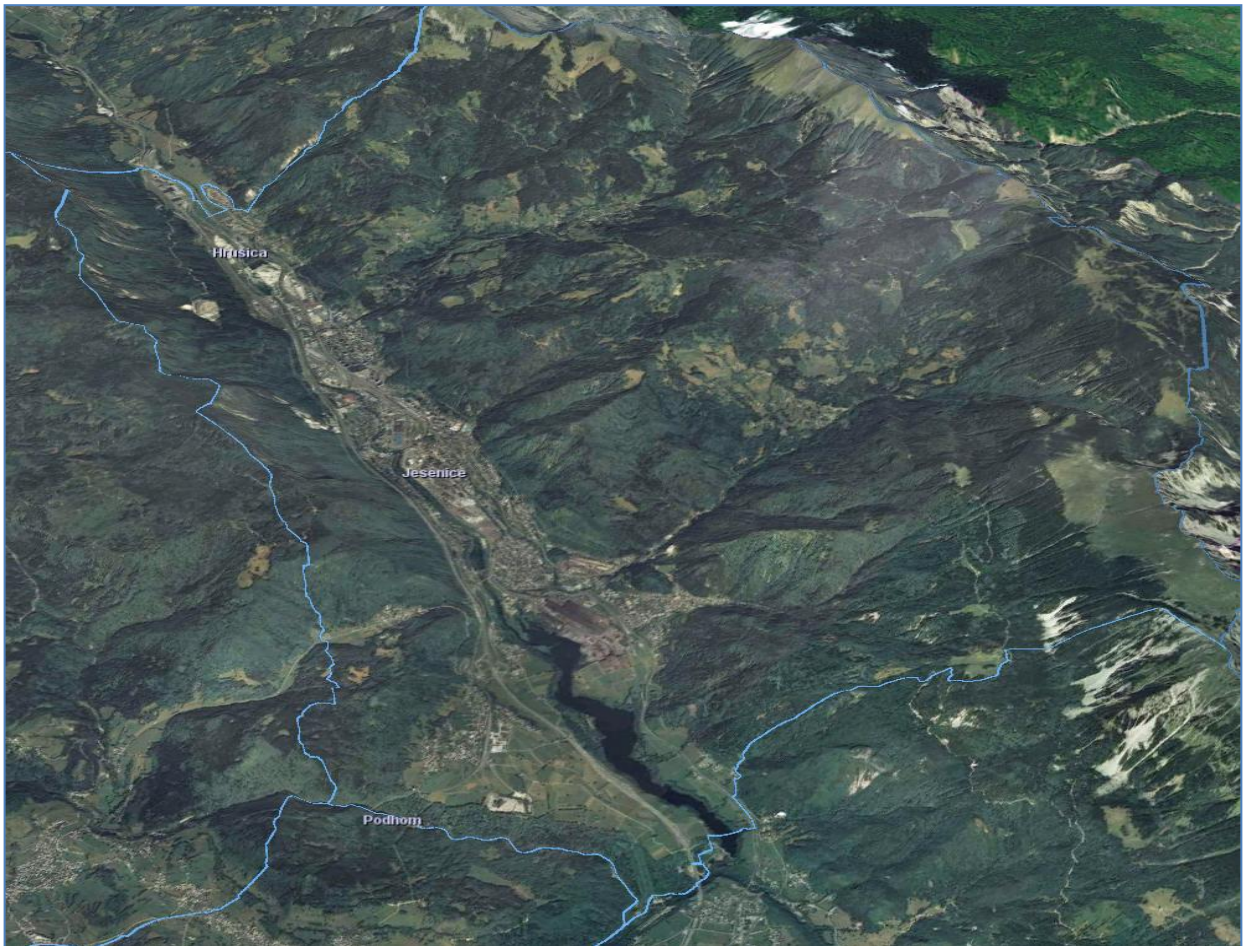
Datum izdelave:

junij 2012

1. UVOD

Občina Jesenice se razprostira na skrajnem severozahodu Slovenije. Na severu jo omejuje avstrijska meja za Klekom, Golico in Sedlom Suha, na zahodu pa karavanški predor, ki je obenem tudi najkrajša cestna povezava Gornjesavskega in širšega slovenskega območja z zahodno Evropo. Na začetku ozke Doline, kjer se Mežaklja s Podgorjem najbolj približa Karavankam, so zrasle Jesenice, delavsko, železarsko, hokejsko, obmejno mesto in občinsko središče.

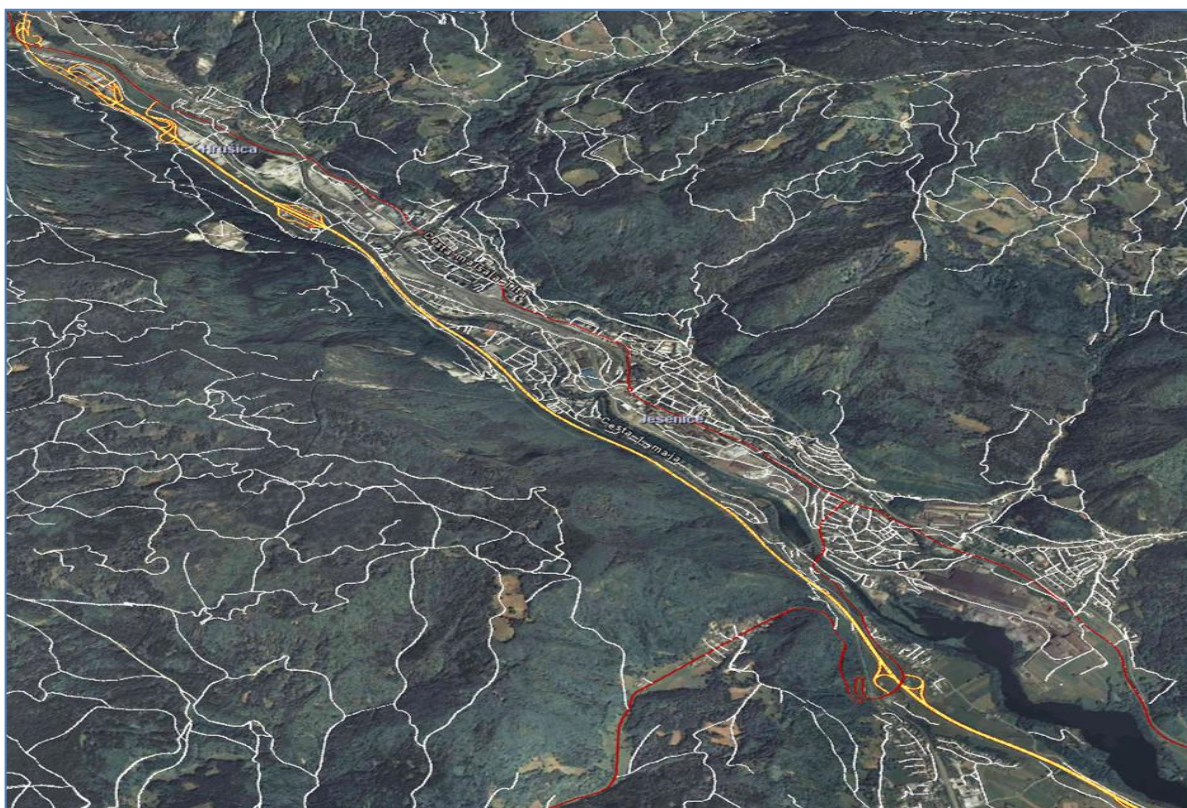
Občina Jesenice je del gorenjske statistične regije. Meri 76 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 88. mesto. Sredi leta 2009 je imela občina približno 21.800 prebivalcev. Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 16. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 287 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti večja kot v celotni državi (101 prebivalec na km²). Naravni prirast leta 2009 na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu pozitiven, znašal je 0,4 (v Sloveniji 1,5). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo višje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej negativen, znašal je -10,8. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -10,4 (v Sloveniji 7,2).



Območje občine Jesenice.

V občini deluje 6 vrtcev, katere obiskuje preko 600 otrok. V osnovnih šolah na območju občine se je v šolskem letu 2009/2010 izobraževalo približno 1.600 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 830 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo povprečno 40 študentov in 6 diplomantov. Med aktivnim prebivalstvom občine je bilo v povprečju 7,8 % registriranih brezposelnih oseb, to je manj od povprečja v državi (9,1 %). Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 4 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 3 %. Vrednost bruto investicij v nova osnovna sredstva v občini (4.196 EUR na prebivalca) je bila višja od slovenskega povprečja (2.564 EUR na prebivalca). V letu 2009 je bilo v občini 413 stanovanj na 1.000 prebivalcev. Povprečna velikost stanovanja je bila 64 m². Vsak drugi prebivalec v občini je leta 2009 imel osebni avtomobil (45 avtomobilov na 100 prebivalcev); ta je bil v povprečju star 8 let.

Mesto Jesenice in tudi občina, je odlično prometno-geografsko pozicionirana, saj se mesto nahaja tik ob avtocesti A2 Ljubljana – predor Karavanke ter ob železniški progi Ljubljana-Jesenice. Iz statističnih podatkov je zaznati nadpovprečno naseljenost v občini glede na površino. Nadpovprečna naseljenost glede na površino je še bolj izrazita na območju mesta Jesenice. Večja poseljenost ima za posledico tudi povečanje trgovsko-storitvene dejavnosti v obliki številnih nakupovalnih centrov, ki predstavljajo pomemben cilj/izvor prometnih potovanj. V gospodarstvu prevladuje kovinsko predelovalna industrija. Največje podjetje v občini je Acroni d.o.o. s preko 1300 zaposlenimi, občuten del zaposlenih pa je zaposlen tudi v javnih ustanovah (bolnišnica, številne vzgojno varstvene organizacije, upravne enote....).



Cestno omrežje na območju obdelave (rumena barva AC, rdeča barva državne ceste in bela barva občinske ceste).

Zakaj občina Jesenice potrebuje prometno študijo?

Občina Jesenice do sedaj še ni imela izdelane celovite prometne študije. Posamezne predhodno izdelane prometne študije so parcialne in se nanašajo na omejeno območje posameznih križišč. **Predvideno cestno omrežje, bodoči prostorski načrti in nadpovprečna gostota poselitve prebivalstva, mednarodna železniška proga, ki deli mesto ter občuten delež tovornega prometa so dejstva, zaradi katerih mesto in občina potrebuje celovito prometno študijo.** Le z njo se lahko objektivno predvidi bodoče prometno odvijanje na območju celotne mestne cestne mreže in predvsem na območju križišč in novih cestnih odsekov.

Za urbani del občine Jesenice je značilna relativno velika gostota motornega prometa, kar so potrdile tudi opravljene terenske raziskave odvijanja prometa. Omenjeno je predvsem posledica nadpovprečne gostote poselitve širšega območja Jesenic ter tudi dejstvo, da mesto Jesenice predstavljajo občinsko, upravno, izobraževalno, trgovsko in zaposlitveno središče. Perečo je predvsem dejstvo, da večina prometa (tudi tovornega) poteka mimo gostih stanovanjskih območij, kar predstavlja prometno-varnostni in prometno-okoljski problem.

Na nizkem nivoju je v obstoječem stanju urejen tudi kolesarski promet. Kolesarji nimajo na voljo ustrezne infrastrukture in tudi ne spremljajočih objektov (kolesarnice, informativne točke ipd.). Podobno, a v nekoliko manjši meri velja tudi za peš promet. Na območju stanovanjskih blokov in določenih ostalih objektov (zdravstvene ustanove, šole, športni objekti ipd.) je zaznati občutno pomanjkanje kapacitet za mirujoči promet, kar je predvsem posledica omejenega prostora ter občutno povečane motorizacije po obdobju, ko so bili dani objekti grajeni.

Javni potniški promet je v funkciji, a potrebuje dodatno »privlačnost« in vsebino, s katero bi lahko eventualno povečali število uporabnikov. Za zagotavljanje optimalne mobilnosti vseh podzvrsti prometa, na širšem območju mesta Jesenice, pa je v sistem prometnic potrebno dodati prečne povezave na relaciji sever-jug. Železniška proga, ki poteka na relaciji vzhod-zahod, namreč z vsemi postajnimi, industrijskimi in manipulativnimi tiri deli mesto Jesenice na dva dela, kar je iz vidika odvijanja prometa neugodno.



Prometni nered v središču Jesenic.

V skladu z vsebino projektne naloge, ki povzema prometno problematiko v občini Jesenice, je potrebno v prometni študiji podati rešitev oz. smernice reševanja sledečih glavnih segmentov problematike:

1. Preusmeritev tovornega prometa na predvideno »južno« obvozno cesto, s čimer bi tovorno promet obvozil večino najgostejše poseljenih območij.
2. Celostna ureditev kolesarskega prometa na mestnem in občinskem nivoju, z vsebinsko povezavo na državno daljinsko kolesarsko omrežje.
3. Reševanje problema parkiranja v večini večstanovanjskih sosesk in ostalih območjih, ki so prometno atraktivna/frekvenčna (dvorana Mežaklja, železniška postaja, ...). Rešitev je, glede na prostorske omejitve, moč iskati le v več nivojskem parkiranju – garažnih hišah, z ustrežno kapaciteto in uporabnikom prijazno ekonomsko politiko. Poseben segment predstavljajo parkirišča za tovorna vozila, ki morajo biti locirana izven stanovanjskih con, a hkrati na prometno ugodni lokaciji.
4. Preučiti je potrebno kapacitetne in prometno varnostne elemente ključnih križišč v občini ter podati dolgoročno optimalno geometrijo in prometni režim le teh.
5. Povečati je potrebno nivo prometne varnosti za pešce. Omenjeno zajema dodatno označitev prehodov za pešce, izgradnjo višinsko ločenih hodnikov ob vseh prometnih cestah, analizirati in podati predloge izboljšav ureditev na območju šol, vrtcev, zdravstvenih objektov ipd. ter povečati število podhodov pod železniško progo ter s tem povezati severni in južni del mesta.
6. Potrebno je opraviti prostorsko in prometno varnostno analizo lokacij in urejenosti cestnih prehodov preko železnice.
7. Iz vidika optimalnega poteka peš, kolesarskega in motornega prometa je potrebno analizirati lokacije, urejenost in prometno funkcionalnost sedanjih in predlaganih izven nivojskih križanj z železnico na relaciji sever-jug območja mesta Jesenice.
8. Analizirati je potrebno potek linij in postajališč medmestnega in primestnega javnega cestnega prometa v povezavi z ostalimi zvrstmi prometa, predvsem železniškim, peš in kolesarskim prometom.

Predmet oz. namen naloge je torej izdelava prometne študije z izdelavo variant prometnih rešitev ter podajanje predlogov optimalne variante znotraj podanih rešitev. S pomočjo analize obstoječega stanja, bo preverjena kapaciteta in funkcionalnost posameznih elementov prometnega omrežja (križišča, parkirišča, dolžine in lokacije pločnikov in kolesarskih stez ipd.), v povezavi njihovo vlogo v prometnem omrežju. S pomočjo dane analize bo razvidna (ne)ustreznost v smislu uporabe ter nadalje podana/predlagana optimalna rešitev, ki mora temeljiti na realni osnovi izvedbe.

V ta namen je potrebno izvesti sledeče aktivnosti:

- zbiranje socio-ekonomskih in urbanističnih podatkov (prebivalstvo, gospodinjstva, delovna mesta, prostorska raba, ipd.) ;
- analizirati obstoječe stanje;
- podati presojo posameznih variant in podati predlog optimalne variante.

2. MIRUJOČI PROMET

Splošno

Poleg ostalih zvrsti prometa je v sklopu prometne študije analiziran tudi mirujoči promet. Nivo obdelave podaja shematske rešitve oz. smernice kratkoročnih in srednje ter dolgoročnih ukrepov. Podana so teoretična izhodišča, analiza obstoječega stanja, izračun potrebnih kapacitet za parkiranje ter podane smernice bodočih rešitev.

Mirujoči promet je posebna panoga in pomemben del prometa ter kvalitete bivanja v vsakem okolju. Tesno je povezan s tehnologijo prometa, urbanizmom, komunikacijami, investicijami in z miselnimi vzorci uporabnikov vozil. Potrebe po parkirnih površinah v prometnem področju so občutno odvisne od življenjskih navad uporabnikov prometnih površin. V izbrane lokacije ali cone se namreč potuje zaradi koriščenja uslug različnih dejavnosti, zato morajo biti v njih na voljo prometne površine, namenjene parkiranju, pod različnimi režimi. Hitri motorizaciji prometa v 90. letih prejšnjega stoletja prostorska ureditev parkirišč v veliki večini primerov ni sledila, zato se posledica pomanjkanja parkirnih površin največkrat odraža v slabšanju kvalitete bivanja v določenem okolju.

Osnovni cilj posameznega voznika je parkirati svoje vozilo čim bližje določenemu cilju. Cilj je lahko določen objekt, trg, ulica, hotel ali pa širše območje. Lokacijo, na katero je voznik namenjen, lahko poimenujemo tudi ciljna lokacija. Čas, ki ga je voznik pripravljen porabiti pri iskanju prostega parkirnega mesta ter čas, potreben za prihod do ciljne lokacije od izbranega parkirišča oziroma parkirnega mesta, pa lahko poimenujemo dostopni čas. Dostopni čas je odvisen od vzroka prihoda na določeno lokacijo, na primer: stanovanjski, trgovski, službeni, turistični itd. Tako lahko voznik, namenjen v banko ali na službeni poti, parkira na tržnem ali plačljivem parkirišču, na katerem je v večini primerov hitro dosegljiv nezaseden parkirni prostor v neposredni bližini ciljne lokacije, seveda ob primerni ceni. Voznik, namenjen v službo ali v stanovanje, pa raje parkira na oddaljenih, netržnih parkiriščih.

Težava se pojavi takrat, ko voznik na predhodno izbranem parkirišču ne najde več prostega mesta. Tedaj je potreben izbor drugega parkirišča in seveda dodatna vožnja do le-tega. Le redko je obravnavani voznik edini voznik v opisani situaciji, saj je ob veliki zasedenosti parkirišč tudi iskalcev prostih parkirnih prostorov veliko. Slednji dodatno obremenjujejo prometne tokove v mestu. Glavno vlogo ponavadi odigra poznavanje okolice ciljne lokacije, ki jo namerava voznik doseči, saj lahko le z izkušnjami določimo verjetnost (ne)zasedenosti izbranega parkirišča ob določeni uri. Turistom je v veliko pomoč interaktivna prometna signalizacija, ki ga ne le usmerja do parkirnih površin, temveč tudi obvešča o zasedenosti le te. Posamezne aktivnosti pri parkiranju vozila lahko imenujemo faze parkiranja. Določeno zaporedje teh parkirnih faz pa nam predstavlja proces parkiranja. Faze parkiranja so odvisne od različnih dejavnikov, na primer od karakteristik vozila, časovne omejenosti, cestno-prometnih razmer, vremena ipd. Upravljanje mirujočega prometa pomeni predvsem upravljanje procesa parkiranja različnih prometnih sredstev, od katerih osebni avtomobil zaseda večinski delež. Ilegalno parkiranje predstavlja velik problem, saj ovira tekoče odvijanje prometa. Število vozil, parkiranih na parkirnih mestih, kjer je parkiranje prepovedano, je odvisno od razpoložljivih prostih parkirnih mest, od velikosti mesta ter od discipliniranosti in kulture voznikov, ki pa je pri nas žal na precej nizki ravni.

Potrebe po parkirnih prostorih

Potrebe po parkirnih površinah so v tesni povezavi z namembnostjo stavb v raziskovanem področju. Nanje vpliva tudi stopnja motorizacije. Pri nas doslej še niso bile izvedene obsežnejše študije o mirujočem prometu in o potrebah po parkirnih prostorih za razne namene dejavnosti. Zato podajamo orientacijske vrednosti, iz katere bodo v nadaljevanju ugotovljene potrebe za izračun potrebnih parkirnih mest za različne vrste dejavnosti v obravnavanih delih občine, poudarkom na stanovanjsko zgoščenih območjih. Potrebe se s porastom stopnje motorizacije spreminjajo in z leti najpogosteje naraščajo.

Reševanja parkirnih problemov v mestih

Z različnim upravljanjem s parkirnimi površinami zaradi različnih uporabnikov le-teh (dnevni migranti, zaposleni, turisti, stanovalci,...) se v praksi območje posameznega mesta pogosto deli na posamezne t.i. parkirne cone in sicer:

- *"Rdeča cona"* je ponavadi strogi center mesta z enim ali več območji za pešce (conami za pešce), potrebnimi priključnimi prometnimi povezavami in generalno prepovedjo parkiranja, razen za določene izjeme.
- *"Modra cona"* je območje kratkotrajnega parkiranja in se nahaja neposredno ob "rdeči coni" in še vedno v samem mestnem središču.
- *"Bela cona"* je zunanje območje brez generalnih omejitev parkiranja.

Sistem parkirnih con mora biti jasno definiran in režim parkiranja prirejen lastnostim posameznega območja. Pomanjkanje parkirnih mest je mogoče reševati s povečanjem števila parkirnih mest. V primeru, da ni mogoče dodatno povečanje na obstoječi površini, se lahko problem rešuje le z gradnjo več nivojskega parkiranja - parkirno-garažnimi hišami. *Poleg boljšega izkoriščenja prostora ta rešitev pozitivno vpliva tudi za vizualno podobo mesta, saj parkirana vozila »skrijejo« in s tem dvignejo kakovost okolju v katerem se nahajajo.*

Dobra parkirna politika mora upoštevati naslednja izhodišča:

- raven kakovosti mestnega jedra (okolje, gospodarstvo, socialni in kulturni dejavniki),
- dostopnost z vozili, javnim prevozom, s kolesi in peš,
- gospodarske dejavnosti (parkiranje v mestnem središču oz. blizu turistične infrastrukture je najpomembnejše za obiskovalce, ki so pomembni za dejavnost poslovnih in trgovskih območij),
- smotrna izraba javnih površin,
- preprečevanje vseh oblik nelegalnega parkiranja, tudi s fizičnimi ovirami,
- uvajati usklajeno plačljivo parkiranje glede na lokacije parkirnih kapacitet in na
- razpoložljivi prostor,
- motiviranje za uporabo plačljivih parkirnih mest in sankcioniranje nelegalno,
- parkiranih vozil s kaznimi, z zaklepanjem in odvozom,
- izgradnja večjih parkirnih objektov in njihovo smotrno obratovanje.

Tabela: Potrebno število parkirnih mest za različne dejavnosti.

| Št. | Dejavnost | Št. parkirnih mest (PM) | Od tega za obiskovalce v % |
|--|--|---|----------------------------|
| 1. | Stanovanjska poslopja | 1 – 2 PM / enoto | - |
| | ▪ enodružinske hiše | 1 – 1,5 PM / enoto | 10 |
| | ▪ večdružinske hiše in druga poslopja s stanovanji | 1 – 1,5 PM / enoto | 10 |
| | ▪ poslopja s starimi stanovanji | 0,5 PM / enoto | 20 |
| | ▪ vikendi in počitniške hiše | 1 PM / enoto | 20 |
| | ▪ mladinski in otroški domovi | 1 PM / 10-20 postelj, toda minimalno 2 PM | 75 |
| | ▪ študentski domovi | 1 PM / 2 postelji | 10 |
| | ▪ delavski domovi | 1 PM / 2-4 postelje, toda minimalno 3 PM | 20 |
| | ▪ domovi za ostarele | 2 PM / 5-8 postelj, toda minimalno 3 PM | 75 |
| | 2. | Pisarniški in upravni prostori | |
| ▪ pisarniški in upravni prostori – splošno | | 1 PM / 30-40 m ² neto površine | 20 |
| | ▪ prostori organov s številnim obiskom | 1 PM / 20-30 m ² neto površine, min. 3 PM | 75 |
| 3. | Prodajni prostori | | 75 |
| | ▪ trgovine, trgovske hiše | 1 PM / 30-40 m ² koristne prodajni površine, min. 2 PM na objekt | |
| | ▪ trgovine in trgovske hiše z malim obiskom | 1 PM / 50 m ² koristne prodajne površine, min. 2 PM | 75 |
| | ▪ prodajni sejmi | 1 PM / 10-20 m ² koristne prod. površine | 90 |
| 4. | Priveditveni prostori, cerkve | | |
| | ▪ gledališča, koncertne hiše, večnamenske dvorane | 1 PM / 5 sedežev | 90 |
| | ▪ kino, šolske dvorane, predavalnice | 1 PM / 5-10 sedežev | 90 |
| | ▪ večje (pomembnejše) cerkve | 1 PM / 10-20 sedežev | 90 |
| | ▪ manjše cerkve | 1 PM / 20-30 sedežev | 90 |
| 5. | Sportne naprave | | |
| | ▪ športni objekti, namenjeni samo vajam (brez obiskovalcev) | 1 PM / 250 m ² površine | - |
| | ▪ športni stadioni s prostorom za obiskovalce | 1 PM / 250 m ² površine, +1 PM / 10-20 prostorov za obiskovalce | |
| | ▪ športne dvorane (brez obiskovalcev) | 1 PM / 50 m ² površine dvorane | |
| | ▪ športne dvorane s prostori za obiskovalce | 1 PM / 50 m ² površine dvorane, +1 PM / 10-20 prostorov za obiskovalce | |
| | ▪ javna kopališča (zunanja) | 1 PM / 200-300 m ² tlorisne površine območja | |
| | ▪ pokrita javna kopališča brez prostorov za obiskovalce (gledalce) | 1 PM / 5-10 odlagališč obleke | |
| | ▪ pokrita javna kopališča s prostori za obiskovalce (gledalce) | 1 PM / 5-10 odlagališč obleke, +1 PM / 10-15 prostorov za obiskovalce | |
| | ▪ tenis igrišča brez prostorov za gledalce | 4 PM / igrišče | |
| | ▪ tenis igrišča s prostori za gledalce | 4 PM / igrišče, +1 PM / 10-15 prostorov za obiskovalce | |
| | ▪ kegljišča | 4 PM / stezo | |
| | ▪ bowling | 4 PM / stezo | |
| | ▪ čolnarne | 1 PM / 2-5 čolnov | |

| | | | |
|--|---|---|----|
| 6. | Gostilne in prenočišča <ul style="list-style-type: none"> ▪ gostilne lokalnega značaja ▪ pomembnejše gostilne ▪ hoteli, penzion, zdravilišča in drugi objekti s prenočišči | 1 PM / 8-12 sedežev | 75 |
| | | 1 PM / 4-8 sedežev | 75 |
| | | 1 PM / 2-6 postelj | 75 |
| | | + parkirna mesta, namenjena restavraciji (1 PM / 8-12 sedežev oz. 1 PM / 4-8 sedežev) | |
| | ▪ mladinski domovi za prenočevanje | 1 PM / 10 postelj | 75 |
| 7. | Bolnice <ul style="list-style-type: none"> ▪ univerzitetne klinike ▪ srednje bolnice ▪ manjše bolnice ▪ sanatoriji, zdravilišča ▪ zdravstveni dom – splošno ▪ manjši zdravstveni dom in ambulante | 1 PM / 2-3 postelje | 50 |
| | | 1 PM / 3-4 postelje | 60 |
| | | 1 PM / 4-6 postelj | 60 |
| | | 1 PM / 2-4 postelje | 25 |
| | | 1 PM / 30 m ² neto pov. | |
| | | 1 PM / 2 zaposlena, | |
| +1 PM / 30 m ² neto pov., vendar najmanj 3 PM | | | |
| 8. | Šole <ul style="list-style-type: none"> ▪ osnovne šole ▪ srednje šole ▪ posebne šole za ovirane v razvoju ▪ visoke šole ▪ otroški vrtci | 1 PM / 30 učencev | - |
| | | 1 PM / 25 učencev | - |
| | | +1 PM / 5-10 učencev starejših od 18 let | - |
| | | 1 PM / 15 učencev | - |
| | | 1 PM / 2-4 študente minimalno 2 PM | - |
| | | | - |
| 9. | Obrt <ul style="list-style-type: none"> ▪ rokodelski in industrijski obrati ▪ skladišča, odlagališča, razstavni in prodajni prostori ▪ delavnice za servis motornih vozil ▪ avtomatske avtopralnice ▪ samopostrežne avtopralnice | 1 PM / 50-70 m ² neto površine ali na 3 zaposlene | 20 |
| | | 1 PM / 80-100 m ² neto površin ali na 3 zaposlene | - |
| | | 6 PM / popravilno mesto | - |
| | | 5 PM / pralno enoto | - |
| | | 3 PM / pralni prostor | - |
| | | | - |
| 10. | Pokopališča | 1 PM / 2000 m ² površine, minimalno 10 PM | |

Vir: UL, FGG, Prometnotehniški inštitut

Parkirno-garažne hiše

Zaradi vse višje stopnje motorizacije in večjih potovalnih potreb po eni strani in zelo omejenih površin znotraj naselij po drugi strani rešujemo probleme mirujočega prometa z nadzemnimi ali podzemnimi parkirno-garažnimi hišami, ki praviloma služijo podnevi parkiranju, ponoči pa »garažiranju«. Za gradnjo garažnih hiš se torej odločimo, ko ni več prostora za parkiranje na prostem, ali kadar pride do spremembe namembnosti zemljišča, ki je bilo namenjeno parkiranju. Takrat se postavi vprašanje, kako na enaki ali manjši površini zagotoviti več parkirnih prostorov, kot jih je bilo doslej. Najboljšo rešitev predstavlja »zlaganje« parkirnih prostorov drugega nad drugim, to je izkoriščanje razpoložljivega prostora v višino ali globino. S tem dobimo boljši izkoristek površin.

Garažne hiše so v bistvu parkirišča, nanizana po vertikalni osi. Promet se odvija po etažah, podobno kot pri odprtih parkirnih površinah. Glavna in zelo pomembna razlika je le v načinu dostopa do posameznih nivojev, ki pa so lahko pod zemljo ali nad njo. Univerzalen tip garaže ne obstaja, saj vplivajo na njihovo izgradnjo številni dejavniki, in sicer: velikost in področje mesta, karakteristike uličnega parkiranja, karakteristike terena, potrebna in primerna kapaciteta, lastnosti potencialnih uporabnikov ipd. Pravilno izbiro rešitev parkirnih prostorov pogojuje več različnih dejavnikov, ki so odvisni od dane lokacije in urbanističnih zahtev.

Glede na način dostopa do posameznih nivojev oz. do parkirnega prostora ločimo:

- garažne hiše s klančinami (premagovanje višine z lastno pogonsko silo),
- polavtomatske in avtomatske garažne hiše (premagovanje višine z dvigali).

Parkirno-garažne hiše morajo omogočati:

- enostavno parkiranje,
- varnost pred ognjem (vse nosilne konstrukcije) in krajo,
- varnost pred mehanskimi poškodbami,
- varnost pred prometno nezgodo v garaži,
- varen in hiter odhod ter dohod do vozila,
- cene za parkiranje, ki so za voznika sprejemljive.

Organizacija parkiranja v garažah lahko poteka:

- kot samoparkiranje (najpogostejša varianta),
- z osebjem garaže (smiselno za manjše PGH za goste hotelov ipd.),
- avtomatsko,
- kombinirano.

Glede velikosti garažne hiše delimo na:

- male garažne hiše – do 100 m² koristne površine,
- srednje garažne hiše – 100 m² do 1000 m²,
- velike garažne hiše – nad 1000 m².

Za podzemne garažne hiše se štejejo vse tiste, ki imajo dno garažne hiše več kot 1,30 m pod zemeljsko površino. Velike garaže morajo imeti ločen uvoz in izvoz.

Za zasnovo javnih garažnih hiš in podzemnih garaž je pomembno:

- usmerjanje prometa h garažnim objektom,
- oprema uvoznega dela garaže,
- prometni režim in sistem povezav med parkirnimi etažami,
- oprema posameznih etaž in vodenje prometa,
- vodenje pešcev v garaži,
- oprema izvoznega dela garaže.

Pomemben del prometnega urejanja mest je dobra kažipotna signalizacija za dovoz do javnih parkirnih območij (zunanjih parkirišč in garažnih hiš). Osnovna signalizacija mora biti postavljena ob glavnih vpadnicah v mesto, podrobnejša pa v odvisnosti od obstoječe prometne mreže v glavnih križiščih ožjega območja, v razdalji približno 1000 m od parkirišč.

Če je na mestnem območju več javnih parkirišč/garaž, ki so pogosto zasedene, je potrebno kažipotno signalizacijo dopolniti s svetlobnimi oznakami »prosto – zasedeno« in označiti število prostih parkirnih mest.

Numerični prikazovalniki - prikazujejo število prostih parkirnih mest. Namestimo jih lahko ob mestnih vpadnicah, v mestnih središčih ali pred samimi parkirnimi objekti.



Znaki prosto/zasedeno - obveščajo voznike o razpoložljivosti parkirnih objektov. Na voljo so v več jezikih ter v enostranski ali dvostranski izvedbi. Glede na zahteve kupcev jih je mogoče dopolniti z digitalnimi urami za prikaz datuma, časa ali temperature.



Primer interaktivne signalizacije za vodenje do parkirišč.

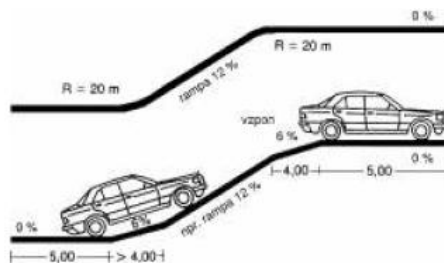
Navezava do parkirišč/garaž mora biti po možnosti locirana na manj obremenjenih cestah, dolžina uvoznega pasu v garažo pred avtomatiziranim vhodom pa mora biti dimenzionirana glede na predvideno število uvozov v garažo v časovni enoti. Pri zasnovi prometnega režima znotraj parkirišč je potrebno upoštevati veljavne prometne predpise. Za garažno hišo je potrebno uporabiti svetlobno signalizacijo za zasedenost posameznih etaž.

Garažne hiše s klančinami

Najbistvenejši sestavni del teh parkirno-garažnih hiš so uvozne in izvozne klančine in predvidene povezave med etažami, od katerih oblike in razporeditve je v največji meri odvisno funkcioniranje objekta. Vozila premagujejo višinsko razliko med posameznimi nivoji z lastno pogonsko silo ter se sama pripeljejo do parkirnega mesta. Klančine izvajamo v premi ali krivini. Izbira vrste klančine je odvisna od: velikosti garažne hiše, položaja vhoda in izhoda, višine nadstropij in pogojev izkoriščanja prostora.

Velikost nagibov klančin sme biti:

- na prostem največ 10%,
- v pokritem prostoru največ 15%,
- parkirne klančine 3-5%.



Sprememba nagiba klančine z zaokrožitvijo in z vmesno premo.

Za promet med parkirišči je ugodno, da so klančine, ki povezujejo različne etaže, postavljene zunaj parkirnih površin. Take rešitve so dražje, ker zmanjšujejo njen izkoristek. Izkoristek je večji, če so rampe postavljene med parkirišči. Izgube na račun klančin pa so povsem izločene, če parkirišča sama izkoristimo za klančine. Takšna rešitev je zelo ekonomična in na najboljši način izkorišča dane površine.

Pri tlorisni zasnovi garaž je treba upoštevati enaka izhodišča kot pri zasnovi parkirišč. V odvisnosti od razpoložljivega prostora, zasnove vertikalnih povezav med etažami in smerjo vožnje v etaži je treba razporediti nize parkirnih mest. Potrebna širina parkirnega mesta v garaži je 2,50 m. Minimalna svetla višina v garaži je 2,20 m, na rampah pa 2,30 m. Na primernem mestu pred uvozom v garažo je treba označiti maksimalno dovoljeno višino vozil v garaži in postaviti napravo za testiranje višine vozil (kontrola višine).

V vsaki garaži je potrebno zagotoviti parkirišča za invalide. Dimenzionirati jih je potrebno skladno z veljavnimi predpisi, locirati pa na najboljša parkirna mesta v bližini dvigal. Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb v 12. členu (zahteve v zvezi s parkirišči) določa, da mora imeti garažni objekt 5% parkirnih mest rezerviranih za invalide. To pravilo velja za vsa parkirišča v javni rabi.

Pešcem v garaži morajo biti zagotovljene kratke in varne poti do izhodov na stopnice oziroma dvigal. Pomembna je dobra kažipotna signalizacija in svetle pregledne poti, ki ne prečkajo glavnih prometnih tokov. Pri povratku v garažo morajo biti poti pešcev speljane mimo blagajne oziroma avtomatov za plačilo parkirnine.

V garaži je zelo pomemben informacijski sistem. Da si vozniki lažje zapomnijo mesto parkiranja, je potrebno posamezna območja ali etaže različno pobarvati, parkirna mesta pa oštevilčiti. Pri izhodih iz garaže je potrebno jasno označiti obratovalni čas garaže. Signalizacija izvoza iz garaže mora biti zasnovana tako, da ji je možno enostavno slediti vse od izvoza z vsakega parkirnega mesta. Izvozni avtomati morajo biti postavljeni tako, da morebiten zastoj ali kolona, ki nastaneta, ne ovirata uvoza v garažo.



Primeri ureditve klasične parkirno-garažne hiše.

Polavtomatske garažne hiše

Najpogostejši primer polavtomatske garažne hiše predstavlja eno ali več stacionarnih dvigal, ki samo nadomeščajo klančine, tako da dvigujejo vozila v dvigalu do zelenega nadstropja. Voznik, podobno kot pri garažnih hišah s klančinami, zapelje vozilo v dvigalo, ki ga dvigne ali spusti do zelenega nadstropja, kjer nadaljuje vožnjo do prostega parkirnega mesta.

Takšne rešitve so še posebej primerne za že obstoječe garažne hiše, pri katerih pridobimo prostor, ki ga zasedajo klančine, če jih zamenjamo z dvigali. Mesto postavitve dvigala je zelo pomembno, ker je glavni cilj zagotoviti čim krajše poti vožnje po etažah. Dvigala se uporabljajo za vhod in izhod. Čas zapolnitve parkirnih prostorov je daljši kot pri garažah s klančinami, zato je potrebno pred njimi predvideti tudi dodatni parkirni prostor za čakajoče.



Primeri ureditve polavtomatske garažne hiše.

Avtomatske garažne hiše

Pri avtomatskih garažnih hišah se vozila brez voznika prenesejo od mesta vstopa do mesta parkiranja in nazaj z zunanjo pogonsko silo. Takšne garažne hiše niso v bistvu nič drugega kot velika skladišča vozil. Osnovni elementi avtomatskega parkirnega sistema so: vstopno mesto (soba - boks), nosilno dvigalo, transportne ploščadi ter elektronske nadzorne, kontrolne in krmilne naprave. Človeško opravilo se konča že pri vhodu, zatem vse prevzamejo stroji.

Parkiranje poteka po naslednjih postopkih:

- vozilo pripeljemo na ploščad v vstopno sobo – pred vhod v avtomatsko garažo,
- vozilo zaklenemo ter dvignemo iz avtomata parkirni listek, sistem avtomatsko zavaruje vozilo in zapre garažna vrata,
- sistem prenese vozilo z dvigali in transportnimi ploščadmi od vhoda do prostega parkirnega mesta,
- sistem nam vrne naprej obrnjeno vozilo, ko v avtomat pred garažno hišo vstavimo
- plačani parkirni listek.

Čas parkiranja in vračanja vozila je povprečno eno do dve minuti. Splošno velja pravilo, da morajo biti parkirne hiše izpraznjene ali napolnjene do dveh tretjin vsaj v eni uri. S popolno avtomatizacijo skušamo skrajšati potek parkiranja, vendar ne toliko, da še vedno ne bi bil potreben parkirni prostor pred garažno hišo. Avtomatske garažne hiše na račun prihranka v sami zgradbi izgubijo prednost pred drugimi zaradi dodatnega parkirnega prostora za čakajoče, ki je ravno v pritličju najdražji.

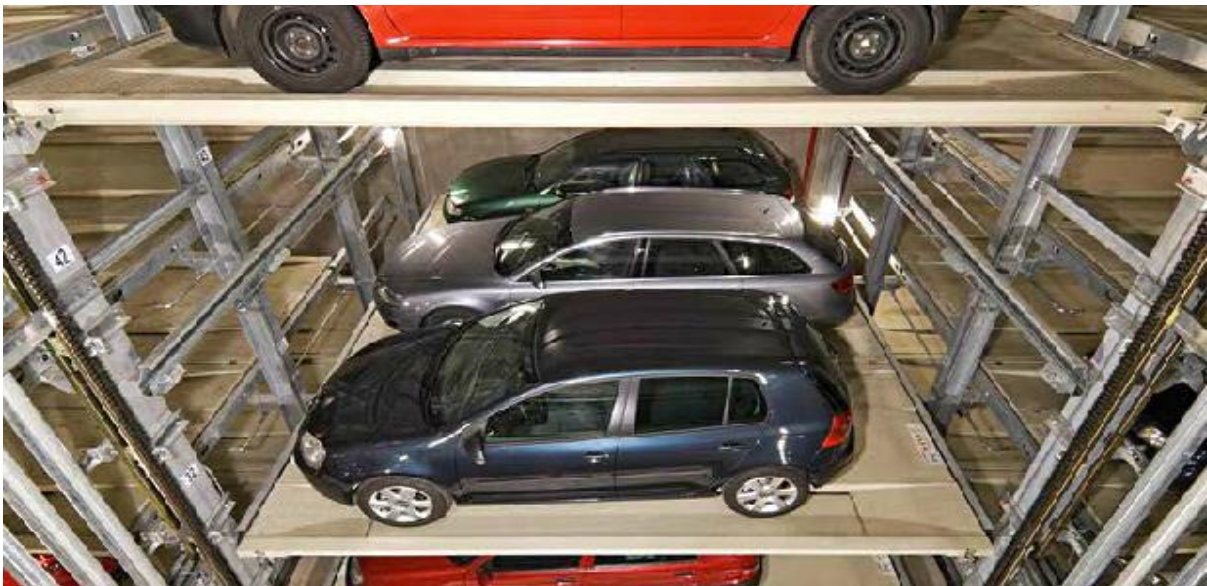
Prednosti avtomatskih garažnih hiš:

- najudobnejši in prostorsko najvarčnejši parkirni sistem (manj tlorisne površine),
- parkirno mesto pride do uporabnika,
- niso potrebne nobene klančine in dolge uvozne poti,
- za enako število parkiranih vozil se porabi 50% manj tlorisne površine od garažnih hiš s klančinami,
- zmanjšanje stroškov za razsvetljavo in prezračevanje,
- varnost in prednost za uporabnike – ni vstopa v temna stopnišča in garaže,
- varno in zanesljivo parkiranje v nasprotju s poškodbami in krajami v običajni garažah,

- hitri dostopni čas za vozila (odvisno seveda od števila vstopnih mest, etaž in števila ploščadi),
- okolju prijazno, ni izpušnih plinov in hrupa.

Pomanjkljivosti avtomatskih garažnih hiš:

- visoka začetna investicija,
- delovanje celotne garažne hiše je odvisno od delovanja strojev – el. energije,
- višji obratovalni stroški – stalno vzdrževanje mehanizacije in opreme.



Primera ureditve avtomatske garažne hiše.

Parkirni stolp

Parkirni stolpi omogočajo prostorsko varčno parkiranje z zlaganjem vozil drugo na drugo. Parkirni stolp z enim samim vhodom in vertikalnim dvigalom omogoča parkiranje do 95 vozil v enem skladu na osnovni površini 47 m², levo in desno od dvigala. Lahko so zgrajeni kot stolpi ali jaški, z največ tremi skladi na vsaki strani dvigala. Parkirni stolpi ne potrebujejo dovoznih klančin in poti, vozila so varna pred krajo in pred vandalizmom. V primerjavi s klasičnimi garažnimi sistemi zavzemajo veliko manj prostora. Avtomatske parkirne naprave so namenjene parkiranju od 10 do 80 vozil, v do 30 etažah. Izvedbe so možne kot stolp, jašek ali kombinacija.



Primeri parkirnih stolpov.

Analiza obstoječega stanja

V sklopu analize kapacitet in ureditve površin za mirujoči promet je potrebno analizirati: obstoječe stanje oz. kapacitete za parkiranje, upoštevati morebitne predvidene prometne ureditve, ki bodo vplivale na spremembo obstoječih kapacitet, predvidene prostorske spremembe ter demografska gibanja. Kritična območja iz vidika mirujočega prometa predstavljajo predvsem stanovanjske cone z več-stanovanjskimi objekti oz. blokovska naselja. Iz socio-statističnih podatkov je razvidno, da je gostota poselitve na območju mesta Jesenice izrazito nadpovprečna (1575 prebivalcev/km², povprečje za RS znaša 100 prebivalcev/km²). Gostota prebivalstva v mestu Jesenice je primerljiva z gostoto poselitve na območju mesta Ljubljana!

Veliko gostoto prebivalstva pogojuje predvsem geografska lega mesta Jesenice (v alpski dolini). Posledično so se v preteklosti (med leti 1960 in 1985) zgradila večja blokovska naselja, pri prostorskem načrtovanju le teh pa so bili upoštevani takratni standardi za mirujoči promet, ki so bili osnovani na manjšem številu vozil ter manjših dimenzijah le teh. Največje potrebe po parkiriščih se podobno kot v drugih mestih, kažejo v mestnem jedru ter, kot omenjeno na območju blokovskih naselij. V nadaljevanju bo podana analiza obstoječega stanja, na najbolj problematičnih območjih. Le ta so bila definirana s pomočjo vsebin projektne naloge ter na podlagi informacij s strani naročnika.



Gosta pozidava večstanovanjskih objektov na območju mesta Jesenice.

Metodologija analize oz. določitve potrebnega števila parkirnih mest je bila opravljena po sledečih korakih:

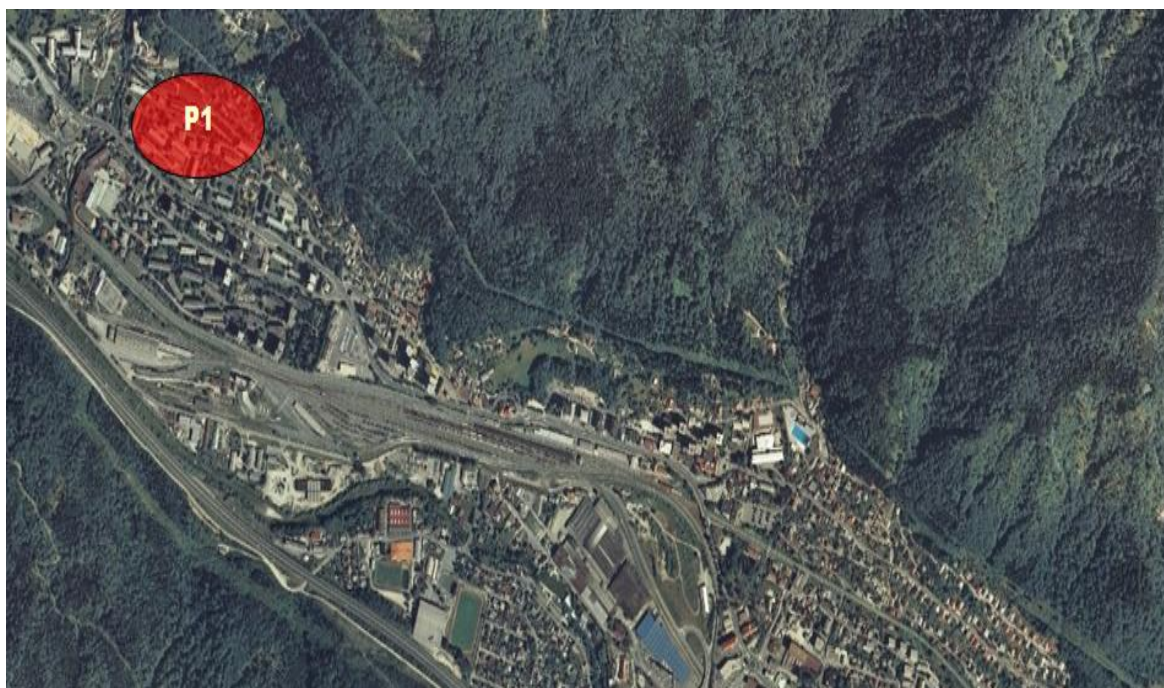
1. Posamezna območja- cone so bila označena z P1, P2,... Definirana je bila lokacija in površina območja.
2. S pomočjo podatkov s strani naročnika (število prebivalcev po objektih) je bilo določeno število prebivalcev v posamezni coni. Nadalje je bilo definirano število gospodinjstev v

posamezni coni, gospodinjstvo predstavlja merodajno enoto glede na normative. Privzeta je bila povprečna velikost gospodinjstva v mestu Jesenice (2.7 člana / gospodinjstvo).

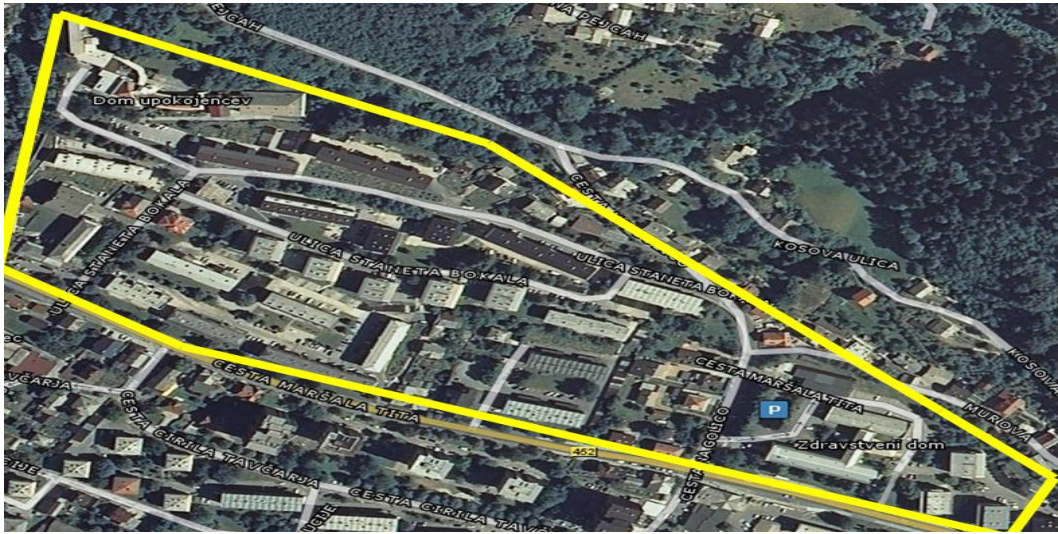
3. S pomočjo strokovnih kriterijev za določevanje potrebnega števila parkirnih mest (normativi so podani v predhodnem podpoglavju) je bilo določeno potrebno število parkirnih mest (npr. 1.5 PM/gospodinjstvo, 1 PM / 20m² prodajne površine ipd.)
4. Opravljen je bil terenski ogled vseh kritičnih območij z namenom pridobitve podatka o številu obstoječih parkirišč. Upoštevana so bila označena parkirna mesta, individualne garaže in tudi neoznačena parkirna mesta (pri čemer je bil upoštevan kriterij potrebnih površin za odvijanje intervencijskega, servisnega in ostalega prometa).
5. Izračun je bil analiziran skupaj z naročnikom, pri čemer so bili za končno oceno v določenih primerih upoštevani še lokalni dejavniki (npr. manjša stopnja motorizacije v določeni coni, neuporaba individualnih garaž za namen parkiranja...).

Cona P1 (ulica Staneta Bokala)

Območje cone P1 se nahaja na zahodnem delu mesta Jesenice, severno od Ceste maršala Tita. Na danem območju se večinoma nahajajo »nižji« večstanovanjski objekti (cca. 5 nadstropij), posamezne stanovanjske hiše ter tudi območje zdravstvenega doma. Analiza ne bo zajemala območja individualnih stanovanjskih hiš, ki imajo urejeno lastno parkiranje.



Makro lokacija območja cone P1.



Območje analitične cone P1.



Na območju se nahajajo tudi individualne garaže.



Območje parkirišča Zdravstvenega doma

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gos.) | število potrebnih PM (1PM*/gosp.) | število obstoječih PM | razlika | z upoštevanjem ostalih dejavnosti (storitveni lokali) |
|------------------------|--|--|-----------------------------------|-----------------------|-------------|---|
| cona P1 | 1285 | 476 | 476 | 274 | -202 | -220 |
| Zdravstveni dom | (1PM / 30m2 neto površine) | | 77 | 61 | -16 | |

* normativ 1 PM / gospodinjstvo upošteva manjšo stopnjo motorizacije glede na ostale cone (vir: Občina Jesenice)

Cona P2 (ulica Cirila Tavčarja)

Območje cone P2 se nahaja na zahodnem delu mesta Jesenice, južno od Ceste maršala Tita. Za dano območje je značilna zelo velika gostota prebivalstva (območje več stolpnic). Na danem območju se nahaja tudi OŠ in manjši storitveni lokali (trgovine, banka, zavarovalnica, frizerski salon ipd.).



Makro lokacija območja cone P2.



Večja garažna hiša starejšega tipa (premajhne dimenzije za parkiranje, ne vzdrževana infrastruktura, neosvetljenost...)



Parkirana vozila ovirajo servisne površine območja (odvoz smeti, intervencijske poti).

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gos.) | število potrebnih PM (1.5PM/gosp.) | število obstoječih PM | razlika | z upoštevanjem ostalih dejavnosti (storitveni lokali) |
|----------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|-------------|---|
| cona P2 | 2713 | 1005 | 1507 | 993 | -514 | -539 |



Velika zasedenost parkirišč (100 %) v dopoldanskem času in neurejena dostava.



Zasedenost osrednjega parkirišča za stanovalce dopoldan.



Nelegalno parkiranje na območju enosmerne ulice.

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gos.) | število potrebnih PM (1.5PM/gosp.) | število obstoječih PM | razlika | z upoštevanjem ostalih dejavnosti (storitveni lokali) |
|----------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|---------|---|
| cona P3 | 884 | 327 | 491 | 294 + 88 (GH*) | -107 | -143 |

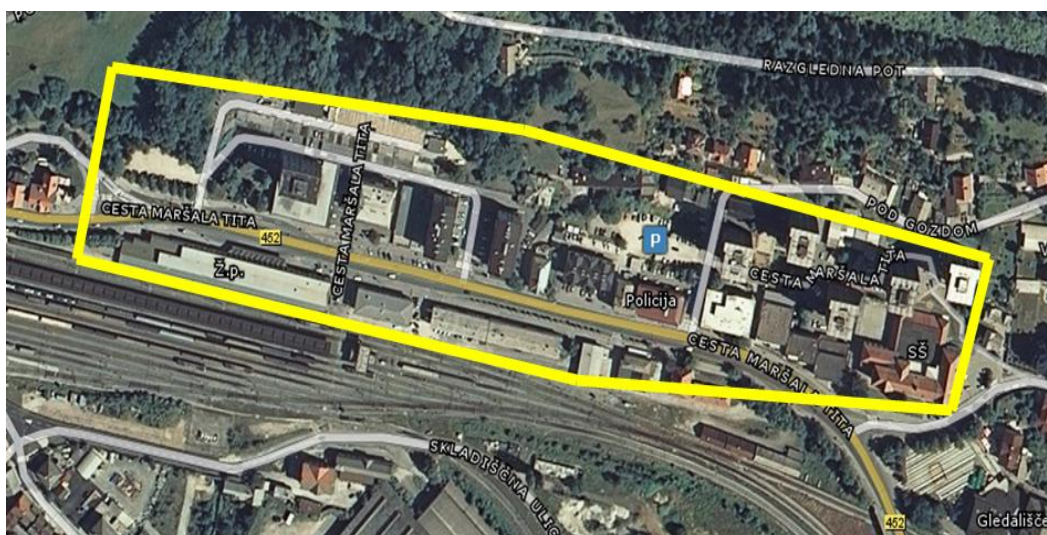
*GH – obstoječa garažna hiša za stanovalce

Cona P4 (širše območje žel. postaje)

Območje cone P4 se nahaja v osrednjem delu mesta Jesenice, severno od območja železniške postaje. Za območje je tudi značilna zelo velika gostota prebivalstva (območje več stolpnic) ter tudi večje število ostalih dejavnosti (trgovine, tržnica, poslovni prostori, glavna železniška postaja in osrednje avtobusno postajališče...).



Makro lokacija območja cone P4.



Območje analitične cone P4.



Osrednje »divje« parkirišče (levo) in prezasedenost parkirišč do vhodov v objekte (desno).



Nelegalno parkiranje na servisni cesti.



Nelegalno parkiranje na pločniku (levo stran slike) in prometno nevarno poševno parkiranje ob Cesti maršala Tita .

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gos.) | število potrebnih PM (1.5PM/gosp.) | število obstoječih PM* | razlika | z upoštevanjem ostalih dejavnosti (storitveni lokali) |
|----------------|--|--|------------------------------------|------------------------|------------|---|
| cona P4 | 947 | 351 | 526 | 491 | -35 | -75 |

* upoštevano tudi »osrednje divje« parkirišče in parkirišča ob Cesti m. Tita ipd.



Za območje je značilna velika omejitev prostora in neraven teren.

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gos.) | število potrebnih PM (1.5PM/gosp.) | število obstoječih PM | razlika | z upoštevanjem ostalih dejavnosti (lokali) |
|----------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|------------|--|
| cona P5 | 218 | 81 | 121 | 63 | -58 | -68 |

Cona P6 («Viktorja Kežerja»)

Območje cone P6 se nahaja v vzhodnem delu mesta Jesenice, med Cesto železarjev na jugu in železniško progo na severu. Gre za prostorsko omejeno območje. Od ostalih dejavnosti se na območju nahajata nekaj manjših servisnih površin ter OŠ.



Makro lokacija območja cone P6.



Območje analitične cone P6.



Parkirna slika območja (nelegalno parkiranje ter velika zasedenost obstoječih kapacitet).

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gos.) | število potrebnih PM (1.5PM/gosp.) | število obstoječih PM | razlika | z upoštevanjem ostalih dejavnosti (OŠ) |
|----------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|-------------|--|
| cona P6 | 502 | 186 | 279 | 174 | -105 | -132 |

Cona P7 (Hrušica)

Območje cone P7 se nahaja v zahodnem delu občine Jesenice, v Hrušici. Poleg blokov se na danem območju nahajajo še ostale dejavnosti manjših površin (gostišče, pošta, trgovina).



Makro lokacija območja cone P7.



Območje analitične cone P7.



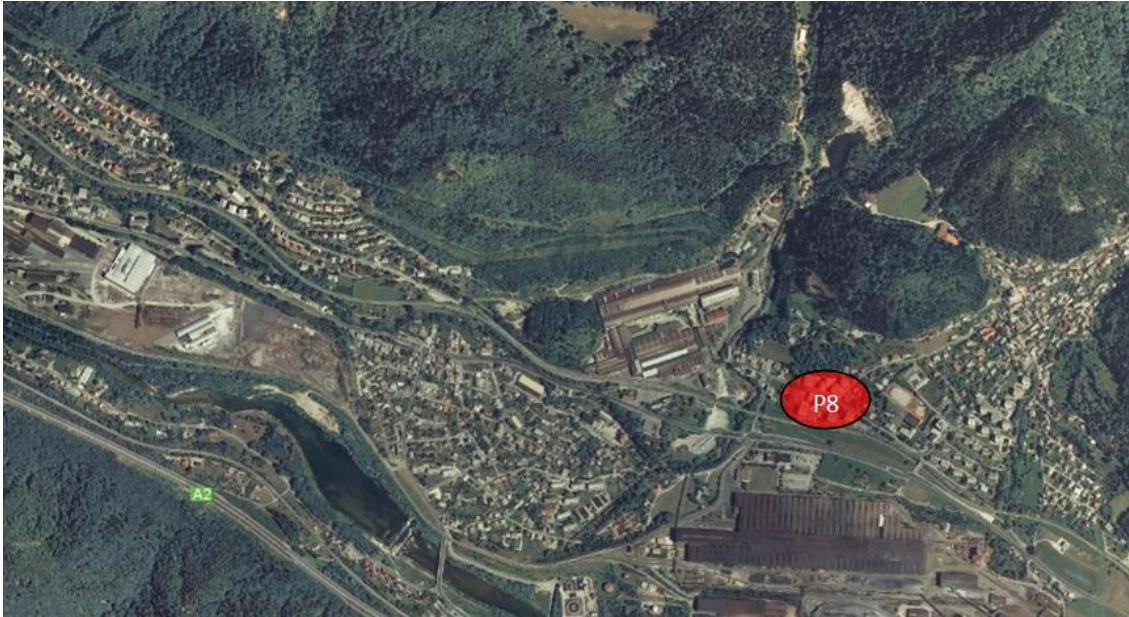
Parkirna slika območja Hrušica.

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gos.) | število potrebnih PM (1.5PM/gosp.) | število obstoječih PM | razlika | z upoštevanjem ostalih dejavnosti |
|----------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|-------------|-----------------------------------|
| cona P7 | 688 | 255 | 383 | 115 | -268 | -288 |

Cona P8 (Cesta Talcev)

Območje cone P8 se nahaja v vzhodnem delu občine Jesenice v Koroški Beli. Na območju se ne nahajajo ostale dejavnosti, ki bi potrebovale dodatne kapacitete za parkiranje.



Makro lokacija območja cone P8.



Območje analitične cone P8.



Parkirna slika območja (nelegalno parkiranje ter parkiranje »do vhoda«).

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gosp.) | število potrebnih PM (1.5PM/gosp.) | število obstoječih PM | razlika |
|----------------|--|---|------------------------------------|-----------------------|-------------|
| cona P8 | 471 | 174 | 262 | 149 | -113 |

Cona P9 (cesta Viktorja Svetine)



Makro lokacija območja cone P9.



Območje analitične cone P9.



»Parkirna slika« območja.

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | št. prebivalcev v več-stanovanjskih objektih | št. gospodinjstev (povprečje 2.7 preb./gos.) | število potrebnih PM (1.5PM/gosp.) | število obstoječih PM | razlika |
|----------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|-------------|
| cona P9 | 593 | 220 | 329 | 148 | -181 |



»Parkirna slika« območja (parkirišče brez talnih oznak in preširok uvoz/izvoz iz območja).

Tabela: Analiza obstoječe in potrebne kapacitete parkirišč.

| | Dvorana (4000 gledalcev) (1PM/50m ² + 1PM/10 sedežev) | zunanja igrišča | število potrebnih PM | število obstojećih PM (ocena) | razlika |
|-----------------|--|-----------------|-------------------------|-------------------------------------|-------------|
| cona P10 | 509 | 63 | 572 | 140 | -432 |

Predlagane smernice bodočih ukrepov

Splošno

Pri načrtovanju bodočih ukrepov je potrebno upoštevati manjkajočo kapaciteto parkirišč, lokacijo in namembnost posameznih analitičnih con ter realnost uresničitve predlaganih rešitev (predvsem financiranje izgradnje večjih garažnih hiš). Glede na prostorske omejitve, ki so značilne za celotno območje urbanega dela Jesenic je potrebno dolgoročne rešitve iskati v več-nivojski ureditvi parkiranja (garažne hiše), kratkoročne pa v bolj optimalni izkoriščenosti obstoječih parkirnih površin v povezavi z ustreznim prometnim režimom, pri čemer pa ni pričakovati »večjega napredka«.

Iz vidika optimalne rešitve problema mirujočega prometa je nujna izgradnja večje garažne hiše, vsaj na območju najbolj naseljenih centralnih območij mesta Jesenice (cone P1, P2 in P3). Seveda je izgradnja garažne hiše pogojena z velikimi finančnimi vložki (prodajna cena enega parkirnega mesta je glede na izkušnje cca. 11.000 €). Zelo verjetno bo bilo potrebno iskati rešitve v zasebno-javnem partnerstvu. Da se »privatni kapital« v tovrstnih primerih vključi, je ponavadi potrebno vsebino garažnih hiš kombinirati z ostalimi dejavnostmi, ki so iz vidika amortizacije začetnega finančnega vložka bolj atraktivne. V praksi se v sklopu izgradnje večjih garažnih hiš predvidi tudi trgovska dejavnost, poslovni prostori, stanovanjske enote ipd.

Izgrajene potrebne površine za mirujoči promet pa še ne zagotavljajo ustrezne »parkirne slike« območja. Dodatne površine za parkiranje so lahko v polni funkciji le, če je predvidena tudi ustrezna prometna oz. parkirna politika. Ustrezna prometna politika mora reševati predvsem sledeča vprašanja:

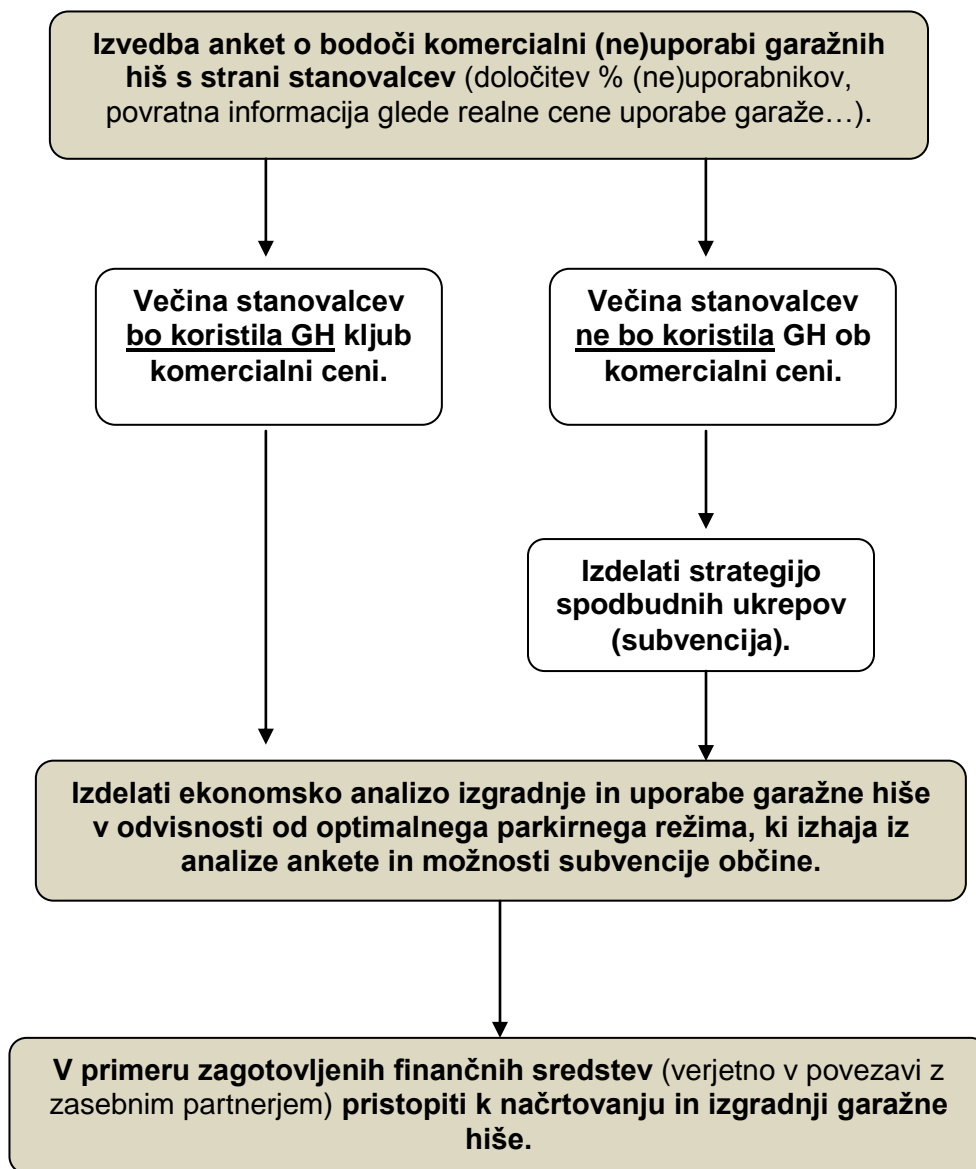
- kdo in na kak način bo uporabljal obstoječe zunanje parkirne površine in kdo nove, v garažni hiši (ali vsi do zasedenosti, ali se predvidi abonentski sistem – vnaprej zagotovljeno parkirno mesto itd.),
- kakšen bo delež uporabe za zunanje obiskovalce in za bližnje prebivalce,
- kakšna bo cena in posledično subvencija občine za parkiranje stanovalcev,
- kakšen bo parkirni režim v času gradnje garažne hiše, če se le povzroči zmanjšanje obstoječih površinah za parkiranje.

Na splošno ni pričakovati večjega deleža stanovalcev, ki bi bili pripravljeni odkupiti parkirno mesto v garažni hiši. Prav tako je pričakovati nezadovoljstvo stanovalcev v primeru, da jim bo parkiranje povzročilo dodatne stroške (nakup abonentske dovolilnice). Težavo predstavlja tudi potencialna delitev stanovalcev (v primeru, da so tisti, ki bi bili prostovoljno pripravljeni koristiti garažno hišo za določeno ceno – nakup ali najem, v manjšini) na uporabnike garažne hiše in na uporabnike zunanjih površin. V praksi se pogosto zgodi, da se garažna hiša s potrebno kapaciteto izgradi, a je potem njena zasedenost neustrezna, zaradi prevelike cene uporabe za bližnje stanovalce (npr. trenutno stanje v Piranu).

Splošna »formula za uspeh« ne obstaja. Le ta je odvisna od lokalnih specifik prebivalstva (socioekonomske strukture) ter predvsem od možnosti oz. višine subvencije s strani občine. Za bolj podrobno analizo, bi bilo potrebno izvesti tudi anketo med stanovalci, da se pridobi njihovo mnenje. Pomemben faktor v mestu Jesenice predstavlja tudi lastništvo funkcionalnih površin s strani stanovalcev v okolici večstanovanskih objektov (zasebne manjše garažne enote). Večina predlaganih (dolgoročnih) ukrepov se lahko izvede prav na danih površinah (izgradnja sistemov za več nivojsko parkiranje ipd.).

Predlagane aktivnosti, ki so potrebne za bolj natančno analizo bodoče ureditve parkiranja v prihodnje, so podane shematsko v diagramu v nadaljevanju.

Diagram poteka predlaganih nadaljnjih aktivnosti na področju urejanja mirujočega prometa na območju Jesenic.



Le na podlagi opisanega postopka bi lahko realno določili možnost in velikost potrebnih garažnih hiš ter realni časovni presek izgradnje le teh.

Ne glede na opisano pa so v nadaljevanju podane smernice bodočega urejanja mirujočega prometa na območju najbolj problematičnih con. Podani so kratkoročni in dolgoročni ukrepi ter ocena realne izvedbe le teh.

Območje con P1, P2 in P3 (mesto Jesenice-center)

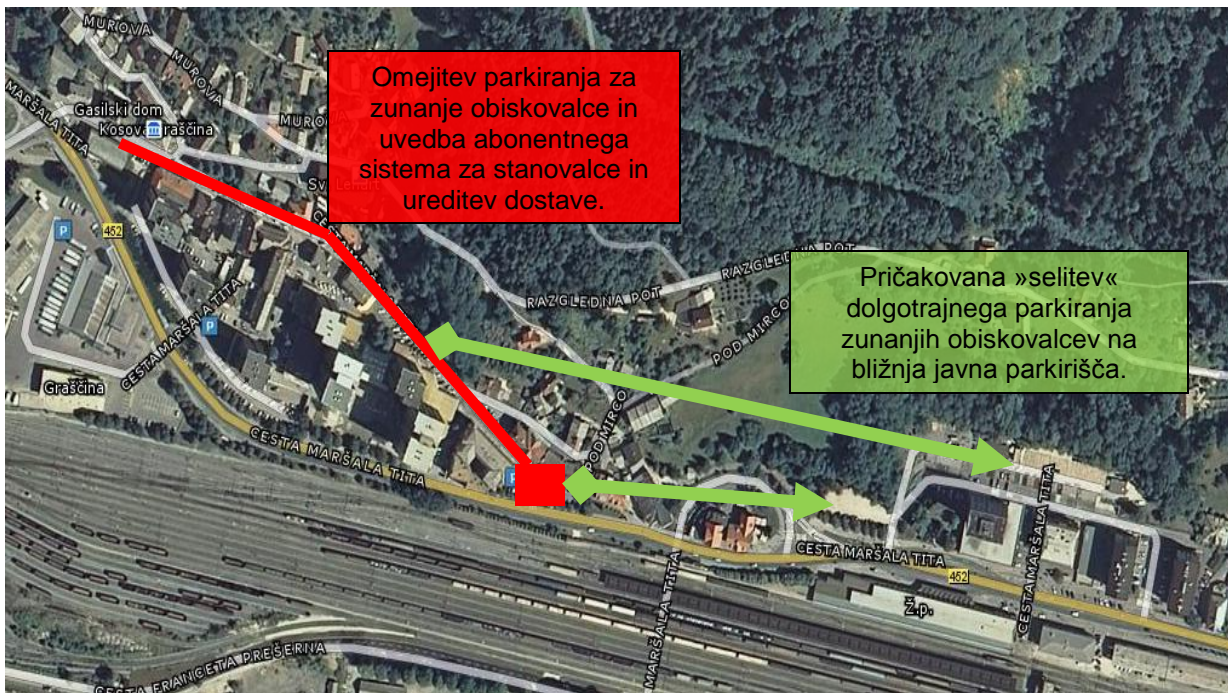
Glede na lokacijo vseh treh con, je smiselno iskati skupne rešitve, predvsem tiste dolgoročne narave. Vse tri cone predstavljajo območje zelo goste poselitve, na kateri so tudi bodoče prostorske rešitve zelo omejene zaradi goste pozidave. Glede namembnosti prostora izstopa cona P3 (center II), saj se v njem nahajajo tudi javne institucije (sodišče, prodajalne).

Kratkoročni ukrepi

Že v obstoječem stanju so površine, ki so namenjene za parkiranje v celoti izkoriščene (tudi nelegalno na neoznačenih mestih). Kratkoročne rešitve v smislu dodatne prometne označitve površin za parkiranje, skupaj z določenimi gradbenimi ukrepi bi pripomogle k večji prometni urejenosti in vizualnem učinku, a bi hkrati zaradi potrebnega spoštovanja merodajnih dimenzij, ki veljajo za parkiranje (dimenzije parkirišč in potreben manevrirni prostor) povzročile zmanjšanje števila parkirnih mest. Večje povečanje kapacitet za nivojsko parkiranje je pogojeno s sanacijo (rušitvijo) individualnih garažnih enot, ki zasedejo občutne površine in zaradi »zastarelih dimenzij« niso več v celoti v uporabi.

Na podlagi navedenega, se v prvi fazi načrtovanja predlaga predvsem aktivnosti, s pomočjo katerih bi pridobili bolj natančne smernice za reševanje v prihodnje in sicer:

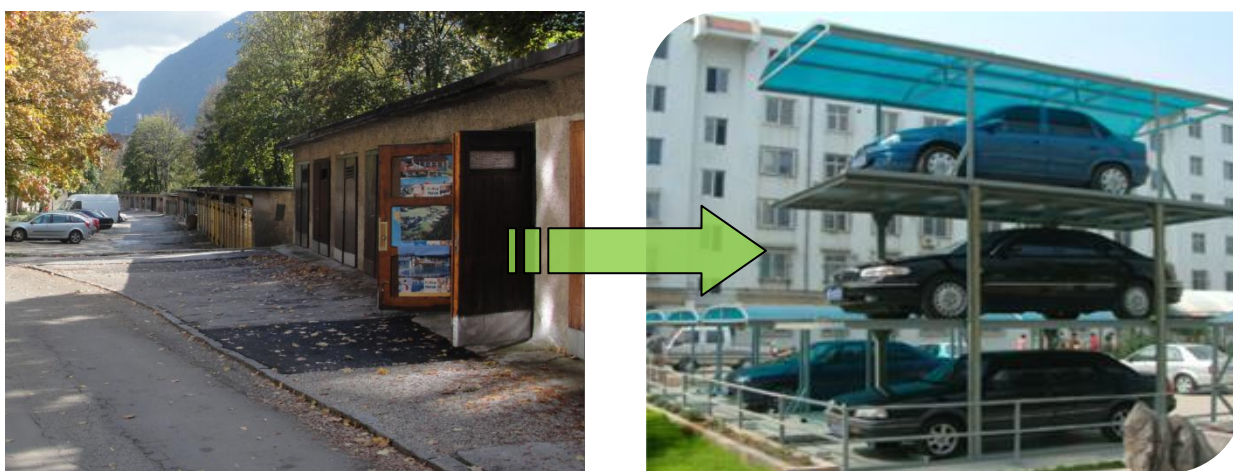
- izvedba in analiza anket med stanovalci,
- analiza reševanja lastniških vprašanj zemljišča (rešitve za povečanje kapacitete so možne le ob sanaciji oz. bolj verjetno rušitvi individualnih garažnih enot),
- izdelava ekonomske analize, ki bi zajemala možne bodoče scenarije bolj dolgoročnih ureditev (predvsem definiranje realne možnosti izgradnje in uporabe večje garažne hiše, najverjetneje v kombinaciji z zasebnim partnerstvom).
- določeno število parkirnih mest za cono P1 in P2 se lahko pridobi s parkiranjem stanovalcev v garažni hiši »pri bolnici«, pri čemer je potrebno prvotno izvesti analizo/anketo med stanovalci, kolikšen delež in pod kakšnimi pogoji bi bili stanovalci pripravljeni uporabljati navedeno garažno hišo.
- Na območju cone P3 (center II) se naj postopoma vzpostavi omejen oz. plačljiv čas parkiranja na javnih površinah za zunanje obiskovalce. Najprej na območju »pri sodišču« in kasneje vzdolž celotne enosmerne ulice. Parkiranje mora omogočati funkcioniranje bližnjih javnih objektov (sodišče, prodajalne) zato mora biti prva, ali prvi dve uri parkiranja brezplačni, dolgoročno parkiranje pa se predvidi kot plačljivo (cena parkirne ure narašča z dolžino parkiranja). Za stanovalce na danem območju se uvede parkirne dovolilnice. Z danim ukrepom se bo verjetno povečala atraktivnost površin za parkiranje za zunanje obiskovalce na območju »nasproti žel. postaje«, ki danes v dopoldanskem času niso popolnoma izkoriščene.
- Glede na velike prostorske omejitve, bi bilo potrebno urediti tudi dostavo (čas dostave, dovolilnice in označitev prostora za dostavo).
- Prometna označitev intervencijskih poti in površin.



Prikaz predlaganih kratkoročnih ukrepov za cono P3.

Srednjeročni ukrepi

Zajemajo predvsem cono P1 in P2. Natančna vsebina srednjeročnih ukrepov mora temeljiti na analizi in rezultatih podanih v kratkoročnih ukrepih. Da se doseže napredek bi bilo potrebno porušiti vse individualne garažne enote in pridobljen prostor uporabiti za sisteme večnivojskega parkiranja. Enako in še v večji meri velja omenjeno za večji garažni objekt v cono P1, ki je dimenzioniran na pretekle dimenzije osebnih vozil in dolgoročno ni funkcionalno ustrezen.



Shematski prikaz preoblikovanja površin individualnih garaž.



Shematski prikaz možnosti preoblikovanja površin »stare« garažne hiše.

Dolgoročni ukrepi

Dolgoročno se predlaga izgradnja večje garažne hiše, ki bi »pokrila« primanjkljaj vseh bližnjih parkirnih con. Upoštevajoč sedanji »primanjkljaj« ter stopnjo bodoče motorizacije bi morala biti izhodiščna kapaciteta garažne hiše 1040 parkirnih mest. Natančno kapaciteto je moč definirati na podlagi rezultatov oz. udejanjenja predhodno predlaganih ukrepov, podanih v kratko in srednje ročnih ukrepih.

Kot že omenjeno, bo potrebno izgradnjo garažne hiše na območju »Alpetur« najverjetneje kombinirati z »dodano vrednostjo« (npr. trgovsko dejavnostjo) ter že pred njeno izgradnjo imeti definirano natančno parkirno politiko, ki bo izhajala iz predhodnih analiz (prosta/zakupljena parkirišča, cena parkiranja za abonente-stanovalce ipd.).



Potrebna minimalna kapaciteta potrebne garažne hiše.

Cona P4 »območje železniške postaje«

Kratkoročni ukrepi

V obstoječem stanju so površine, ki so namenjene za parkiranje že v celoti izkoriščene (tudi nelegalno na neoznačenih mestih). Kot kratkoročni ukrepi se predlagajo:

- Prometna označitev intervencijskih poti in površin.
- Prometna označitve površin za parkiranje, skupaj z določenimi gradbenimi ukrepi bi pripomogle k večji prometni urejenosti in vizualnem učinku. Omenjeno predvsem velja za osrednje »makadamsko« parkirišče, ki bi ga bilo potrebno asfaltirati in poskrbeti za ustrezno odvodnjavanje in osvetlitev v nočnem času.
- Umestitev konfinov ali drugih arhitekturnih ovir, ki bodo preprečevale parkiranje na zelenicah, površinah za pešce in intervencijo ipd.
- Uvede se naj brezplačen abonentski sistem za bližnje stanovalce in označi parkirne površine, ki bodo namenjene stanovalcem.
- Za zunanje obiskovalce se naj omeji dolgoročno parkiranje (zaračunavanje parkiranja nad 2 uri, cena parkiranja narašča z časom). Za zunanje obiskovalce se naj predvidijo in ustrezno označijo parkirišča, ki se nahajajo ob Cesti maršala Tita ter parkirišča na zahodnem delu cone P4 (pri semaforiziranem križišču).

Tudi tu se predlaga v prvi fazi načrtovanja aktivnosti, s pomočjo katerih bi pridobili bolj natančne smernice za reševanje v prihodnje in sicer:

- izvedba in analiza anket med stanovalci,
- natančna definicija bodoče rabe območja tržnice
- izdelava ekonomskih in prostorskih analiz ipd..

Dolgoročni ukrepi

Dolgoročno se predlaga izgradnja večje garažne hiše oz. bolj verjetno večnivojskega modularnega sistema, ki bi »pokril« primanjkljaj parkirne cone P4. Upoštevajoč sedanji »primanjkljaj« ter stopnjo bodoče motorizacije bi morala biti izhodiščna dodatna kapaciteta znašati 320 parkirnih mest. Natančno kapaciteto je moč definirati na podlagi rezultatov oz. udejanjenja predhodno predlaganih ukrepov, podanih v kratkoročnih ukrepih (predvsem »usoda« območja tržnice).

Glede na potrebno kapaciteto, je možna rešitev tudi sistem večnivojskega parkiranja, ki ga je moč vzpostaviti brez večjih gradbenih del, ki so sicer nujna za klasično garažno hišo. Podobno kot za cono P2 velja tudi za cono P4 glede bodoče ureditve individualnih garažnih mest.



Potrebna minimalna kapaciteta in lokacija »garažne hiše« (ali modularnega parkirišča) v sklopu dolgoročnih ukrepov.



Shematski prikaz preoblikovanja površin individualnih garaž (širše območje tržnice).

Cona P5 (ob cesti Toneta Tomšiča)

Dano območje, kot že opisano v osnovnem poglavju, je izrazito prostorsko omejeno, saj je locirano na terenu, ki se vzpenja. Glede na prostorske specifike je težko definirati vmesne rešitve, ampak je možno podati le smernice končnih rešitev. Tudi v tej coni se predlaga pridobitev mnenja stanovalcev (mogoči finančni vložki ipd.)

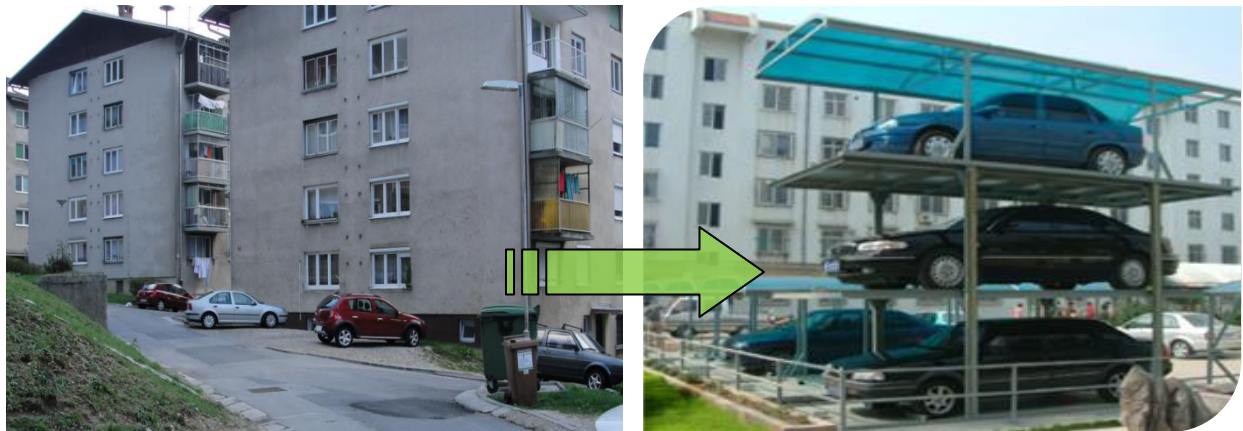
Predlagani ukrepi

Za dano območje se predlagata dva ukrepa. Prvi je vzpostavitev vzdolžnega parkiranja v bližini blokovskega naselja ob Cesti Toneta Tomšiča. Izhajajoč iz vsebin prometnega modela, je v obstoječem stanju na danem odseku cca. 2000 vozil/dan. Dana rešitev bi doprinesla 45 dodatnih parkirišč, a je hkrati pričakovati poslabšanje prometnih razmer na danem odseku ceste. Razlog so parkirni manevri vozil na cestišču ter najverjetnejše obračanje vozil na cestišču ali bližnjem priključku, v primeru, da vozila niso parkirana v smeri vožnje. V primeru vzpostavitve vzdolžnih parkirišč je potrebno na nevarnost opozoriti s prometno signalizacijo ter dan odsek predvideti kot območje umirjenja prometa (vzpostavitev cone 30 km/h z skladnimi fizičnimi ukrepi npr. grbine, zamik ceste, ali zožanje).



Shematski prikaz možne lokacije dodatnega vzdolžnega parkiranja.

Drugi možen ukrep je vzpostavitev individualnih večnivojskih rešitev, ki bi se locirala predvsem na območju današnjih klasičnih garaž. Tako bi na območju ene individualne garaže lahko pridobili 3 parkirna mesta. Iz vidika prometne varnosti se dan ukrep priporoča bolj, kot prvotno podan ukrep (parkiranje ob cesti) saj ob ustreznem tehničnem in tehnološkem načrtovanju omogoča vzpostavitev dodatnih 68 parkirišč.



Shematski prikaz načina in lokacije preoblikovanja površin individualnih garaž.

Cona P6 («Viktorja Kežarja – okolica OŠ»)

Dana stanovanjska cona je dodatno problematična zaradi OŠ, ki se nahaja v njej. Pomanjkanje parkirnih mest in posledično nelegalno parkiranje ter neurejene površine za peš promet znižujejo prometno varnost na danem območju. Za območje ulice Viktorja Kežarja je značilna gosta pozidava, ki sega vse do prometnih površin. Voziščna konstrukcija je v zelo dotrajanem stanju ter nujno potrebna sanacije. Predlaga se ureditev enosmernega prometa na severnem območju cone, s čimer se pridobi dodaten prostor za ureditev površin za pešce in tudi za vzdolžno parkiranje vozil (bližina blokovega naselja).

Predviden enosmerni promet bi potekal na relaciji vzhod-zahod, s čimer se v jutranji konici razbremeni Industrijska cesta (bližina OŠ).



Obstoječe stanje.



Dnevni promet 2011 v obstoječem stanju.



Dnevni promet 2011 »scenarij enosmerna ureditev«.

Pričakovano se v primeru enosmernega prometa poveča promet po Industrijski ulici na relaciji jug-sever. Povečanje prometa je pričakovati predvsem v popoldanskem času (vračanje ljudi iz služb), v jutranjem času, ki je iz vidika prometne varnosti bolj kritičen (prihodi učencev v bližnjo OŠ), pa bo prometa manj. Več prometa je posledično pričakovati tudi na območju Delavske ulice.

Predlagani ukrepi

Preureditvijo bližnjih ulic v enosmerni promet se lahko pridobi cca. 55-65 parkirnih mest (natančno število lahko poda Idejna zasnova). Dan ukrep, skupaj z lociranjem individualnih modularnih večnivojskih sistemov parkiranja (na površini 1 vozila lahko parkirajo 3 vozila), bi v veliki meri nudil potrebne kapacitete za parkiranje v dani coni. Posebno pozornost ureditve parkiranja vozil, je potrebno posvetiti v okolici OŠ (v kombinaciji s peš prehodi, hodniki za pešce, ustrezno preglednostjo, prometno označitvijo...).

Cona P7 (»Hrušica«)

Območje P7 zajema osrednji del naselja Hrušica, kjer so locirani večstanovanjski objekti. Tudi za to območje so značilne individualne garaže iz preteklega časa, ki danes glede na dimenzije niso primerne oz. se jih ne uporablja v celoti. Za razliko od ostalih con v mestu Jesenice so tu prostorske omejitve manj kritične.

Kratkoročni ukrepi

V obstoječem stanju so površine, ki so namenjene za parkiranje že v celoti izkoriščene (tudi nelegalno na neoznačenih mestih). Kot kratkoročni ukrepi se predlagajo:

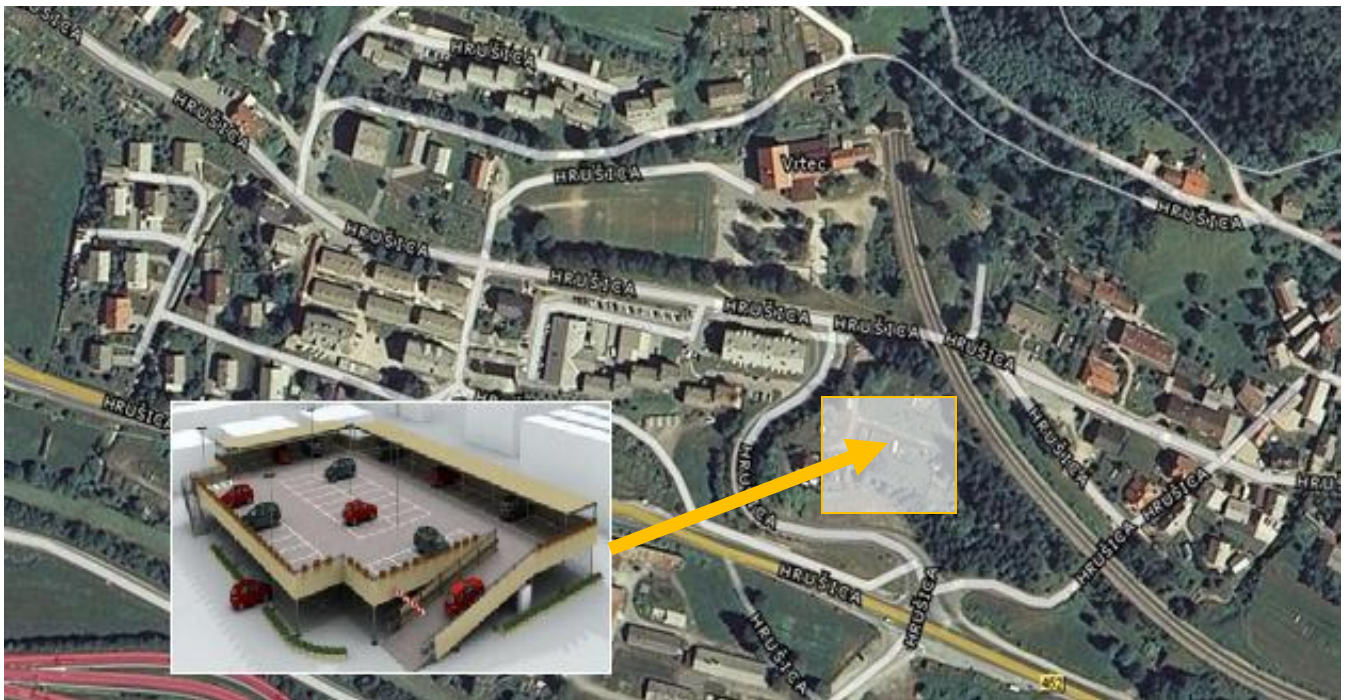
- Prometna označitev intervencijskih poti in površin.
- Prometna označitve površin za parkiranje, skupaj z določenimi gradbenimi ukrepi bi pripomogle k večji prometni urejenosti in vizualnem učinku.
- Umestitev konfinov ali drugih arhitekturnih ovir, ki bodo preprečevale parkiranje na zelenicah, površinah za pešce in intervencijo ipd.

Tudi tu se predlaga v prvi fazi načrtovanja aktivnosti, s pomočjo katerih bi pridobili bolj natančne smernice za reševanje v prihodnje in sicer:

- izvedba in analiza anket med stanovalci,
- natančna definicija bodoče rabe območja
- izdelava ekonomskih in prostorskih analiz (v sklopu OPN Republika) ipd.

Dolgoročni ukrepi

Kot ustrezen ukrep se predlaga izgradnja dodatnih parkirnih mest na JV območju osrednjega dela Hrušic, v neposredni bližini železniške proge. Izgradnja potrebnih parkirnih mest (izhodiščna ocena je 288) se naj izvede dvonivojsko s pomočjo gradbeno enostavnejših postopkov (modularno parkirišče).



Lokacija dodatnih parkirnih površin.

Cona P8 («Cesta talcev») in cona P9 («Prosvetna cesta») v Koroški Beli

Kratkoročni ukrepi

V obstoječem stanju so površine, ki so namenjene za parkiranje v obeh conah že v celoti izkoriščene (tudi nelegalno na neoznačenih mestih).

Kot kratkoročni ukrepi se predlagajo:

- Prometna označitev intervencijskih poti in površin.
- Prometna označitve površin za parkiranje, skupaj z določenimi gradbenimi ukrepi bi pripomogle k večji prometni urejenosti in vizualnem učinku.
- Umestitev konfinov ali drugih arhitekturnih ovir, ki bodo preprečevale parkiranje na zelenicah, površinah za pešce in intervencijo, pred vhodi v bloke ipd.

Tudi tu se predlaga v prvi fazi načrtovanja aktivnosti, s pomočjo katerih bi pridobili bolj natančne smernice za reševanje v prihodnje in sicer:

- izvedba in analiza anket med stanovalci,
- natančna definicija bodoče rabe območja ter
- izdelava ekonomskih in tehničnih analiz.

Dopolnitev predlaganih rešitev parkiranja vozil na območju OŠ Koroška Bela

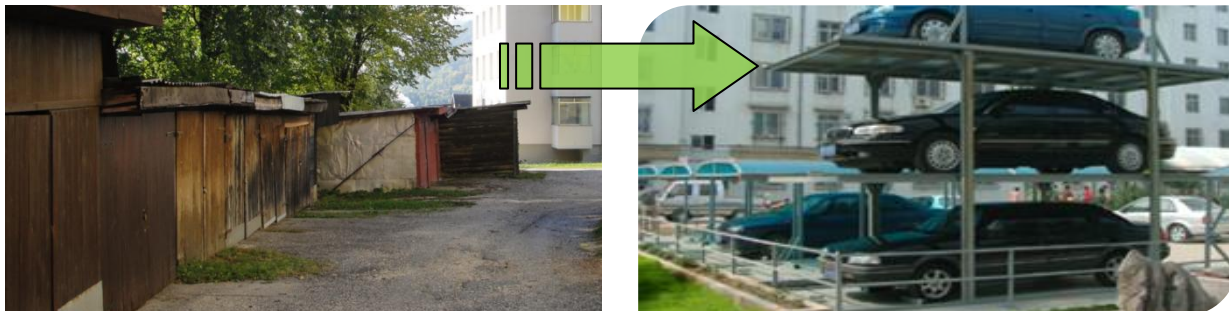
Urediti je potrebno parkiranje zaposlenih na območju OŠ Koroška bela. Le ti danes parkirajo pred šolo na območju pločnika in avtobusnega postajališča, kar zmanjšuje prometno varnost danega območja (manjša vidnost otrok in hoja po cestišču). V prihodnosti je predvidena rušitev objekta »stoletne šole«, s čimer se bo pridobil prostor za urejeno parkiranje v bližini šole. Posebno pozornost je potrebno posvetiti načinu navezave predvidenega parkirišča na cestno omrežje.



Območje predvidene rušitve objekta oz. ureditve novih površin za parkiranje.

Dolgoročni ukrepi

Dolgoročno se predlaga izgradnja večnivojskih individualnih parkirišč na območju današnjih individualnih garaž, podobno kot že v rešitvah podano predhodno (na površini enega parkirišča lahko parkirajo 3 vozila).

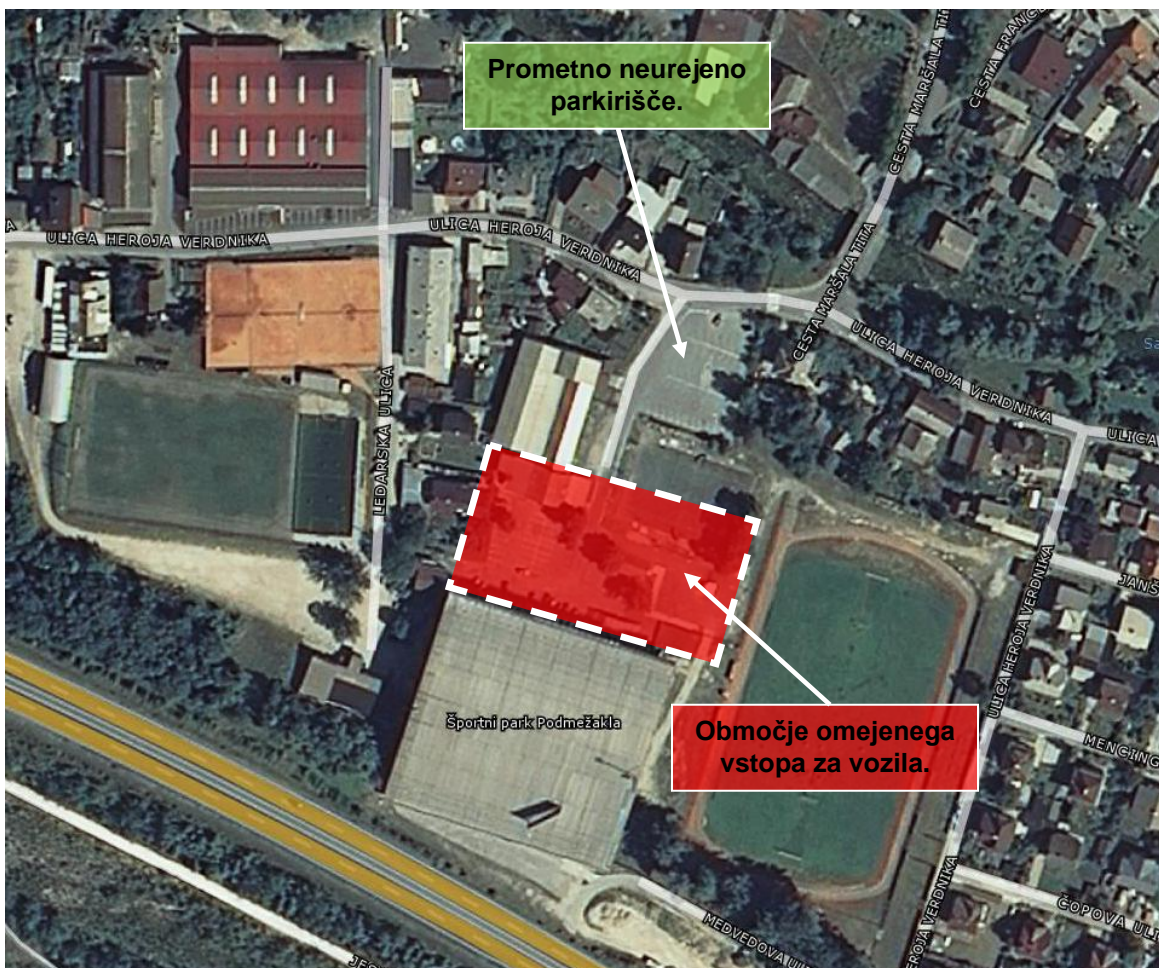


Shematski prikaz načina in lokacije preoblikovanja površin individualnih garaž.

Cona P10 (športna dvorana Podmežakla)

Na območju športnega parka Podmežakla v času večjih dogodkov (hokejske tekme HK Jesenice ter v prihodnosti tudi košarkaške tekme v sklopu EP) glede na normative primanjkuje 575 parkirnih mest. Obstoječe parkirišče na danem območju je prometno neoznačeno, kar ima za posledico parkiranje »po občutku«, kar še dodatno zmanjšuje kapaciteto danega območja. V času večjih dogodkov so »zaparkirane« vse okoliške ulice, kar negativno vpliva na celotno odvijanje siceršnjega prometa (promet stanovalcev v bližini, morebitne urgentne vožnje ipd.).

Sedanje in bodoče število večjih, predvsem športnih dogodkov v dvorani z 4000 sedeži, verjetno ne bo tako pogosto, da bi bilo racionalno razmišljati o izgradnji velike garažne hiše neposredno pri dvorani. Omenjeno, v smislu javnega interesa še dodatno velja, saj v bližini ni večjih blokovskih naselij, ki bi lahko tudi v vmesnem času koristila eventualno garažno hišo. Potrebno je poiskati racionalno rešitev, ki bo »delovala« v času večjih dogodkov, kot tudi ob povprečni zasedenosti/uporabnosti območja (treninji in ostale manjše prireditve ipd.).



Obstoječa prometna ureditev.

Kratkoročni ukrepi



Shematski prikaz kratkoročnih ukrepov.

Kot razvidno iz grafičnega prikaza je potrebno prometno urediti obstoječe nivojsko parkirišče, s čimer se doseže večja izkoriščenost prostora. Potrebno je označiti tudi posebna parkirišča za invalide (5% vseh parkirišč), ki se naj nahajajo čim bližje vhodu na območje dvorane.

Zožiti je potrebno uvoz/izvoz s pomočjo prometnih in deloma gradbenih ukrepov, s čimer se doseže večja prometna varnost in preglednost na danem križišču.

Dolgoročni ukrepi



Shematski prikaz dolgoročnih ukrepov (za čas splošne uporabe in manjših dogodkov).

Z umestitvijo več nivojev parkiranja na obstoječem parkirišču se bi kapaciteta parkirišča povečala za 2 x. Za čas velikih dogodkov, bi bilo parkirišč še vedno premalo, a bi bile alternativne opcije začasnega prometnega režima v času trajanja večjih dogodkov lažje izvedljive.

Predlagan bodoč koncept za čas večjih dogodkov (hokejske tekme in EP v košarki) je podan v nadaljevanju.

Čas večjih dogodkov v športni dvorani



Shematski prikaz ukrepov za čas velikih dogodkov.

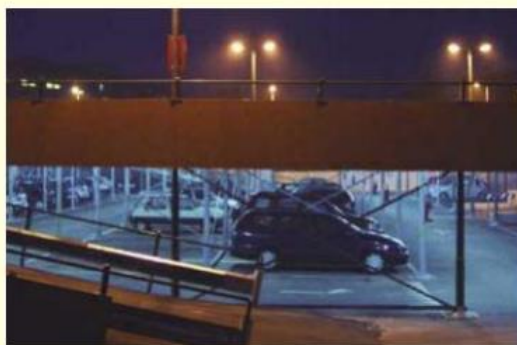
Koncept prometne ureditve za čas dogodkov je podan na zgornji sliki. Osnovna izhodišča, ki bi jo morala začasna prometna ureditev upoštevati so:

- Širše območje dvorane (»rdeča« zona) se za večino prometa zapre. Izjeme so lokalni prebivalci, delegacije, športne in spremljevalne ekipe, urgentna vozila ipd., ki bi imeli posebne dovolilnice na podlagi katerih se jim dovoli vožnja v bližino dvorane. V dano območje, se v primeru bodoče izgradnje večnivojskega parkirišča pred dvorano, lahko dovoli tudi delu gledalcev z vozili, a le do zapolnitve kapacitet.
- Z zaprtjem danega območja se poveča tudi varnost pešcev, saj na danem območju niso v celoti zgrajeni pločniki. V času dogodkov se pričakuje veliko število pešcev (gledalci na poti od parkirišča oz. mesta do dvorane), posledica zaprtja območja pa bi preprečila mešanje peš in motornega prometa.

- Potrebna parkirišča se zagotovi na območju bližnjih trgovskih centrov (Spar, Lidl, Tuš).
- Cesta 1. maja se predvidi kot začasno enosmerna, kar ima za posledico manj prometa na območju »rdeče cone« in tudi lažje usmerjanje zunanjih obiskovalcev do parkirišč.
- Lokalno prebivalstvo in tudi ostale je potrebno preko medijev obveščati o novi začasni ureditvi prometa ter jih spodbujati k prihodu brez avta.
- Za podrobnejšo ureditev je potrebno izdelati Elaborat začasne prometne ureditve, ki bo zajemal postavitev opozorilne in obvestilne signalizacije na širšem območju mesta, kot tudi navodila za ostalo usmerjanje prometa s pomočjo redarjev ipd.

Primeri sistemov (modularnega) večnivojskega parkiranja

Z namenom boljše predstave modularnega sistema parkiranja v več nivojih, ki je bil omenjen v predhodnih poglavjih, so v nadaljevanju podane še nekatere slike – primeri tovrstnih rešitev.



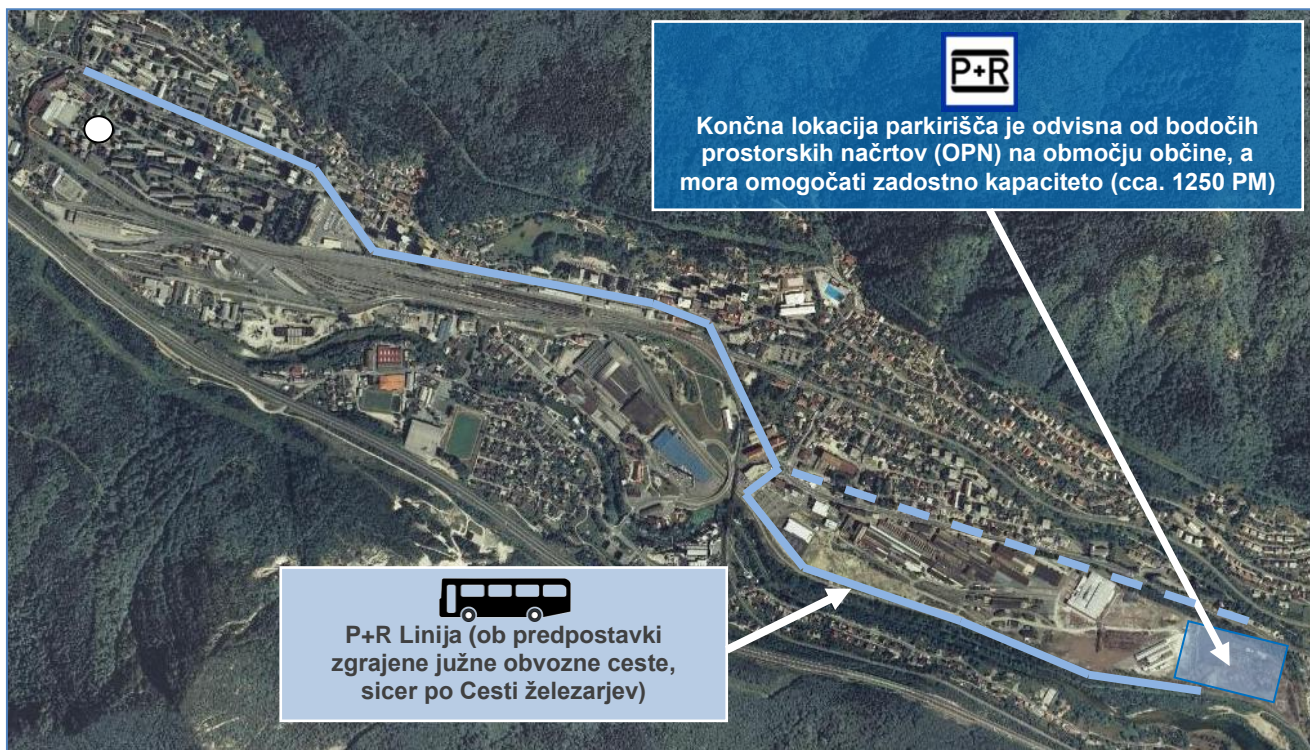
Primeri modularnih sistemov parkiranja v več nivojih (potrebna manjša gradbena dela glede na klasične rešitve).

Natančne rešitve za posamezne cone, poleg potrebnih analiz, ki so že bile opisane, lahko poda šele izdelava nadaljnje projektne dokumentacije, ki bi upoštevala dejansko stanje terena oz. geodetski posnetek območja ipd.

Alternativa predlaganim rešitvam za mirujoči promet

V primeru ne-izvedbe v osnovi predlaganih več nivojskih parkirišč (modularni sistemi in osrednja garažna hiša »Alpetur«), je potrebno razmišljati tudi o alternativni rešitvi. Glede na izrazito pomanjkanje prostora v blokovskih četrtih mesta Jesenice in Koroška Bela, je potrebno variantno rešitev iskati zunaj teh območij. Alternativno rešitev predstavlja parkiranje vozil na obrobju naselja, po sistemu P+R (park&ride). Torej na obrobju poseljenih območij se zgradijo večja parkirišča (v enem nivoju) s potrebno kapaciteto, za čim bolj optimalno funkcioniranje pa se parkirišče z naseljenimi območji poveže z kakovostnim javnim potniškim prometom. P+R avtobusna linija bi morala biti frekventna (takt odhodov bi moral biti vsaj na 15 min) in brezplačna oz. bi bila cena minimalna (skupaj s stroški parkiranja).

Velja omeniti, da dan sistem deluje v večjih mestih, predvsem za potrebe zunanjih obiskovalcev oz. zaposlenih, ki prihajajo na delo v mesto. Iz vidika prebivalcev je iz izkušenj v podobnih primerih (npr. primer mesta Piran), pričakovati izrazito nezadovoljstvo in nestrinjanje. Problema se je potrebno lotiti vsaj srednjeročno ter z več vmesnimi fazami (npr. postopno omejevanje brezplačnega parkiranja, javne razgrnitve in seznanitev problematike s prebivalstvom, tematske »okrogle mize«,...). Rešitve »čez noč« bi zelo verjetno privedle do nasprotnih učinkov. Na spodnjih slikah je shematsko prikazan alternativni sistem za sistem P+R za območje Jesenic in Koroške Bele.



Shematski prikaz lokacije P+R parkirišča in linije javnega potniškega prometa (za območje Jesenic).

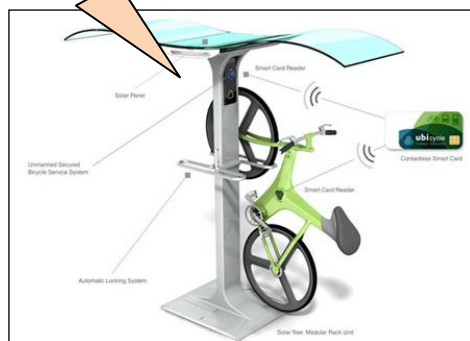


Shematski prikaz lokacije »zunanjega« parkirišča (za območje Koroška Bela).

Ostale splošne smernice

Že danes velja razmišljati tudi o »zeleni« prihodnosti, ki bo nedvomno pripadla vozilom na nefosilna goriva. V katere smeri in predvsem kako hitro, iz vidika širše uporabe, se bodo razvijala električna vozila bo pokazal razvoj, ki bo temeljil na tehničnih in cenovnih možnostih tehnologije na eni strani ter potrebah in pričakovanih uporabnikov vozil na drugi strani. Trenutno predstavlja največjo oviro za večjo uporabo elektro vozil dolg čas polnjenja vozila, za katerega pa se v prihodnosti pričakuje, da se bo zmanjšal na občutno krajši čas. Npr. na čas povprečnega parkiranja vozila v mestu.

Da uporaba elektro vozil in njihovo polnjenje niso več le oddaljena vizija, pričajo že postavljena polnilna mesta v nekaterih slovenskih mestih (Ljubljana, Piran, Kranj,...). **Prihodnost bo vsekakor temeljila na integraciji parkiranja ter hkratnega polnjenja vozil v kombinaciji s sodobno solarno in komunikacijsko tehnologijo (plačevanje in obveščanje o času parkiranja preko mobilnega telefona, pridobivanje prometnih informacij preko naprave za navigacijo ipd.).**



Bodoča integracija parkiranja ter polnjenja (elektro) vozil in izposoje koles s pomočjo sodobnih tehnologij (fotovoltaika, GSM, ...).

3. KOLESARSKI PROMET

ZASNOVA DRŽAVNEGA KOLESARSKEGA OMREŽJA¹

V razvitih evropskih deželah se kolo iz ekonomskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov ponovno vključuje v prometni sistem, kjer dobiva vse večjo vlogo in pomen. S kolesarjenjem se ukvarja širok krog ljudi, ne glede na starost in statusni položaj v družbi. Nacionalna strategija in prometna politika spodbujata razvoj nemotoriziranega prometa, kolesarske infrastrukture in uporabo koles povsod kjer je to možno in smiselno.

Zaradi turističnih, športno-ljubiteljskih ali preventivno-zdravstvenih razlogov pa se v zadnjem času v Sloveniji vse več ljudi ukvarja tudi z rekreacijskim kolesarjenjem v čistem, prijaznem okolju izven velikih mest. Urbanisti, načrtovalci in prometni strokovnjaki kolesarskemu in peš prometu zato namenjajo vedno več pozornosti.

Prostorska zasnova bodočega državnega kolesarskega omrežja je podana v kartografskem delu Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana RS (Uradni list RS št. 72/95, z dne 15.6.1995). Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Urad Republike Slovenije za prostorsko planiranje, je podalo predlog, ki zajema okoli 2000 km državnih kolesarskih smeri. Direkcija Republike Slovenije za ceste je glede na določila Zakona o javnih cestah (Uradni list RS št. 26/97, z dne 6.5.1997) zadolžena za načrtovanje, izgradnjo in vzdrževanje državnega kolesarskega omrežja. Nacionalna strategija in prometna politika spodbujata razvoj nemotoriziranega prometa, kolesarske infrastrukture in uporabo koles povsod kjer je to možno in smiselno.

Državno kolesarsko omrežje sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave. **Na omrežje državnih kolesarskih povezav se navezujejo občinske kolesarske povezave.**

Na oblikovanje in zasnovo omrežja državnih kolesarskih povezav vplivajo naslednji končni cilji:

- omrežje mora biti sklenjeno in prilagojeno krajinskim lastnostim območja,
- kolesarske povezave različnih funkcij morajo biti medsebojno povezane,
- navezava kolesarskega omrežja na postajališča javnega potniškega prometa in železnice ter parkirne površine za motorna vozila,
- opremljenost kolesarskih povezav z ustrezno dodatno tehnično-servisno infrastrukturo,
- izgradnja in preurejanje novih povezav, kjer ni možno uporabiti obstoječih primernih maloprometnih cest,
- glede na državni interes se preuredijo ustrezne poljske poti, gozdne ceste ali opuščene trase drugih infrastruktur, v kolesarske poti.

Z ustreznim planiranjem dinamike izgradnje oziroma vzpostavitve kolesarskih povezav je potrebno omogočiti uravnotežen razvoj komunikacij s kolesom, čim boljšo dostopnost do vseh območij v Sloveniji, navezavo na mednarodni kolesarski sistem ter izboljšati kakovost prometnih storitev v smislu racionalne rabe energije in zmanjšanja negativnih vplivov na okolje.

Osnovne smeri državnih kolesarskih povezav, predvidene v Odloku o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije, so bile v okviru raziskave o inventarizaciji obstoječega stanja z anketo po občinah ponovno preverjene. Sistem zajemanja podatkov je bil namenoma razširjen na lokalno raven, da so lahko

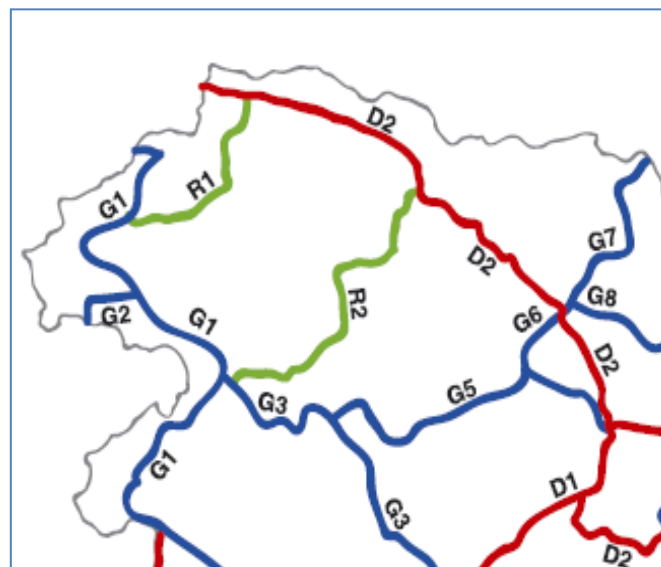
¹ Vir: Direkcija RS za ceste (http://www.dc.gov.si/si/za_kolesarje/)

občine, ki najbolj poznajo svoje območje, lokalne znamenitosti in turistične zanimivosti, navade in želje uporabnikov tega prostora, aktivno sodelovale pri detajliranju zasnove predvidenega omrežja.

Ob upoštevanju državnega interesa in mnenja prometnih strokovnjakov je bila po dokončni uskladitvi s posameznimi občinami izdelana natančnejše definirana mreža predvidenih državnih kolesarskih povezav. Mreža je enakomerno razporejena po celotnem ozemlju Republike Slovenije. Posamezne povezave povezujejo večja mesta v Sloveniji, pomembnejša turistična središča in kulturne centre ter pomembna prometna križišča in se navezujejo na mednarodne kolesarske smeri. Državne kolesarske povezave bodo v poljubnem zaporedju izvedene kot samostojna kolesarska pot, kot kolesarska steza, kot kolesarski pas na vozišču ali pa so kolesarji lahko vodeni z ustrežno prometno signalizacijo po malo-prometnih državnih ali občinskih cestah skupaj z motornim prometom.

Zaradi večje prometne varnosti so v sklopu vzpostavitve državnega kolesarskega omrežja določene smeri primernejše za daljinski, potovalno-turistični kolesarski promet. Smiselno je izkoristiti čim več ustreznih poljskih poti, gozdnih cest, rečnih nasipov, opuščenih tras drugih infrastruktur ali nekategoriziranih cest. V okolici turistično pomembnih krajev, kjer se pričakuje večja količina kolesarjev je, najbolj primerna izvedba samostojnih kolesarskih poti. Ker pa prostorske in finančne možnosti, vsaj v prvi fazi, ne dopuščajo, da bi povsod gradili ločene nove površine za kolesarje, je smiselno izven naselij usmerjati kolesarje na manj prometne, bolj varne, primerne ceste. Te ceste je potrebno delno preurediti ali jih ustrezno opremiti s potrebno signalizacijo za vodenje kolesarskega prometa po njih.

Znotraj in v okolici naselji, kjer je potrebno upoštevati načela racionalne rabe prostora, zakonitosti urbanizacije in kjer se pričakuje večja količina motornih vozil, je najbolj primerna izvedba kolesarskih stez in kolesarskih pasov. Samostojne, ločene površine za kolesarje omogočajo večjo prometno varnost in omogočajo in porast uporabe kolesa.



Kategorizacija državnih kolesarskih povezav (SZ Slovenija).

ZASNOVA MESTNEGA IN OBČINSKEGA OMREŽJA

Strokovna izhodišča

Raziskave v kolesarsko razvitih evropskih mestih kažejo, da skoraj polovica prebivalcev hodi peš ali s kolesom na delo, dve tretjini pa po nakupih. To je razumljivo, saj imamo ljudje večino opravkov v mestu v krogu dveh, treh, največ štirih kilometrov. Dejstvo je, da 10 % avtomobilskih voženj v mestu ni daljših od enega kilometra, 11 % pa ne daljših od dveh kilometrov in da so vožnje z avtomobilom v centru mesta skoraj vedno povezane s težavami zaradi parkiranja. S kolesom lahko pridemo v neposredno bližino zelenega cilja, parkiranje pa je preprosto. Empirične raziskave so podale rezultat, da bi ljudje v mestih, s kolesom ali peš, lahko opravili 75 % voženj, ki jih zdaj prevozijo z motornimi vozili.

Za mesto (občino) Jesenice, ki predstavlja tudi potencialno turistično destinacijo (bližina Bleda in Kr. Gore), so posebej zanimivi tudi kolesarji, ki se vozijo zaradi rekreacije in v turistične namene. Zanje so pomembni okolje, udobnost in varnost na poti. Rekreacijskim kolesarjem sta doživljanje okolja in vožnja sama namen in cilj. Dolžina dnevne rekreacijske vožnje je od 25 do 50 km, največ 80 km. To pomeni, da tak kolesar dnevno preživi na kolesu skoraj pet ur. Navadno je vožnja krožna, najkrajša pot do cilja ni tako pomembna. Kljub temu velja pri izbiri trase pravilo, da najdaljša različica določene smeri ni več kot 20 % daljša od najkrajše možne.

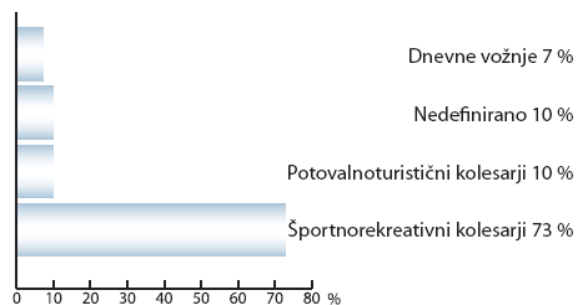
Rekreacijskim kolesarjem so pomembnejši različni drugi dejavniki, kot so organizirana izposoja koles, urejena počivališča (oskrba z vodo), razgledne točke, turistične informacije, možna oskrba s kolesarskimi kartami in vodniki ter informacije o težavnostni stopnji posameznih različic. Rekreacijsko - turistične kolesarje lahko delijo na:

- Kolesarje, ki kolesarijo predvsem zaradi sproščanja energije in vzdrževanja splošne telesne kondicije. Kolesarijo zelo pogosto (tudi vsak dan), vendar pri izbiri relacije ne razmišljajo toliko o prometni ureditvi, varnosti ter o naravnih in kulturnih danostih, ki jim jih ponuja posamezna relacija, temveč predvsem o tem, kako bi v določenem času sprostili čim več energije. Odločajo se za cilje izrazito gorskega značaja v bližini svojih domov. Ta skupina kolesarjev uporablja predvsem stalne relacije.
- Kolesarje, ki kolesarijo pretežno enkrat na teden in je zanje kolesarjenje način izletništva in tudi priložnost za druženje s partnerjem (družino) ali prijatelji. Ta skupina kolesarjev pri izbiri relacije upošteva prometno ureditev (varnost), naravne, kulturne ali turistične danosti, ki jim jih posamezna povezava ponuja. Prav ti kolesarji bodo v največjem obsegu uporabniki predvidene državne kolesarske mreže.
- Potovalno-turistične kolesarje, ki se odpravijo na daljšo, to je več dni ali tednov trajajočo vožnjo. S seboj imajo največkrat vso potrebno opremo (opremo za kamJeseniceje in obleko), ki jo potrebujejo med potovanjem. Teža te opreme je odvisna od konfiguracije terena, po katerem bodo potovali. Odločajo se predvsem za čim krajše relacije z blagimi vzponi in padci, ki morajo vključevati čim bogatejšo turistično ponudbo, naravne lepote in znamenitosti. Velik pomen pri izbiri relacije ima tudi možnost prenočitve v kampih. Največkrat si tako cilj kot relacijo določijo že na začetku potovanja, vendar jo zaradi nepoznavanja razmer in terena pozneje dostikrat spremenijo.

Zaradi slabe oziroma nezadostne obveščенosti (nezadostna cestnoprometna signalizacija, slabe ali nepopolne karte) se velikokrat zgodi, da kolesarijo po cestnih odsekih, ki so povsem neprimerni za kolesarski promet, ali pa celo tam, kjer je kolesarski promet prepovedan. Taki kolesarji zato velikokrat predstavljajo oviro v prometu in so lahko relativno pogost vzrok za prometne nezgode.

Število kolesarjev, ki uporabljajo kolo namensko, in število rekreacijskih kolesarjev v Republiki Sloveniji se nenehno večja, zato je strokoven in organiziran pristop na tem področju nujen.

Nove kolesarske povezave je smiselno graditi le tam, kjer ni možno uporabiti obstoječih primernih maloprometnih cest. Smiselno je tudi, da se v kolesarske poti preuredijo ustrezne poljske poti, gozdne ceste ali opuščene trase drugih infrastruktur. Omrežje občinskih kolesarskih povezav mora biti oblikovano, zasnovano in opremljeno tako, da je sklenjeno in prilagojeno krajinskim lastnostim območja, kolesarske povezave različnih funkcij so medsebojno povezane, kolesarsko omrežje se povezuje s postajališči javnega potniškega prometa in železnico ter parkirnimi površinami za motorna vozila in z ustrežno dodatno tehnično-servisno infrastrukturo. Tako ponuja kolesarsko omrežje tudi številne možnosti za razvoj drugih podjetniških dejavnosti.



Graf: Deleži načina namenske rabe kolesa, kot prevoznega sredstva.²

Občina Jesenice bi morala izdelati strateški program oz. politiko za kolesarski promet, ki bo pospeševala kulturno zavest, uporabo in prednosti kolesarstva, kjer koli bo to lahko ustrezna alternativa motornemu prometu, ki bo določala strategijo, naloge, cilje in ukrepe, potrebne za razvoj občinskega kolesarskega omrežja ter prednosti, dinamiko in način izgradnje, vire financiranja ter način vzdrževanja kolesarskih površin. Prednost pri izvedbi imajo vsekakor projekti, ki jih podpirajo tudi posamezne turistične in druge organizacije, zasebni sektor, kolesarska društva ter tudi sosednje občine in države. **Mreža kolesarskih poti je lahko učinkovita le, če imajo kolesarske površine sklenjen tok in se ne končajo slepo.** Kolesarju mora biti vedno omogočeno, da se po doseženem cilju vrne na začetek po isti ali krajši poti. Sklenjena mreža zagotavlja razbremenitev ostalih cest in učinkovitost posega. Kolesarsko omrežje, bi moralo biti enakomerno razporejeno po celi občini, seveda s poudarkom na območju mesta Jesenice, ki predstavlja najbolj verjeten začetek ali konec poti.

Nedvomno so najprimernejše in najbolj zaželene kolesarske poti, ki načeloma potekajo v prijaznem okolju, čim bolj ločeno od ostalega motoriziranega prometa. V ta namen lahko služijo opuščene železniške proge, kolovozi in gozdne poti ipd., ki se ob interesu Občine Jesenice preuredijo v

² Vir: Publikacija Zasnova državnega kolesarskega omrežja v RS, Ministrstvo za prometa; DRSC, november 2005

kolesarske poti. Da bi lahko oblikovali učinkovito, privlačno in varno kolesarsko mrežo, je nujno potrebno organizirati tudi spremljajočo infrastrukturo, kot so čuvajnice, izposojevalnice koles, servisne delavnice, stojala in shrambe za kolesa, počivališča, povezavo z železnico, avtobusi in javnim potniškim prometom, izdelavo kolesarskih kart, gostinsko ponudbo ter označbe turističnega pomena.

V okviru zakonskih rešitev glede oblike tehnične izvedbe kolesarskih povezav poznamo različne površine za kolesarski promet. Zakon o javnih cestah (Uradni list RS, št. 26/97 z dne 6. 5. 1997) navaja, da je kolesarska pot, s predpisano prometno signalizacijo označena, samostojna javna cesta, namenjena izključno prometu kolesarjev. Načeloma poteka v prijaznem okolju, samostojno in odmaknjeno od ceste za motorni promet.

Državne kolesarske poti se delijo na:

- daljinske kolesarske poti,
- glavne kolesarske poti,
- regionalne kolesarske poti,
- lokalne kolesarske poti.



Slika: Državno kolesarsko omrežje.

Kolesarska steza

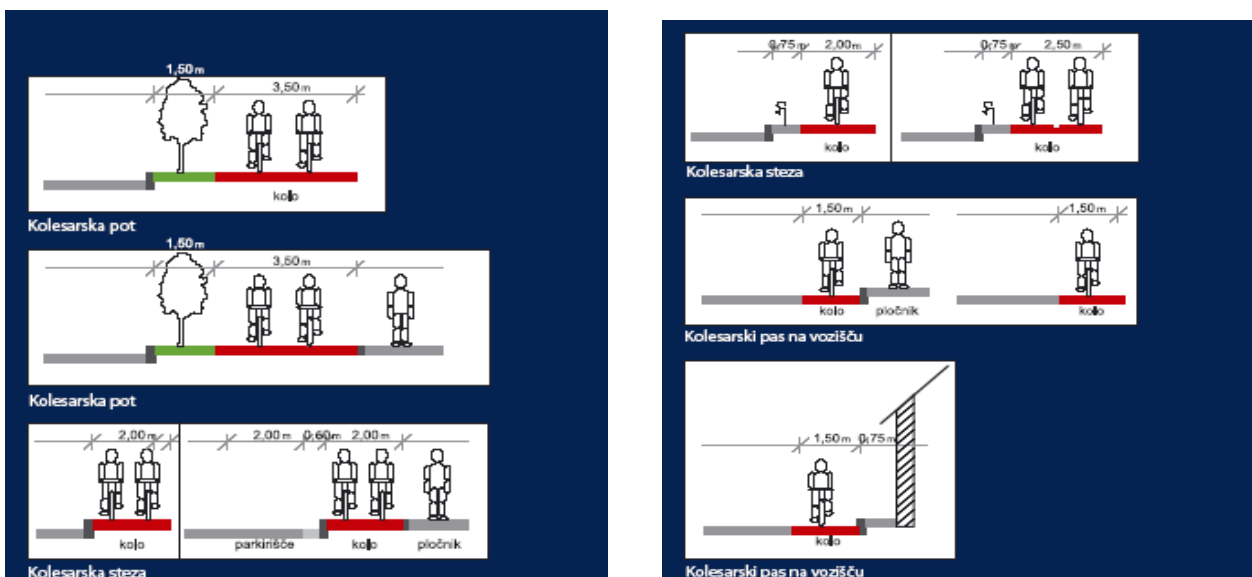
Kolesarska steza je sestavni del cestišča in je od vozišča nivojsko ali kako drugače ločena površina, namenjena vožnji s kolesom. Višina stroškov izvedbe je odvisna od oblike izvedbe, ki je lahko enostranska dvosmerna ali dvostranska enosmerna. Kolesarska steza je lahko od vozišča za motorna vozila ločena samo z robnikom ali pa je varovana z vmesno zelenico. Pločnik in kolesarska steza sta lahko v istem nivoju ali pa sta med seboj ločena z robnikom. S prometno-varnostnega stališča so sprejemljive vse naštetе rešitve, ni pa priporočljivo, da se profili enostranske in dvostranske kolesarske steze pogosto menja, ker prehajanje kolesarjev prek prometnice za motorna vozila pomeni večanje števila potencialnih konfliktno nevarnih mest. Zunaj naselja na odprti cesti, kjer se pričakujejo večje hitrosti motornih vozil, morajo biti kolesarske steze varovane z odbojno ograjo ali z zelenico minimalne širine 1,5 m.

Kolesarski pas na vozišču

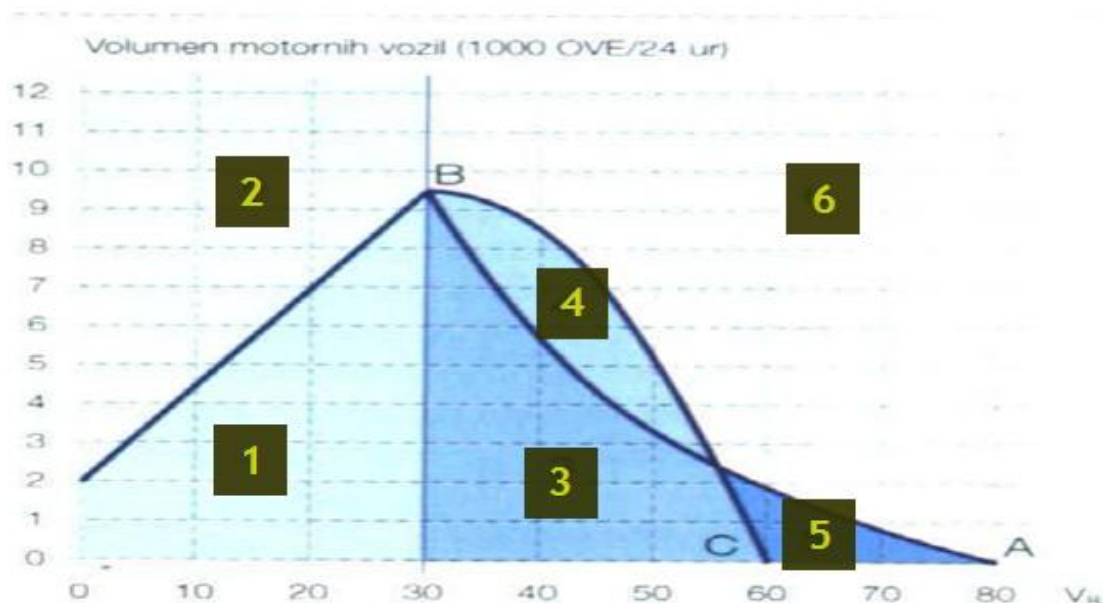
Kolesarski pas je prometna površina na istem višinskem nivoju kot vozišče. Je s črto označen del vozišča, namenjen izključno vožnji s kolesi. Kolesarske pasove je zaradi povečanja zagotovitve prometne varnosti priporočljivo obarvati z rdečo barvo. Višina stroškov je odvisna od izbire eno-komponentne ali dvo-komponentne barve, kar bistveno vpliva na obstojnost in dinamiko potrebnega vzdrževanja.

Kolesarji na vozišču

Zaradi ekonomične izrabe prostora in sredstev, se v sklopu uresničitve načrtovanega državnega kolesarskega omrežja lahko izkoristi določene cestne prometnice, kot primerne za izvajanje daljinski, potovalno-turistični kolesarski promet na samem cestišču. Varnejše so ceste z manjšim deležem motornih vozil in manj prometne ceste (dnevni promet naj ne bi bil večji do 4.000 vozil/dan). Za izpolnitev minimalne prometne varnosti za kolesarje so kolesarji po teh cestah, s predpisano prometno signalizacijo (Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah, Uradni list RS, št. 46, z dne 31. 5. 2000), vodeni skupaj z motornimi vozili.



Vrste površin za kolesarski promet.



Opis območij grafa:

- 1 - skupna površina kolesarjev in motornega prometa
- 2 - ni predpisa (redki primeri)
- 3 - dopustne skupne površine za kolesarje in motorni promet razen v primeru velikega % tovornega prometa
- 4 - ločene površine za kolesarje (pas ali steza)
- 5 - zaželeno ločene površine za kolesarje (steza ali pot)
- 6 - nujna kolesarska steza, zaželeno kolesarska pot

Potrebna ureditev kolesarskih površin glede na volumen motornih vozil ter odrejeno hitrost na cestnih odsekih.

Pri vseh podanih izhodiščih je nujno potrebno upoštevati tudi lokalne značilnosti cestnega omrežja in okolja. Kolesarske površine morajo biti ustrezno označene s horizontalno in vertikalno prometno signalizacijo, da se zagotovi varen promet kolesarjev, predvsem na mestih interakcije z motornim prometom.



Označitev kolesarskih prometnih površin s prometno signalizacijo.

Analiza obstoječega stanja

V občini in mestu Jesenice je v obstoječem stanju kolesarjem na voljo izredno malo ločenih in ustrezno označenih kolesarskih površin. Omenjeno vsekakor negativno vpliva na izvajanje in razvoj kolesarskega prometa v občini Jesenice. Razgiban relief prostora na območju mesta in občine Jesenice, prav tako ne vpliva pozitivno na odvijanje kolesarskega prometa, a ob ureditvi celostnega kolesarskega omrežja vsaj v urbanih območjih občine, je pričakovati večji delež kolesarjev, predvsem v segmentu krajših voženj do 4 km.

Obstoječe stanje, kot je razvidno iz fotografij spodaj je slabo. Površin za kolesarje je zelo malo, pa še te so pomanjkljivo označene s prometno signalizacijo.



Vožnjo kolesarjem otežujejo tudi parkirna vozila.



Zbledele označbe na kol. stezi.



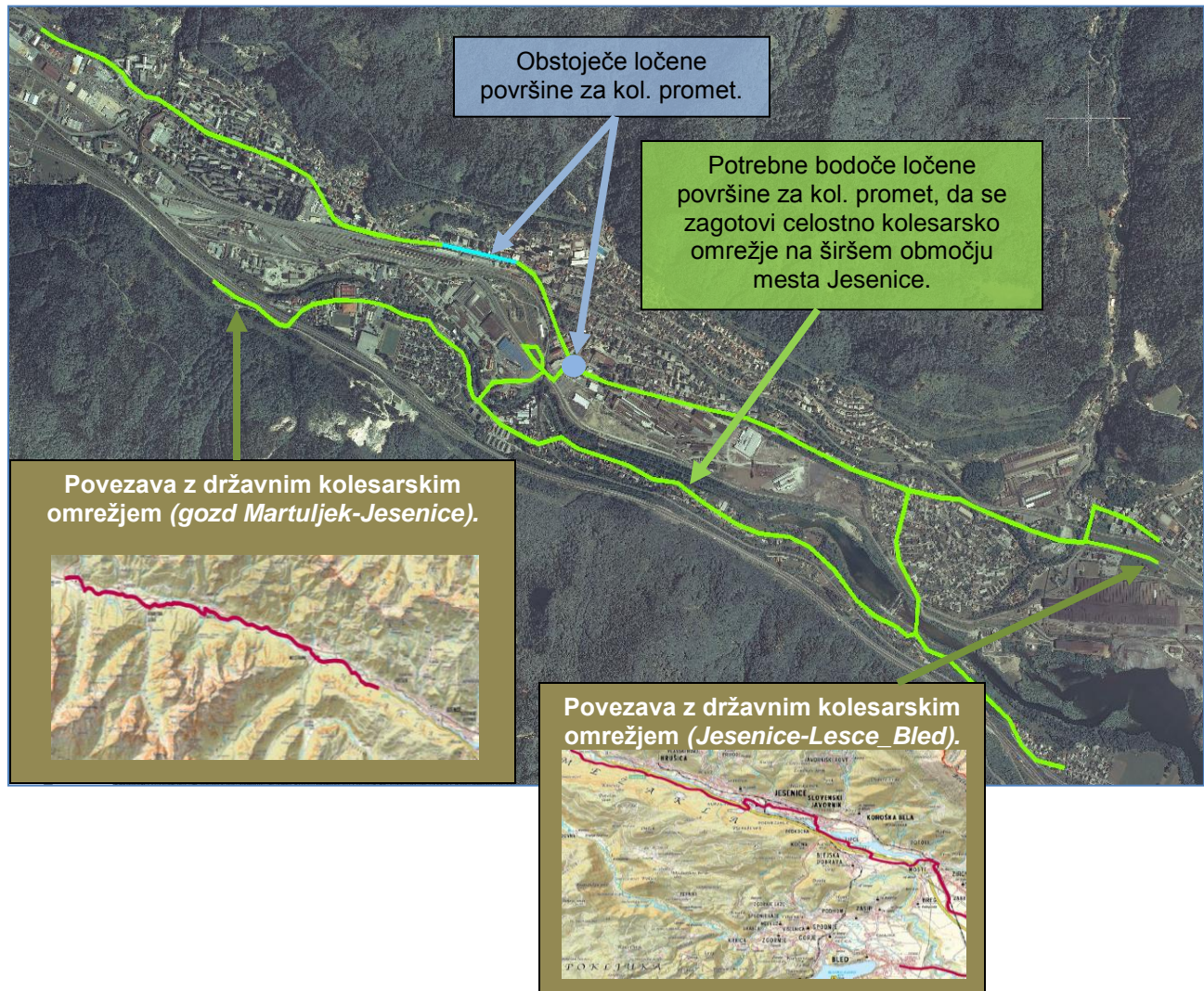
Eden redkih prehodov za kolesarje.



Kolesarnica ??

»Kolesarska slika« Jesenic.

Za kolesarje je velike pomena, da lahko kolesarijo varno in ločeno od preostalega motornega prometa. Na zemljevidu v nadaljevanju, je na območju obdelave prikazan koncept predlagane kolesarske mreže, ločene od motornega prometa ter njena povezava s državnimi daljinskimi kolesarskimi povezavami.



Shema bodoče kolesarske mreže na širšem območju mesta Jesenice.

Ureditev lokalne ceste na območju športnega parka Podmežakla

Na danem območju je predvidena izgradnja daljinske državne kolesarske poti na relaciji Kranjska Gora-Jesenice-Bled. V sklopu I. branja je bil podan predlog, da se omenjena trasa na relaciji Podmežakla - Spodnji Plavž predvidi kot rekonstruirana lokalna cesta prvenstveno namenjena za motorni promet. Dan predlog ni sprejemljiv iz vidika zagotavljanje prometne varnosti kolesarjev, dodatna obremenitev z motornim prometom ni v skladu z državnimi direktivami glede ureditve državnega kolesarskega omrežja. Dana prometna povezava bo sicer predvidoma omogočala mešan promet kolesarjev in motornih vozil, a bodo motorna vozila v podrejenem položaju v smislu ureditve gradbeno tehničnih elementov ceste oz. kolesarske poti.

Vsi cestni odseki, ki so prometno najbolj obremenjeni (nad 7500 vozil /dan in nad 10% tovornega prometa), bi morali imeti višinsko ločene kolesarske steze! Posebej izstopajoča je v obstoječem stanju neurejenost kolesarskih stez na relaciji Cesta maršala Tita-Cesta železarjev-Cesta Borisa Kidriča, ki poteka vzdolž urbanega dela občine. Prometne obremenitve danih cest so zelo velike (nad 15.000 vozil/dan), kar negativno vpliva na varnost kolesarjev.

Predlogi bodočih ureditev

Kot že omenjeno je širše območje mesta Jesenice, kolesarjem neprijazno mesto z necelovito in predvsem nepovezano mrežo kolesarskih poti.

Poleg izgradnje celostne, medsebojno povezane kolesarske mreže, ki poteka višinsko ločeno od motornega prometa oz. izven najbolj prometnih ceste, se predlaga predvsem izboljšanje spremljajoče kolesarske infrastrukture, ki je v obstoječem stanju ni.

Poudarek bodočih kolesarskih ureditev mora temeljiti predvsem na: nadgradnji kolesarskih stez (višinsko ločen potek od motornega prometa), izgradnji javnih kolesarnic, dodatnem informativnem označevanju kolesarskih poti (velja predvsem za območje preostale občine) in še dodatnemu spodbujanju kolesarjenja ter nadaljnjemu vodenju kolesarjem prijazne mestne politike.

Za izboljšanje prometne varnosti se predlaga nadgradnja kolesarske infrastrukture na sledečih območjih:

- **Višinsko ločen potek kolesarskih stez ob vseh pomembnih prometnih cestah (označene z zeleno na zemljevidu predlagani shemi bodočih ureditev).**
- **Kolesarske poti, ki potekajo izven glavnih prometnic, se naj celostno označijo tudi kot kolesarsko turistične poti (povezava Gozd Martuljek - Bled), da bo viden njihov potek in cilj.**
- **Poleg signalizacije v prostoru, naj bodo kolesarske poti tudi dodatno »oglaševane« s pomočjo brošur, vsebin na internetu, javnih prireditev ipd.**

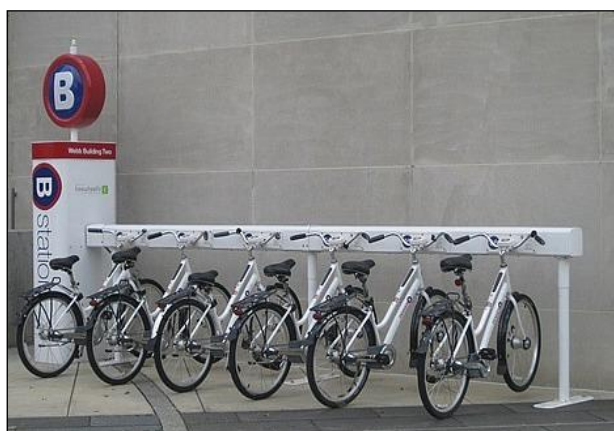
Zasnova celostne kolesarske prometne ureditve mora temeljiti na načelih trajnostnega razvoja. V okviru tega morajo biti usklajene rešitve celotne kolesarske infrastrukture, ki poleg kolesarskih stez, poti in pasov zajemajo tudi spremljajočo infrastrukturo.



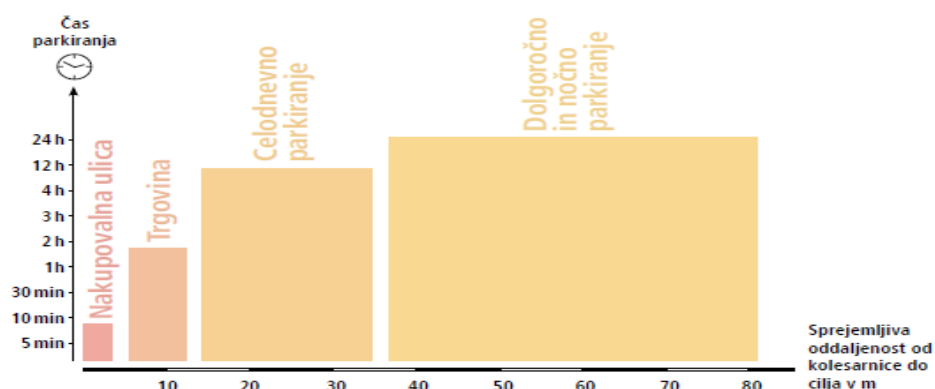
Primer pokrite kolesarnice.

V okviru povečane turistične ponudbe in tudi splošnega spodbujanja kolesarskega prometa, se predlaga ureditev avtomatskih izposojevalnic koles, ki bi bile locirane na ključnih mestih (avtobusna in železniška postaja, turistične točke, mestno jedro...).

S predlagano uvedbo javnih kolesarnic, se povečuje možnost zmanjšanja količine motornega prometa na krajših razdaljah na območju mesta. Povečala bi se atraktivnost kolesarskega prometa in tudi sama pozitivna prepoznavnost mesta v širšem smislu.



Primeri sodobnih (avtomatskih) kolesarnic.



Sprejemljiva razdalja med parkirišči za kolesa in ciljem, glede na čas parkiranja³.

| | |
|--|--|
| Stanovanjska naselja | |
| Stanovalci | 1 parkirno mesto na sobo |
| Poslovno-storitveni predeli | |
| Zaposleni (storitveni sektor, trgovina in industrija) | 1 parkirno mesto na 5 delovnih mest |
| Obiskovalci (storitvena podjetja z več strankami) | 1 parkirno mesto na 5 delovnih mest |
| Obiskovalci (storitvena podjetja z manj strankami/obiskovalci) | 1 parkirno mesto na 20 delovnih mest |
| Izobraževalne ustanove | |
| Osnovne šole | 1 parkirno mesto za vsake 3–10 učencev |
| Srednje in višje šole | 1 parkirno mesto za vsaka 1–2 učenca |
| Fakultete in visoke šole | 1 parkirno mesto za vsakih 2–10 študentov |
| Nakupovanje | |
| Trgovine z živili | 1 parkirno mesto na 30–50 m ² prodajnih površin |
| Druge trgovine | 1 parkirno mesto na 100–200 m ² prodajnih površin |
| Nakupovalni centri | 1 parkirno mesto na 100 m ² trgovin |
| Javna postajališča | |
| Železniška/avtobusna/tramvaj postaja | 1 parkirno mesto na 3–10 potnikov |
| Tramvaj / avtobusno postajališče | 5 parkirnih mest na postajo |
| Parkiraj + kolesari | 1 parkirno mesto na 20 avto parkirnih mest |
| Restavracije in hoteli | |
| Restavracije | 1 parkirno mesto na 5 sedežev |
| Hoteli | 1 parkirno mesto na 10 postelj |
| Koče in mladinski hoteli | 1 parkirno mesto na 5 postelj |
| Športno središče | 1 parkirno mesto na 2 obiskovalca |
| Prosti čas, športne in kulturne dejavnosti | |
| Knjižnica | 1 parkirno mesto na 3 obiskovalce naenkrat |
| Disko, plesni klub | 1 parkirno mesto na 2–3 stranke naenkrat |
| Rekreacijski center, fitnes center, zunanji bazen | 1 parkirno mesto na 2 obiskovalca naenkrat |
| Pokopališče | 1 parkirno mesto na 1000 m ² |
| Bazen, telovadnica | 1 parkirno mesto na 2–3 stranke naenkrat |
| Kino | 1 parkirno mesto na 2–3 sedeže |
| Cerkev | 1 parkirno mesto na 20 sedežev |
| Muzej, razstavišče | 1 parkirno mesto na 100 m ² |
| Stadion | 1 parkirno mesto na 10 sedežev |
| Gledališče | 1 parkirno mesto na 10 sedežev |

Tuje smernice za oceno potreb po parkirnih mest za kolesa⁴.

³ Vir: Celis, Bolling-Ladegaard, 2008

⁴ Vir: BUNDESAMT FÜR STRASSEN / VELOKONFERENZ SCHWEIZ (2008): Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. Bern, Biel.

Predlagani glavni cilji kolesarske politike v bodoče morajo biti:

- **Urediti spremljajoče dejavnosti kot so turistične (avtomatske) izposojevalnice koles, ali izgradnja javnih kolesarnic, ki so hkrati tudi turistično informativne točke. Lokacije kolesarnic morajo pokrivati ključne javne točke** (objekti javne uprave, pošta, zdravstveni domovi, postajališča javnega prometa, šole, javni zavodi,...).
- **Zagotoviti možnosti za varno kolesarjenje** (kolesarske steze, prehodi, križišča s kolesarskimi pasovi, omejitev hitrosti motornega prometa na območjih pomembnejših kolesarskih poti...).
- **Organizirati občinsko "službo", ki bo stalno spremljala rezultate in sprotno prilagajanje novo nastalim situacija.**
- **Promocija kolesarstva v Jesenicah (turističnega in osebnega) z informativnim gradivom, spletnimi vsebinami, dnevom kolesarjenja v občini ipd.**
- **Doseči od 10 do 20% vseh notranje mestnih potovanj s kolesi** (značilno za kolesarsko urejena mesta). Za današnje stanje nimamo podatka, na osnovi strokovnosti in izkušenj pa lahko rečemo, da je danes manj kot 3% vseh potovanj s kolesi. **Šele urejena kolesarska infrastruktura, lahko povzroči večje število kolesarjev.**
- **Vsebinska povezava kolesarskega prometa z javnim potniškim ter mirujočim prometom.**

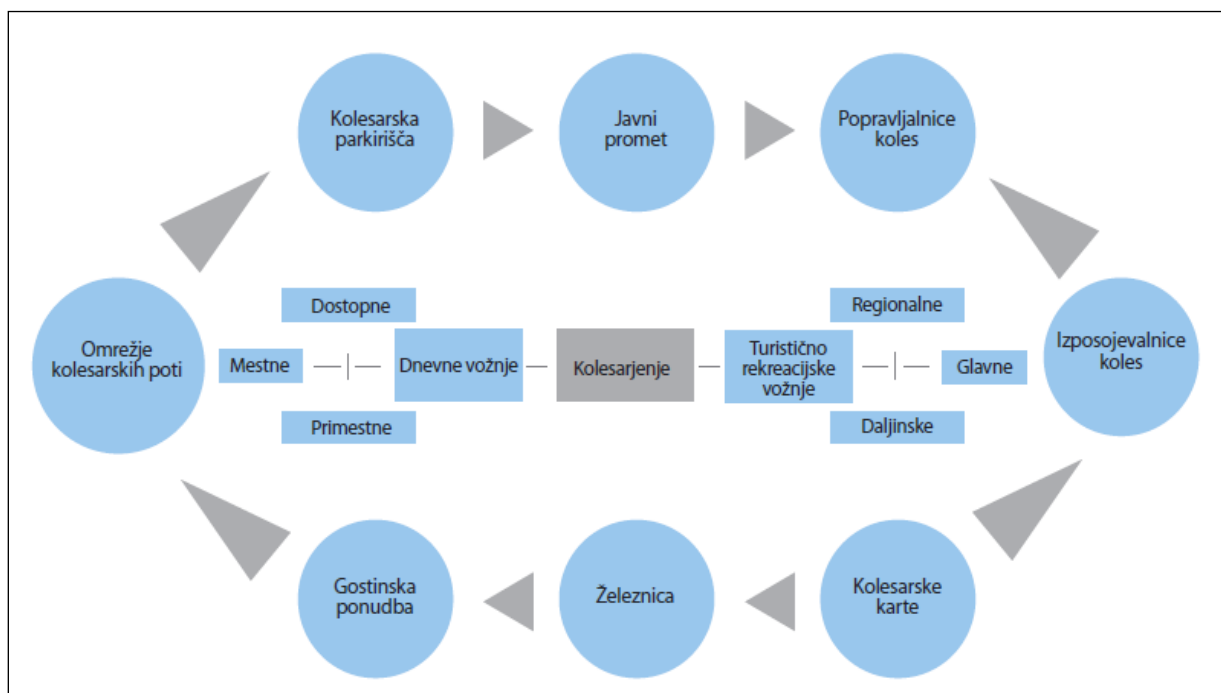


Diagram: Organizacijska shema upravljanja omrežja kolesarskih poti in spremljajoče infrastrukture.

4. PEŠ PROMET

Hoja je človekov osnovni način gibanja, a je kljub temu marsikdaj spregledana, sploh v času današnje motorizacije. Načrtovanje pešcem prijaznega in varnega okolja pomeni več kot le »izgradnjo pločnika«. Zajemati mora »široko sliko«, ki peš infrastrukturo in območja za pešce poveže v celoto, a hkrati misli na detajle, ki razlikujejo povprečne peš površine od nadpovprečnih. **Površine za pešce morajo biti namenjene vsem, pri čemer se mora poseben poudarek dati invalidnim ter slepim in slabovidnim osebah (ureditev klančin, parkirnih mest znotraj peš cone, vgradnja talnih oznak za slepe ipd.)**

Pri načrtovanju peš površin je poleg osnovnih načel, potrebno predvsem upoštevati sledeče:

- ob vseh prometnejših cestah je potrebno urediti ločene površine za peš promet z ustreznimi gabariti,
- na območju peš prehodov čez cestišče je potrebno zagotavljati »spuščene« robnike, da se omogoči nemoten prehod oseb na invalidnih vozičkih ter otrok v otroških vozičkih (ne-glede na kombinacijo peš in kolesarskega prometa),
- prehodi za pešce naj bodo označeni s svetlobno odbojnimi materiali. Prehode za pešce z večjo frekvenco pešcev, ki so locirani izven območja križišč, se naj denivelira (višinsko dvigne) ter opremi z, v cestišče vgrajenimi LED diodami, ki še dodatno opozarjajo na bližino peš prehoda, sploh v času zmanjšane vidljivosti (vklop diod , ko pešec stopi na območje pred prehodom za pešce ipd.).



- predvideti je potrebno spremljajočo infrastrukturo (klopi, oskrba z vodo ...),
- na semaforjih se naj predvidi »odštevalnik« časa do zelene faze za pešce,





Neobstoj ločenih površin za pešce v naselju Blejska Dobrava.



Kljub zadostni površini ločene površine za peš promet marsikje niso urejene.



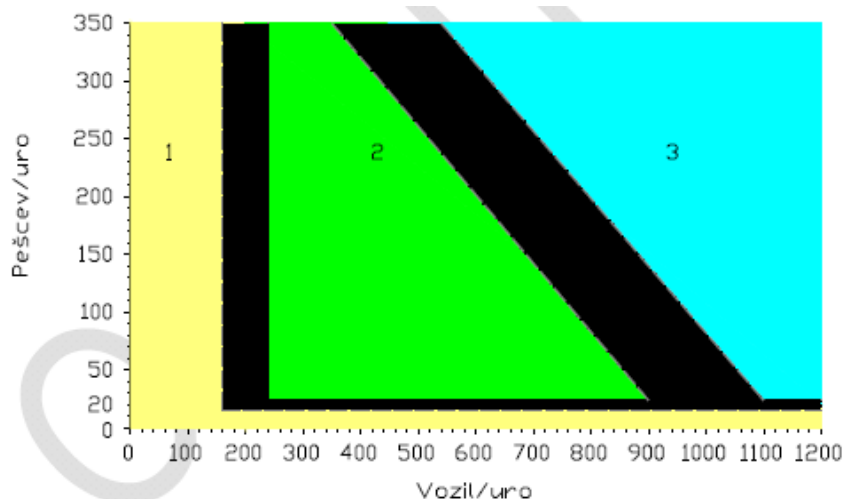
Dober primer podhoda za pešce.

Ureditev prehodov za pešce

V tematiki površin za pešce predstavljajo najbolj kritičen element prehodi za pešce preko ceste. Le ti morajo biti pravilno umeščeni v prostor in ustrezno označeni s prometno signalizacijo in ostalo opremo.

Prehode za pešce ločimo glede na lokacijo ter uporabnike v sledeče sklope:

- **Samostojen prehod za pešce** je prehod za pešce, ki je označen na vozišču zunaj območja križišča.
- **Prehod za pešce v križišču** je prehod za pešce, ki je označen na vozišču znotraj območja križišča.
- **Poseben prehod za pešce** je prehod za pešce, ki ga v večini uporabljajo otroci, starejše osebe in osebe s posebnimi zahtevami in se nahajajo v neposredni bližini šol, vrtcev, bolnišnic, domov za starejše občane ter podobnih inštitucij in ustanov. Kot poseben prehod se šteje **tudi prehod za pešce na varni poti v šolo** kadar je PLDP na cesti v naselju enak ali večji od 7.000 vozil oziroma PLDP na cesti zunaj naselja enak ali večji od 3.000 vozil ter prehod za pešce na cesti zunaj naselja kadar je PLDP enak ali večji od 10.000 vozil.
- **Semaforiziran prehod za pešce** je samostojen prehod za pešce na katerem promet vozil in pešcev urejajo svetlobni prometni znaki.
- **Šolski prehod za pešce** je poseben prehod za pešce, ki se nahaja v neposredni bližini šole ali na varni poti v šolo ter je kot tak vključen v elaborat varne poti v šolo.



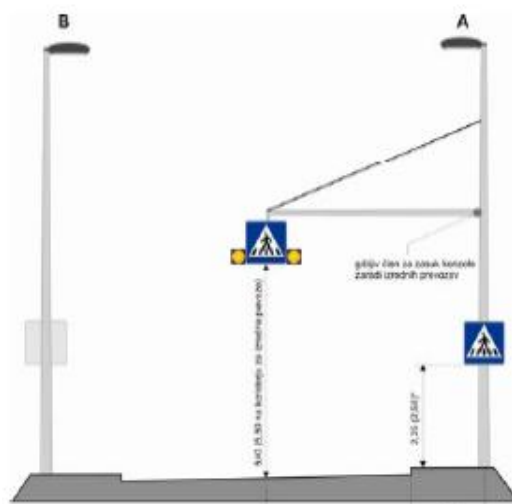
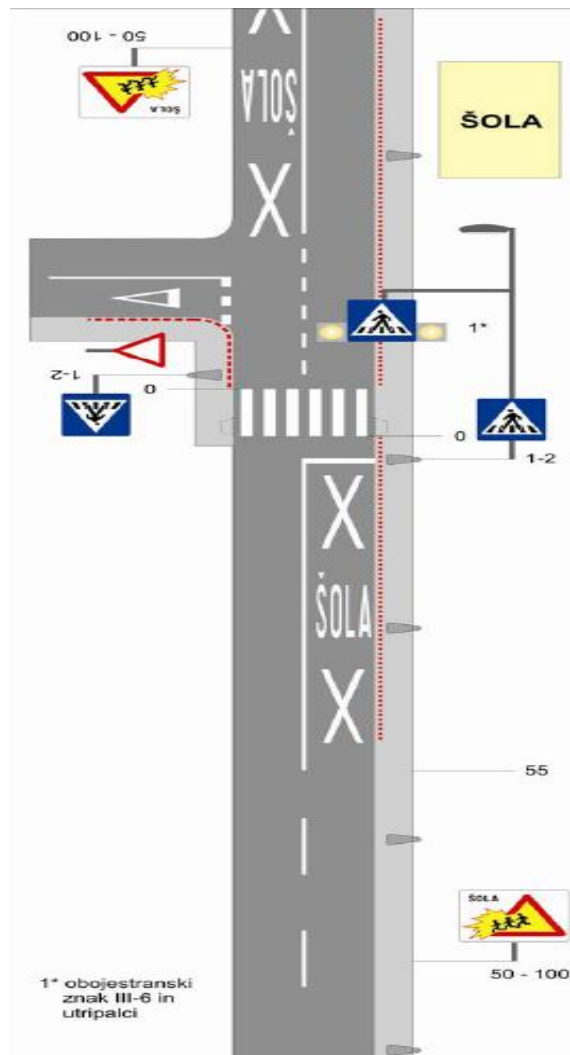
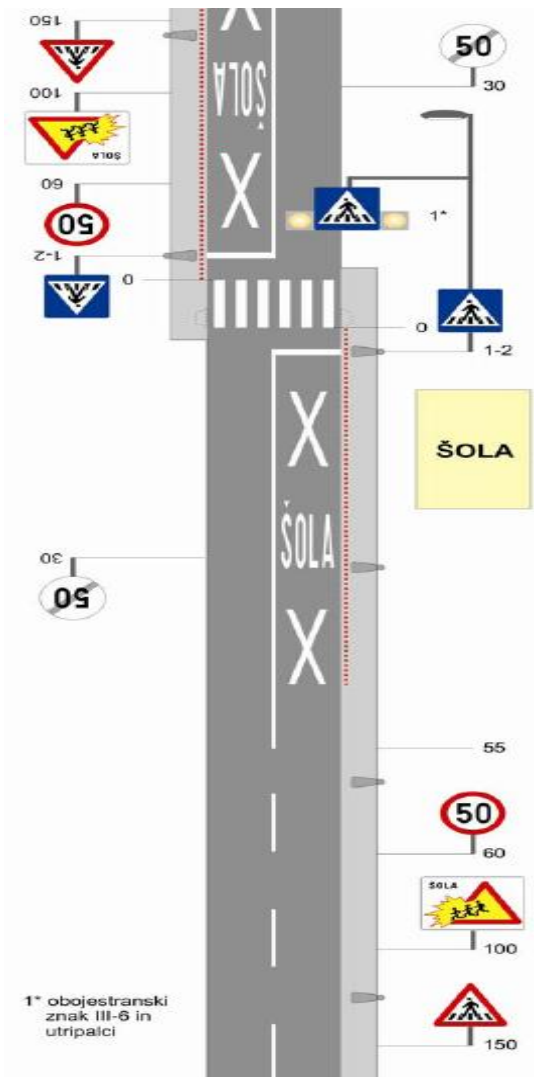
Območje 1 – označitev prehoda ni potrebna

Območje 2 – označitev prehoda je potrebna

Območje 3 – semaforiziran prehod ali izven nivojski prehod

Diagram: Pogoji za določitev nivoja urejanja prehodov za pešce

Poseben poudarek pri načrtovanju in bodočih ureditvah je potrebno posvetiti t.i. posebnim prehodom za pešce, ki se nahajajo v bližini šol, vrtcev, doma starejših občanov, zdravstvenih ustanov ipd. Na mestih ob vozišču, kjer je v bližini označenega prehoda za pešce mogoče pričakovati nenaden ali nekontroliran dostop pešcev na vozišče ceste, je potrebno predvideti na ustrezni dolžini pred označenim prehodom za pešce posebne ograje za pešce, ki preprečujejo nekontrolirano prehajanje vozišča. Postavitev ograj je obvezna, kadar se šolski prehod za pešce nahaja neposredno pred šolo. Dolžina ograje je odvisna od lokalnih razmer, praviloma pa naj bo izvedena vsaj na dolžini 50 m pred prehodom in 30 m za prehodom gledano v smeri vožnje vozil.



Prikazi prometnih ureditev posebnih peš prehodov (okolica šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov ipd.).

Poleg v uvodu podanih splošnih ukrepov se za področje peš prometa na območju občine Jesenice predlaga predvsem:

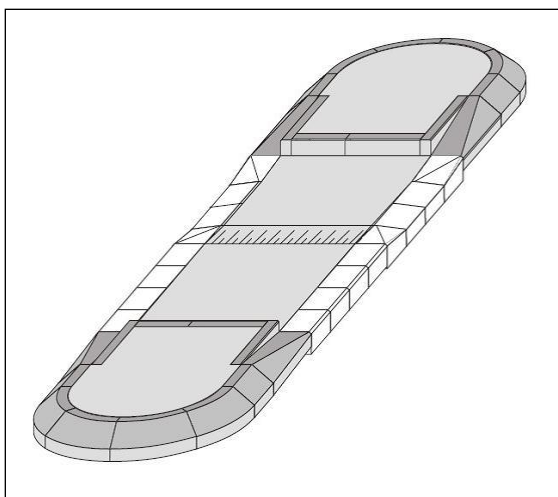
- Izgradnja ločenih površin za pešce na območju naselja Blejska Dobrava in ostalih lokalnih cestah, kjer so prometne obremenitve nad 3500 vozil/dan.
- Ureditev pločnikov ali pešpoti ob cesti izven naselja, če prometna obremenitev ceste presega 3500 vozil na dan, povprečna zgostitev pešcev ob cesti pa več kot deset oseb na uro.
- Prehode za pešce preko štiri- ali večpasovnega vozišča ceste v naselju se naj uredi s prometnim otokom s čakalno površino minimalne širine 2,0 m.
- Izdelava projektne dokumentacije in izvedba predlaganih rešitev za nadgradnjo najbolj frekvenčnih prehodov in ostalih kritičnih točk/površin za peš promet.
- Ureditev (nadgraditev) javnih površin za invalide ter slepe in slabovidne.

Ostala problematika, ki se nanaša na peš promet je podana tudi v poglavju prometna varnost in ureditev podhodov pod železniško progo.

Ureditev (nadgraditev) javnih površin za invalide ter slepe in slabovidne

Sodobne koncepcije invalidske politike izhajajo iz doktrine človekovih pravic in dolžnosti in v svojem bistvu temeljijo na načelih enakosti in nediskriminacije. Marsikatero oviro v okolju onemogočajo neodvisno življenje invalidov, zato je z njihovim odstranjevanjem omogočeno večjemu številu invalidov neodvisno življenje.

Poudariti velja, da je bil dan segment urejanja javnih površin v preteklosti premalo upoštevan ter, da na tem področju v Sloveniji še ni veliko že izvedenih projektov in veljavnih zakonskih podlag. Celostna ureditev na območju mesta Jesenice bi moral zajemati: vgradnjo taktilnih oznak za slepe, ureditvijo klančin, kjer jih ni, denivelirane prehode za pešce..., s poudarkom na območji v okolici bank, šol, zdravstvenih ustanov, kulturnih ustanov in ostalih javnih ustanov.



Primeri ureditve javnih površin za potrebe invalidnih in slepih ter slabovidnih oseb.

5. JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet (JPP) je nujen element prometnega sistema vsake razvite družbe, saj zagotavljanja ustrezno stopnjo družbene mobilnosti. Sodoben življenjski slog od ljudi zahteva večjo mobilnost, kar v praksi večinoma pomeni povečevanje odvisnosti od avtomobilov. V preteklih letih se je opazno povečalo število registriranih motornih vozil in obseg motoriziranega prometa. Najhitreje narašča osebni potniški promet, predvsem zaradi zmanjšanega zanimanja ljudi za javni potniški promet in železniški promet.

Javni prevoz, ki bi lahko prispeval k zmanjšanju izpustov, je ena od žrtev naše odvisnosti od avtomobilov. **Navdušenje nad avtomobili je zmanjšalo zanimanje za uporabo javnega prevoza, kar posledično vpliva na ekonomijo javnega potniškega prevoza in otežuje obnavljanje voznega parka. Zaradi tega javni prevoz postaja še manj privlačen za uporabnike, kar še dodatno povečuje odvisnost od avtomobilov.**

Da se omenjen »začaran« krog prekine je potrebno predvsem:

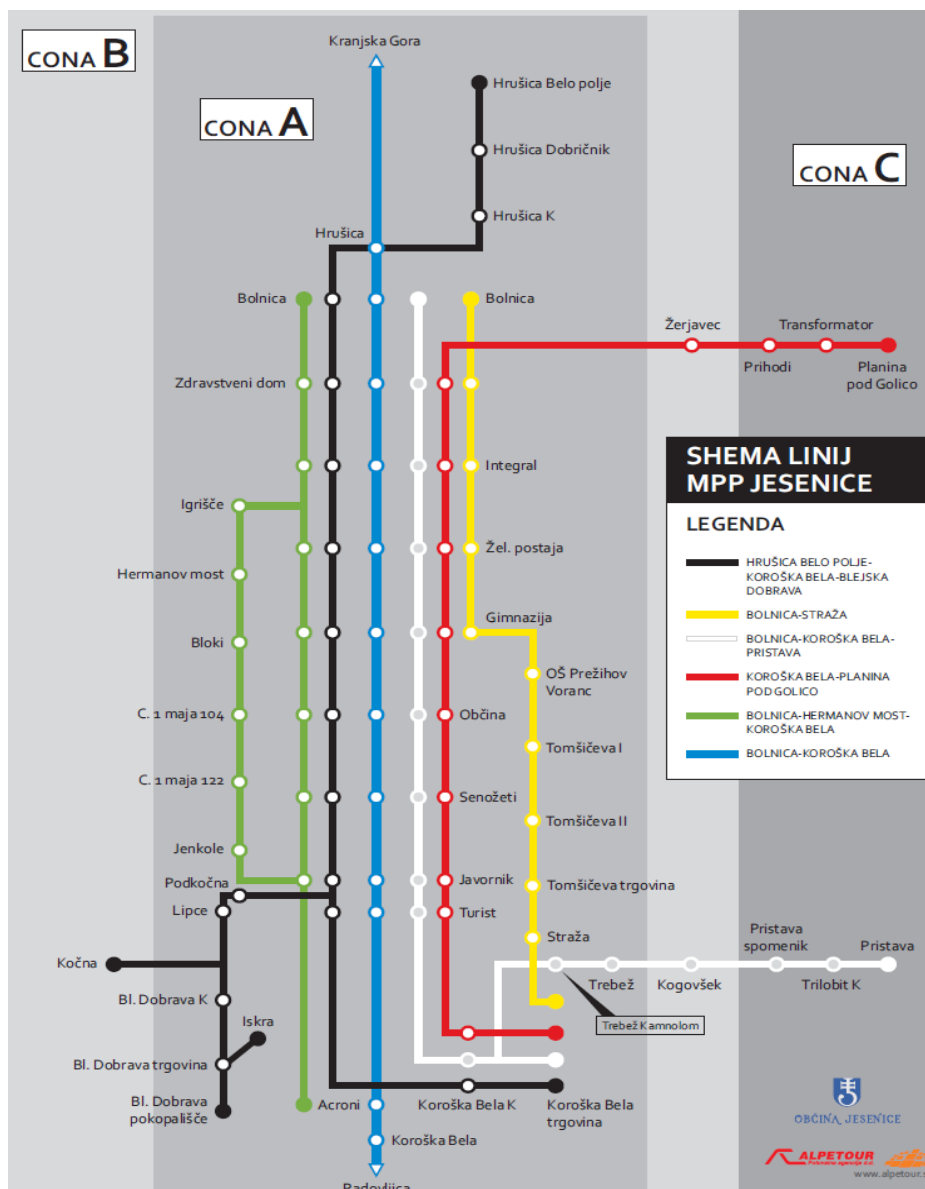
- **Vzpostavljati konkurenčnost**, kar je zelo zahtevna naloga, saj je potrebno vzpostaviti pogoje, da tudi, če imamo možnosti potovati z osebnim avtomobilom, (lahko, morda) izberemo sredstvo JPP.
- Poskrbeti za **tarifno atraktivnost** (poceni / preprosto za uporabo).
- Analizirati in po potrebi **dvigniti obseg (količino) ponudbe**.
- S strani države, občine in lokalnih skupnosti je potrebno **voditi do JPP "prijazno" politiko, do osebnih vozil pa "hladno" politiko**.
- Zagotavljati **ustrezen nivo** prevoznih storitev (udobje, informiranost, prijaznost...).
- Potrebna je **večje ozaveščanje ljudi**, z ukrepi kot so izobraževalni program za mobilnost za osnovne in srednje šole ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost.



Občinski javni avtobusni promet v Jesenicah.

Mestni promet Jesenice

Avtobusi v jeseniškem mestnem prometu povezujejo okolico in bivalna naselja Jesenic z železniško postajo, bolnico, tovarnami (Acroni, Sumida ...) in središčem mesta. Prevoz se izvaja vse dni v letu od ponedeljka do nedelje. V jutranji in opoldanski konici so vozni redi v največji meri prilagojeni zaposlenim, dijakom in učencem. V tem času večina linij obratuje s polurnim intervalom. Izven konic avtobusi vozijo najmanj vsako uro. Proge oz. linije mestnega prometa so razdeljene na tri cone - CONA A, CONA A+B in CONA A+B+C. Vozovnica velja v coni mestnega prometa in na relaciji v linijskem prometu za katero je kupljena. Vozovnico za eno vožnjo je mogoče kupiti pri vozniku, ostale vozovnice pa v turistični poslovalnici na Jesenicah⁵.



Shema mestnega javnega prometa.

⁵ Vir: Alpetour d.d.

Smer: PLANINA POD GOLICO - JESENICE ZD - KOROŠKA BELA TRGOVINA

| Odhod | | | | | Prihod | | | | | |
|-------------|-------------|--------------|--------------|----------|--------------------------------|----------|-------------|-------------|-------------|----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | | 5 | 6 | 7 | 9 * | 10 | |
| Š | Š | Š | Š | KM | POSTAJE, POSTAJLIŠČA | KM | Š | Š | Š | Š |
| 6:16 | - | - | 14:07 | 0 | Koroška Bela trgovina | 9 | 5:41 | - | - | - |
| 6:18 | - | - | 14:09 | 0 | Koroška Bela K | 9 | 5:39 | - | - | - |
| 6:20 | - | - | 14:11 | 1 | Slovenski Javornik | 8 | 5:37 | - | - | - |
| 6:22 | - | - | 14:13 | 2 | Jesenice Senožeti | 7 | 5:35 | - | - | - |
| 6:24 | 8:30 | 12:40 | 14:15 | 4 | Jesenice občina | 5 | 5:33 | 7:23 | 9:18 | - |
| 6:25 | 8:31 | 12:41 | 14:16 | 5 | Jesenice Gimnazija | 4 | 5:32 | 7:22 | 9:17 | - |
| 6:26 | 8:32 | 12:42 | 14:17 | 5 | Jesenice ŽP | 4 | 5:31 | 7:21 | 9:16 | - |
| 6:27 | 8:33 | 12:43 | 14:18 | 5 | Jesenice Integral | 4 | 5:30 | 7:20 | 9:15 | - |
| 6:28 | 8:34 | 12:44 | 14:19 | 5 | Jesenice ZD | 4 | 5:29 | 7:19 | 9:14 | 13:14 |
| 6:32 | 8:38 | 12:48 | 14:23 | 6 | Žerjavec | 3 | 5:25 | 7:15 | 9:10 | 13:10 |
| 6:36 | 8:42 | 12:52 | 14:27 | 7 | Prihodi | 2 | 5:21 | 7:11 | 9:06 | 13:06 |
| 6:39 | 8:45 | 12:55 | 14:30 | 8 | Planina pod Golico Transformat | 1 | 5:18 | 7:08 | 9:03 | 13:03 |
| 6:42 | 8:48 | 12:58 | 14:33 | 9 | Planina pod Golico | 0 | 5:15 | 7:05 | 9:00 | 13:00 |

Primer voznega reda mestne linije mestnega prometa.

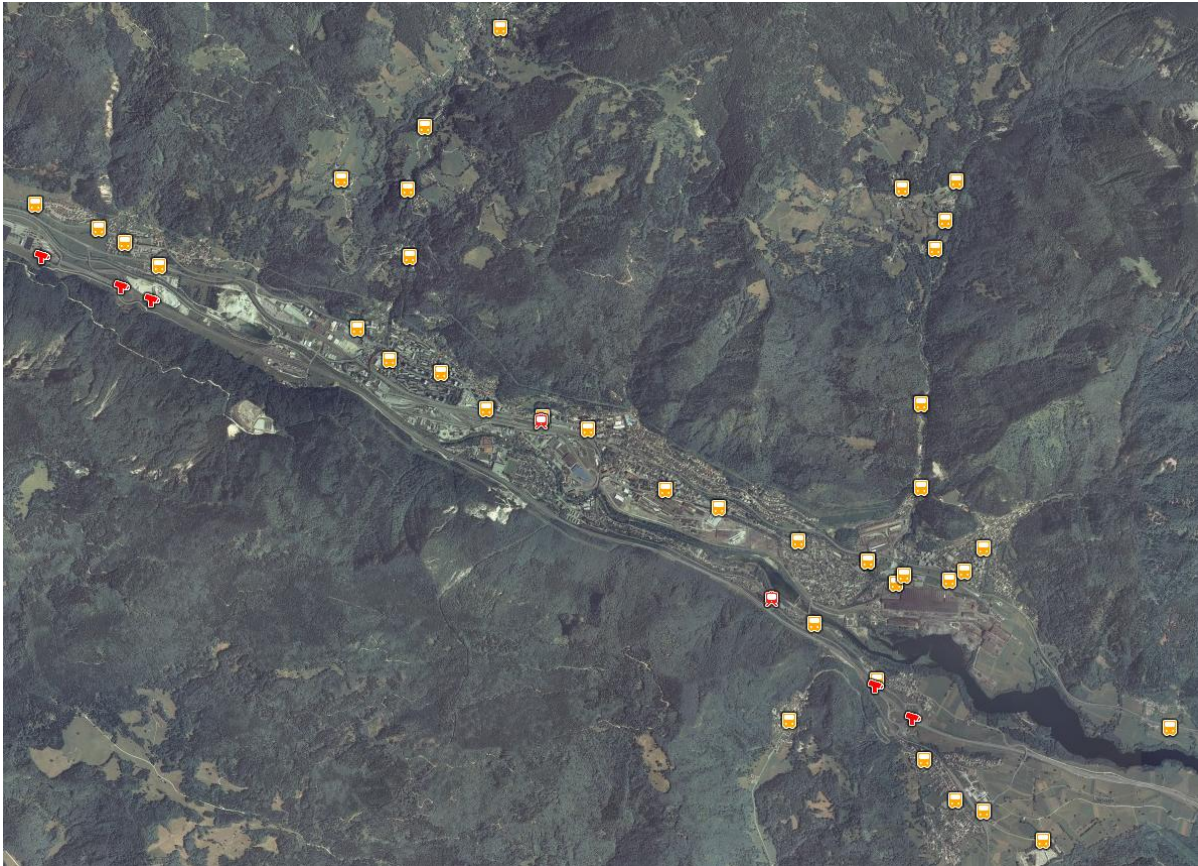
Frekvence linij javnega mestnega prometa ne omogočajo pravo konkurenčnost osebnemu prometu, saj so izrazito preredke (4-5 voženj na dan) ter zajemajo le čas do cca. 15.00 ure.

Izjema je relacija Koroška Bela – Kranjska Gora, kjer izboljšuje frekvenco kombiniranje z medmestnim javnim prometom (55 prihodov na dan, linija obratuje od 5.00 do 23.30 ure). Na ostalih linijah, so frekvence prihodov/odhodov na ostalih linijah mestnega prometa neustrezne.

Konkurenčen mestni javni promet bi moral imeti frekvence avtobusov na 10-15 minut ter zajemati čas obratovanja od 5.00 ure do 22.00 ure.

Ureditev avtobusnih postajališč

Na območju obdelave se nahaja cca. 45 avtobusnih postajališč. V urbanem delu občine so postajališča večinoma urejana s predpisano prometno signalizacijo in so ustreznih dimenzij, večina ostalih pa ureditev pomanjkljiva. Glavna avtobusna postaja je locirana v sklopu železniške postaje, kar je iz vidika uporabnosti idealno. Kljub temu, da gre za postajališče in ne avtobusno postajo, le ta opravlja svojo funkcijo.



Avtobusna postajališča v občini Jesenice.



glavno avtobusno postajališče



postajališče v Javorniku

Primera ustrezne ureditve avtobusnega postajališča.



Postajališče Koroška Bela ob državni cesti



Postajališče v naselju Blejska Dobrava

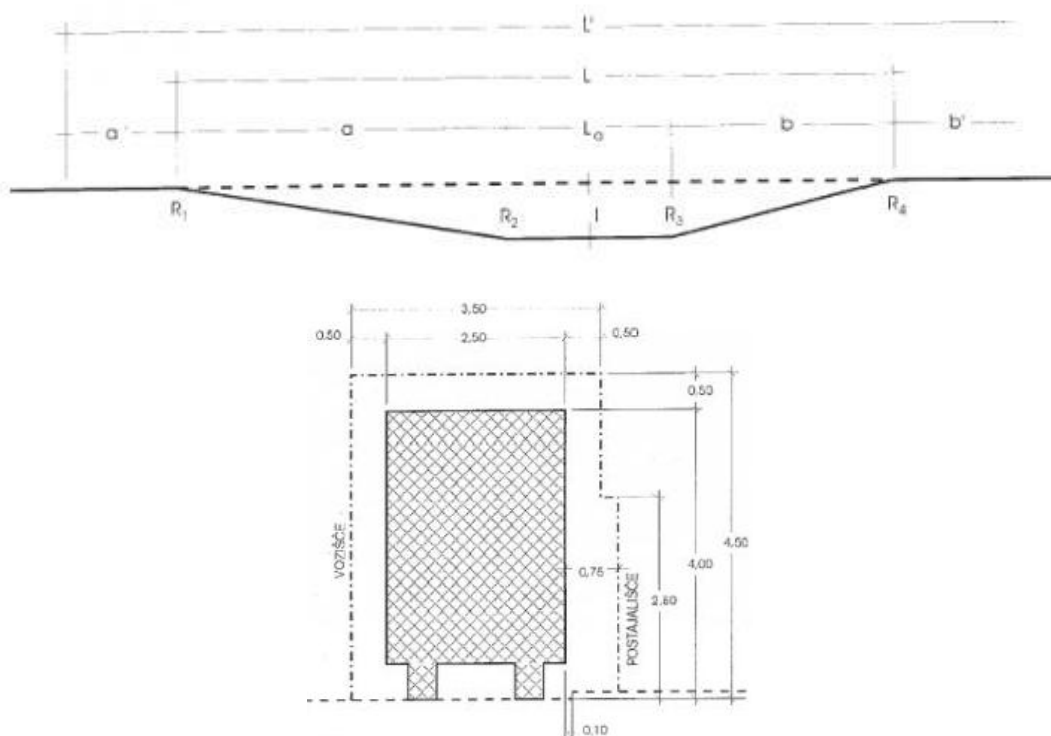
Primeri neustrezne ureditve avtobusnega postajališča.

Čim prej je potrebno pristopiti k izdelavi projektne dokumentacije in izvedbi zakonsko ustreznih ureditev avtobusnih postajališč, na lokacijah, kjer ureditev ni ustrezná.

Ureditev avtobusnih postajališč določa *Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališčih (Ur. l. RS 37/2003)*. Nekatera važnejša določila zakonskih osnov so podana v nadaljevanju.

| Hitrost (km/h) | a (m) | b (m) | a' (m) | b' (m) | l (m) | R1 (m) | R2 (m) | R3 (m) | R4 (m) |
|----------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|
| 30 | 16,00 | 15,00 | 3,80 | 4,00 | 3,00 | 40,00 | 30,00 | 20,00 | 40,00 |
| 40 | 17,00 | 15,00 | 5,30 | 4,00 | 3,00 | 60,00 | 40,00 | 20,00 | 40,00 |
| 50 | 25,00 | 15,00 | 4,80 | 4,00 | 3,00 | 80,00 | 60,00 | 20,00 | 40,00 |

| Hitrost (km/h) | 30 | | | 40 | | 50 | |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Dožina (m) | La | L | L' | L | L' | L | L' |
| 1 avtobus | 13,00 | 44,00 | 51,80 | 45,00 | 54,30 | 53,00 | 61,80 |
| 2 avtobusa | 26,00 | 57,00 | 64,80 | 58,00 | 67,00 | 66,00 | 74,80 |
| zglobni avtobus | 18,00 | 49,00 | 56,80 | 50,00 | 59,30 | 58,00 | 66,80 |



Minimalni elementi avtobusnega postajališča.

Vizija bodeče ureditve

Primarni cilj v prihodnosti bi moral biti povečanje zadovoljstva obstoječih uporabnikov na podlagi boljše kakovosti storitve ter z izboljšavami povečati delež uporabnikov (domačinov in zunanjih obiskovalcev). Celostna vizija bi morala biti podkrepljena tudi s finančno konstrukcijo in natančnejšim terminskim planom. Osnova za oboje predstavlja dana prometna študija.

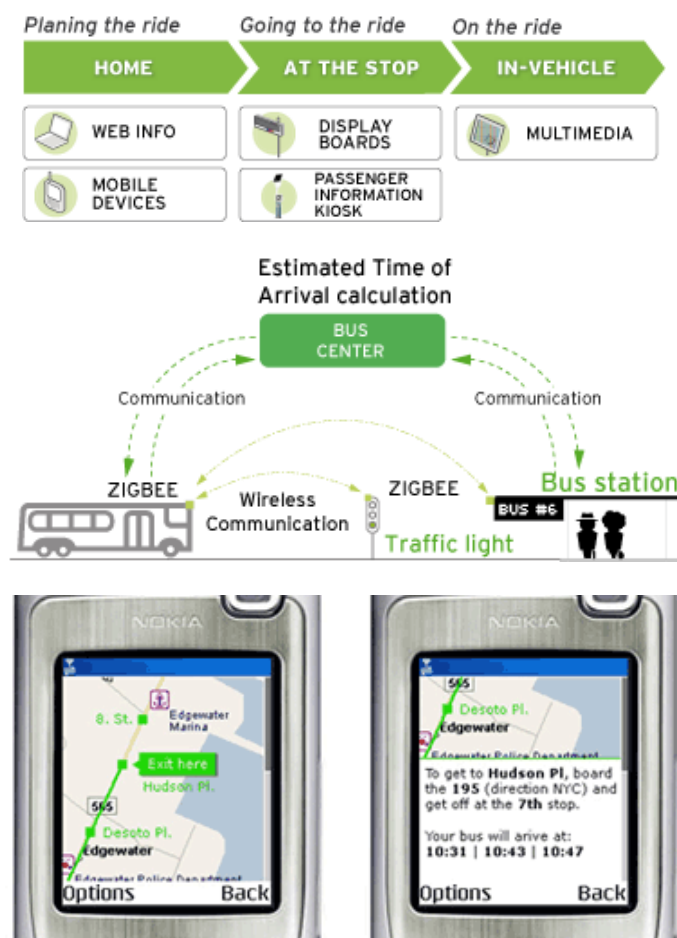
Vizija bodeče ureditve javnega prometa bi morala temeljiti predvsem na sledečih izhodiščih:

- dopolnjevanje oz. posodabljanje tehnološko informacijske opreme,
- vgrajevati in vzdrževati opremo za večjo udobnost (prezračevalni sistemi ipd.),
- zagotoviti sisteme za »najšibkejše« uporabnike (slepi in slabovidni ipd),
- zagotavljali sistem za vedno višjo točnost odhodov in zmanjševali odstopanje od voznih redov,
- pridobivanje novih (avtomatskih) prodajnih mest vozovnic,
- nadgraditi obveščanje uporabnikov in medijskih predstavnikov z razširitvijo in izboljševanjem, s pogostejšimi obvestili o (novih) storitvah v medijih, s posebnimi obvestili na prikazovalnikih v avtobusih in na postajnih tablah,
- zmanjšati škodljive vplive na okolju (postopna uvedba vozil na elektro pogon)

Tehnološko informacijska in ostala oprema vozil in postajališč

Za omenjeno področje se predlaga:

- postavitve avtomatov za izdajo vozovnic, manj plačevanja pri voznikih = krajši čas vožnje ,
- S postavitvijo prikazovalnikov, ki potnikom posredujejo informacijo o prihodih avtobusov v realnem času, bi čakajočim potnikom omogočili obveščeno, posledično zmanjšanje negotovosti in boljše vrednotenje javnega prevoza. Prikazovalniki bi bili nameščeni na najbolj pretočna in prestopna postajališča. Ob tem bi bilo potrebno upoštevati okolju in tehnični opremi postajališč primerno umestitev v prostor postajališča, zagotoviti njihovo tehnično zaščito in odpornost ter definirati ustrezen obseg in vsebino posredovanih informacij.



Shematični prikaz sistema prikazovanja prometnih informacij v realnem času (dejanski čas prihoda vozila na postajališče ipd.).

- postavitve LCD zaslonov v vozilih JPP (obveščanje o naslednjem postajališču, ostale informacije, reklame, novice, ipd.),

Ostali predlogi (promocija, organizacija pristojnih služb ...)

V prid povečanja potnikov JPP, dviga standarda prevoznih uslug ter splošne promocije javnega prometa se predlaga tudi:

- **Vzpostavitev občinske službe za trajnostno mobilnost** ki skrbi za:
 - zagotavljanje stikov z uporabniki JPP
 - koordinacijo financiranja JPP iz npr. parkirnin in reklam
 - izvajanje akcij osveščanja za večjo uporabo nemotoriziranih oblik prometa in JPP
 - medobčinsko in meddržavno sodelovanje pri urejanju sistema JPP
 - sodelovanje z Ministrstvom za promet pri urejanju (pri)mestnega prometa
 - izvaja in novelira načrte trajnostne mobilnosti
- **Prostorsko načrtovanje za trajnostno mobilnost**
 - Preprečevanje razprševanja poselitve izven območij, pokritih s postajališči JPP oz. prilaganje JPP novim stanovanjskim conam,
 - Omejevanje umeščanja dejavnosti, ki generirajo velik promet (trgovski centri, poslovne cone) izven območij, povezanih z JPP oz. prilaganje linij novim conam,
- **Aktivno sodelovanje javnosti pri načrtovanju trajnostne mobilnosti**
 - Zagotavljanje rednih stikov z uporabniki JPP, kolesarji in drugimi prebivalci, za pridobivanje mnenj in načrtovanje ukrepov za izboljšanje sistema mobilnosti (npr. dan vožnje Službe za trajnostno mobilnost in župana z JPP in sprejemanje predlogov, skupne vožnje s kolesom, srečanje v conah brez avtomobila ipd.)
- **Podpora nevladnim organizacijam;**
 - Zagotovitev sredstev iz proračuna občine nevladnim organizacijam za spodbujanje trajnostne mobilnosti.
- **Oblikovanje pozitivne podobe potnika JPP in uporabe JPP** (ozaveščevalni film, članki, tiskani oglasi, zloženke)
- **Brezplačna promocijska mesečna vozovnica za vse občane**
- **Akcija “Vozovnica JPP namesto denarja” (organizacije zaposlenim za prevoz na delo priskrbijo mesečno vozovnico)**
- **Prerejanje dogodkov na avtobusih** (večkrat letno se pelje z avtobusom
Uprava Občine Jesenice ter sprejema predloge in pripombe potnikov, občasnih koncerti, Božiček/Dedek mraz, pustne šeme ...)

Podrobnejši opis predlaganih ukrepov za izboljšanje javnega potniškega prometa je podan v nadaljevanju. Izboljšanje je mogoče šele z uvedbo temeljnih sprememb, kot so krajši čas med odhodi/prihodi in nizka cena.

POVEČANJE FREKVENCE PREVOZOV – objektivno povečanje možnosti za uporabo javnih prevoznih sredstev:

- Zagotovitev voženj (delavnik) s frekvenco max. 15min,
- Uvedba manjših vozil (lahko s kooperanti) za obdobja z manjšo gostoto potnikov (večerni čas, nedelja, prazniki)

SPODBUJANJE UPORABE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA; Oblikovanje pozitivne podobe potnika JPP in uporabe JPP.

Cilj ukrepa:

- ozaveščanje prebivalcev/potencialnih potnikov, da JPP obstaja kot možnost transporta
- izboljšanje javne podobe JPP (JPP je udoben, zanesljiv in prijazen do uporabnikov)
- destigmatizacija JPP z javnimi akcijami in oglaševanjem (vožnja uprave Občine Jesenice, znanih osebnosti, pomembnih ljudi s področja kulture, gospodarstva itd z JPP)
- povečanje števila potnikov v JPP

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- število novih potnikov v JPP
- število potniških kilometrov v JPP
- stroški oglaševanja na potniški kilometer

Opis dela

- Prepričati potencialne potnike, da JPP obstaja kot možnost za prevoz z akcijami, oglaševanjem, nudenjem ugodnosti abonentom itd;
- Razpis za izbiro promotorja boljše podobe JPP (marketinške agencije ...) ter analiza financiranja akcij in časovnega načrta poteka akcij;

Prednosti in slabosti

| + | - |
|--|---|
| Relativno enostavne akcije za dvig števila uporabnikov JPP; <ul style="list-style-type: none">○ Odpravljanje predsodkov na "izvoru";○ Večje število potnikov v JPP. | Morebitna dolgotrajnost oz. neuspešnost akcije zaradi nacionalnih posebnosti, saj smo Slovenci znani "individualisti". Z zgledom znanih osebnosti in dvigom frekvence je možnost uspeh višja. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje

- koncesionar JPP
- nevladne organizacije
- marketinška agencija

BREZPLAČNA PROMOCIJSKA MESEČNA VOZOVNICA ZA VSE OBČANE

Cilj ukrepa:

- povečanje števila potnikov JPP

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- število potniških kilometrov v JPP,
- stroški sofinanciranja na potniški kilometer.

Opis dela

Razdelitev brezplačnih promocijskih vozovnic za JPP 1x v letu.

Prednosti in slabosti

| + | - |
|-----------------------------------|--|
| Hitro povečanje števila potnikov. | Povečanje stroškov subvencioniranja; Vprašljiva učinkovitost, saj se v glavnem poveča število le v času brezplačnih vozovnic. Ukrep mora spremljati večplastna akcija dviga frekvence in drugih ugodnosti. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje

- koncesionar JPP.

AKCIJA “VOZOVNICA JPP NAMESTO DENARJA”

Cilj ukrepa:

- povečanje števila potnikov v JPP;
- spodbujanje uporabe JPP.

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- število potniških kilometrov v JPP
- stroški sofinanciranja na potniški kilometer
- število delavcev vključenih v akcijo

Opis dela

1. Občina Jesenice spodbudi akcijo “Mesečna vozovnica namesto izplačila stroškov prevoza na delo”;
2. Ustanovitev “Koalicije za trajnostno mobilnost” v katero se na začetku vključijo podjetja in organizacije z višjimi dohodki zaposlenih;
3. Močno obveščanje o uspehih vključenih podjetij (koliko novo vključenih se je pridružilo akciji).

Odgovorna oseba: Služba za trajnostno mobilnost oz. druga odgovorna oseba na Občini Jesenice.

Prednosti in slabosti

| + | - |
|-----------------------------------|--|
| Hitro povečanje števila potnikov. | Pričakovati je (začetni) odpor zaposlenih. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje

- Podjetja in ustanove z območja občine Jesenice;
- Koncesionar JPP.

PRIREJANJE DOGODKOV NA AVTOBUSIH

Cilj ukrepa:

- Popestritev uporabe JPP;
- Povečanje števila potnikov v JPP;
- Spodbujanje uporabe JPP.

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- število potniških kilometrov v JPP

Opis dela

Ob praznikih in drugih primernih dnevih se na avtobusih izvajajo koncerti, obiski pustnih šem, Dedka mraza/Božička, Miklavža itd. Prav tako se uprava Občine Jesenice večkrat letno pelje z avtobusom in sprejema pripombe ter predloge potnikov za izboljšanje JPP.

Odgovorna oseba: Služba za trajnostno mobilnost oz. druga odgovorna oseba na Občini Jesenice.

Prednosti in slabosti

| | |
|---|----------|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none">○ prevoz z JPP je zanimiv,○ zadovoljstvo potnikov,○ vključijo se tudi najmlajši, ki na zanimiv način spoznajo JPP.○ interakcija s potniki. | jih ni. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje

- Uprava Občine Jesenice;
- različni izvajalci umetniškega in zabavnega programa;
- koncesionar JPP.

UGODNOSTI ZA ABONENTE JPP

Cilj ukrepa:

- povečanje števila potnikov v JPP;
- spodbujanje uporabe JPP;
- sofinanciranje JPP iz oglasov;
- prevoz z JPP je bolj privlačen.

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- število potnikov v JPP
- število vezanih poslov in število oglaševalcev na avtobusih JPP
- število potniških kilometrov v JPP
- stroški sofinanciranja na potniški kilometer

Opis dela

Dogovor z gledališči, kinodvoranami, kazinom in drugimi morebitnimi ponudniki storitev ter blaga na območju občine Jesenice za popuste imetnikom mesečne vozovnice JPP ter morebitno vezano oglaševanje na avtobusih.

Odgovorna oseba: Služba za trajnostno mobilnost oz. druga odgovorna oseba.

Prednosti in slabosti

| | |
|---|----------|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none">○ prevoz z JPP je zanimiv, saj prinaša ugodnosti,○ vezani posli in spodbujanje drugih poslov,○ sofinanciranje iz oglaševanja. | jih ni. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje

- Gledališče, kino, kazino in drugi zainteresirani subjekti za sodelovanje in oglaševanje na avtobusih JPP.

OPREMA POSTAJALIŠČ JPP IN AVTOBUSOV Z ELEKTRONSKO OPREMO ZA OBVEŠČANJE POTNIKOV O PRIHODIH AVTOBUSOV

Cilj ukrepa:

- dvig ravni kakovosti uporabe JPP;
- sofinanciranje JPP iz oddajanja oglasnega prostora;
- povečanje števila potnikov v JPP;
- spodbujanje uporabe JPP.

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- višina dodatnih prihodkov od oglasnega prostora
- število potniških kilometrov v JPP
- stroški sofinanciranja na potniški kilometer

Opis dela

Izgradnja in oprema primernih postajališč JPP s propagandno - informacijskimi sistemi ter oglasnim prostorom za najem.

Odgovorna oseba: Služba za trajnostno mobilnost oz. druga odgovorna oseba.

Prednosti in slabosti

| + | - |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">○ uporabniki JPP so informirani in imajo○ dostop do storitev in informacij,○ možnost sočasnega oglaševanja na informacijskih zaslonih na postajališčih;○ sofinanciranje iz najemnin in oglaševanja. | <ul style="list-style-type: none">○ stroški vzpostavitve sistema. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje

- Izvajalca vzpostavitve sistema.
- Potencialni najemniki oglasnega prostora.

UGODNA CENA MESEČNE VOZOVNICE

Cilj ukrepa:

- povečanje števila potnikov v JPP;
- spodbujanje uporabe JPP.

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- število potniških kilometrov
- stroški sofinanciranja na potniški kilometer

Opis dela

Spodbujanje uporabe JPP z uvedbo enotne mesečne vozovnice in ugodne cene le te (5-10 EUR).

Odgovorna oseba: Služba za trajnostno mobilnost oz. druga odgovorna oseba .

Prednosti in slabosti

| | |
|--|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none">○ več potnikov v JPP | <ul style="list-style-type: none">○ stroški sofinanciranja |

VOZNI REDI NA VSEH POSTAJALIŠČIH MESTNEGA IN PRIMESTNEGA PROMETA

Cilj ukrepa:

- posredno povečanje števila potnikov v JPP;
- zadovoljstvo potnikov JPP
- spodbujanje uporabe JPP.

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- število potniških kilometrov v JPP
- stroški sofinanciranja na potniški kilometer

Opis dela

Spodbujanje uporabe JPP z natančnim informiranjem potnikov o voznem redu.

Odgovorna oseba: Služba za trajnostno mobilnost oz. druga odgovorna oseba.

Prednosti in slabosti

| | |
|--|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none">○ posredno več potnikov v JPP;○ enostavnost in nizka cena izvedbe ukrepa. | <ul style="list-style-type: none">○ jih ni. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje

- Podjetje, ki bo izdelalo in montiralo vozne rede na postajališča;
- Koncesionar.

MOŽNOST IZDELAVE MESEČNE VOZOVNICE PREKO SPLETA IN NA AVTOMATIH

Cilj ukrepa:

- večje zadovoljstvo uporabnikov JPP;
- večja dostopnost storitev JPP;
- posredno povečanje števila potnikov v JPP.

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- večje število prodanih mesečnih vozovnic
- število potniških kilometrov v JPP

Opis dela

1. Vzpostavitev sistema za izdelavo mesečne vozovnice preko spleta
2. Postavitev avtomatov za izdelavo mesečne vozovnice na nekaj ključnih mest v občini Jesenice (hkrati so tudi info točke).

Odgovorna oseba: Služba za trajnostno mobilnost oz. druga odgovorna oseba.

Prednosti in slabosti

| + | - |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">○ večja dostopnost storitev JPP;○ posredno več potnikov v JPP. | <ul style="list-style-type: none">○ stroški vzpostavitve sistema. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje

- izvajalec vzpostavitve spletnega portala in postavitve avtomatov.

UPORABA BIOGORIV (za vmesni čas pred uvedbo vozil na elektro pogon)

Cilj ukrepa:

- Povečanje prednosti uporabe JPP pred osebnimi vozili zaradi ekologije (emisija toplogrednih plinov manjša do 85%, 100% obnovljivi viri)
- Znižanje stroškov na prevoženi kilometer (biodizel iz lastne proizvodnje je od 50 do 30% cenejši, uvedba avtobusov na plin do 40%)

Kazalci uspešnosti izvedbe ukrepa:

- povečanje števila potnikov v JPP
- pozitivna javna podoba JPP
- znižanje stroškov JPP na prevožen kilometer

Opis dela

1. Postavitev lastne "mini" rafinerije biodizla
2. Organiziranje zbiranja odpadnega olja za pridelavo biodizla in hkratna prodaja novega (ta ukrep je večplasten, saj posredno rešuje tudi problem zbiranja in predelave odpadnega olja iz gospodinjstev ter gostinstva, hkrati pa daje prebivalcem občine Jesenice občutek, da so del rešitve problema).
3. Kampanja ob začetku uporabe biodizla (poslikave avtobusov, zloženke in plakati ...)

Odgovorna oseba: Služba za trajno mobilnost oz. druga odgovorna oseba.

Prednosti in slabosti

| + | - |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">○ Čistejši in cenejši JPP○ Pozitivna podoba JPP ob uporabi biogoriv○ Sodelovanje prebivalcev z zbiranjem odpadnih olj○ Večja konkurenčnost JPP v primerjavi z osebnim avtomobilom○ Možnost prodaje presežnega biodizla | <ul style="list-style-type: none">○ Stroški naložbe. |

Druge organizacije: katere organizacije je treba vključiti v izvajanje:

- ustrezna zunanja strokovna organizacija za svetovanje in pomoč pri izvedbi izbora ter postavitve tehnologije pridelave biodizla ;
- pogodbenik za zbiranje odpadnih olj in pridelavo biodizla (BD)
- koncesionar JPP
- marketinška agencija

Kot pomembna se v vseh predlogih se pojavlja Služba za trajno mobilnost, ki bi jo bilo potrebno ustanoviti znotraj občinske uprave. Le ta bi imela vlogo organizatorja in povezovalnega člana med izvajalci (posrednimi in neposrednimi) JPP ter uporabniki oz. ostalimi občani.

6. CESTNO PROMETNE UREDITVE

V danem poglavju je podana analiza obstoječe cestne infrastrukture za območje urbanega dela občine Jesenice. Analiza bo podana, v smislu čim večje preglednosti, na posnetkih z opisi. Podane bodo obstoječe pomanjkljivosti in nepravilnosti ter smernice reševanja. Vsebinsko se bo podala povezava z ostalimi poglavji iz Prometne študije in Prometnega modela, kjer je to smiselno (predvsem analiza geometrije in prometnih režimov na ključnih križiščih). Obdelano bo območje Koroška Bela, Javornik, Jesenice in Hrušica.

Most »Hrušica«

V obstoječem stanju je most v zelo slabem stanju (razpoke in deformacije vozišča). Prometna signalizacija dovoljuje prevoz vozilom do 2 t. Sanacija mostu, ki mora zajemati večjo nosilnost mostu ter širitev vozišča, za hkratni dvosmerni promet je nujna.

Omenjeno je še posebej pomembno v smislu alternativne bodoče cestne povezave (2. varianta južna obvoznica, ki ne bi potekala na območju peskokopa), ki bi nase prevzela predvsem tranzitni tovorni promet.



Lokacija ter obstoječe stanje mostu.

Ureditev lokalnih cest Jesenice-Javorniški Rovt in Jesenice –Planina pod Golico

Za obe lokalni cesti je značilna velika dotrajanost vozišča, kar je pokazalo tudi poročilo Zavoda za gradbeništvo Slovenije, ki ga je naročila Občina Jesenice (poročilo št. P 0975/11-720-1, z dne 16.09.2011). Izvedene so bile terenske meritve na podlagi katerih se je ugotovilo, da so obe lokalne ceste primerne za promet vozil do 6.0 t na zadnjo os, a da je v primeru nesancije vozišča pričakovati nadaljnje poškodbe vozišča, ki bi lahko srednjeročno tudi občutno omejila izvajanje tovarnega prometa na obeh cestah.

Posledično se priporoča čim prejšnja sanacija voziščne konstrukcije, v skladu z veljavnimi tehničnimi specifikacijami.

Prometna ureditev v okolici letnega kopališča Ukova

Z namenom pridobitve dodatnih parkirnih mest (vzdolžno parkiranje) ter večjega prometnega reda se na območju kopališča predlaga vzpostavitev enosmernega prometa.

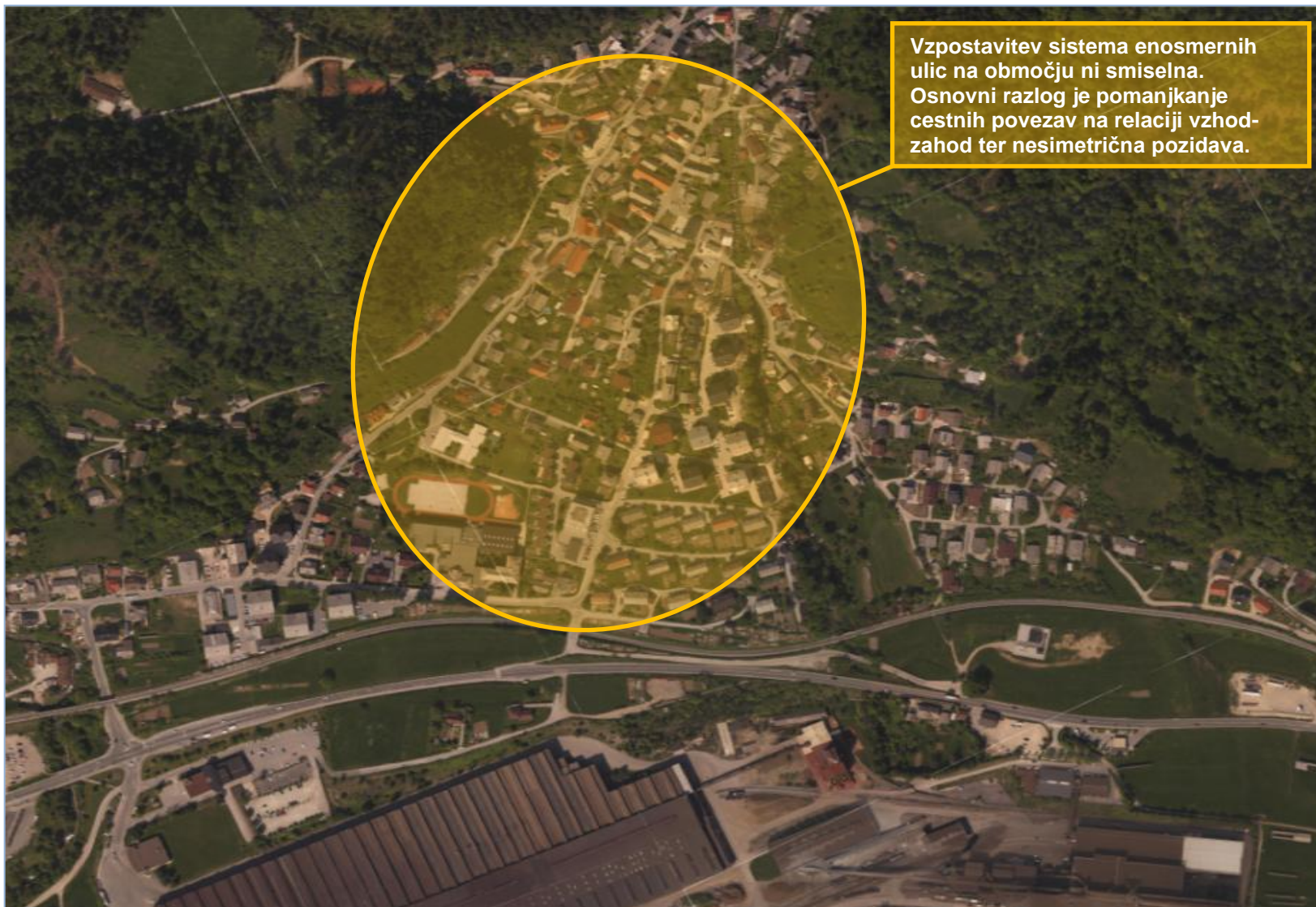
Shematični prikaz predlagane prometne ureditve je podan na spodnji sliki.



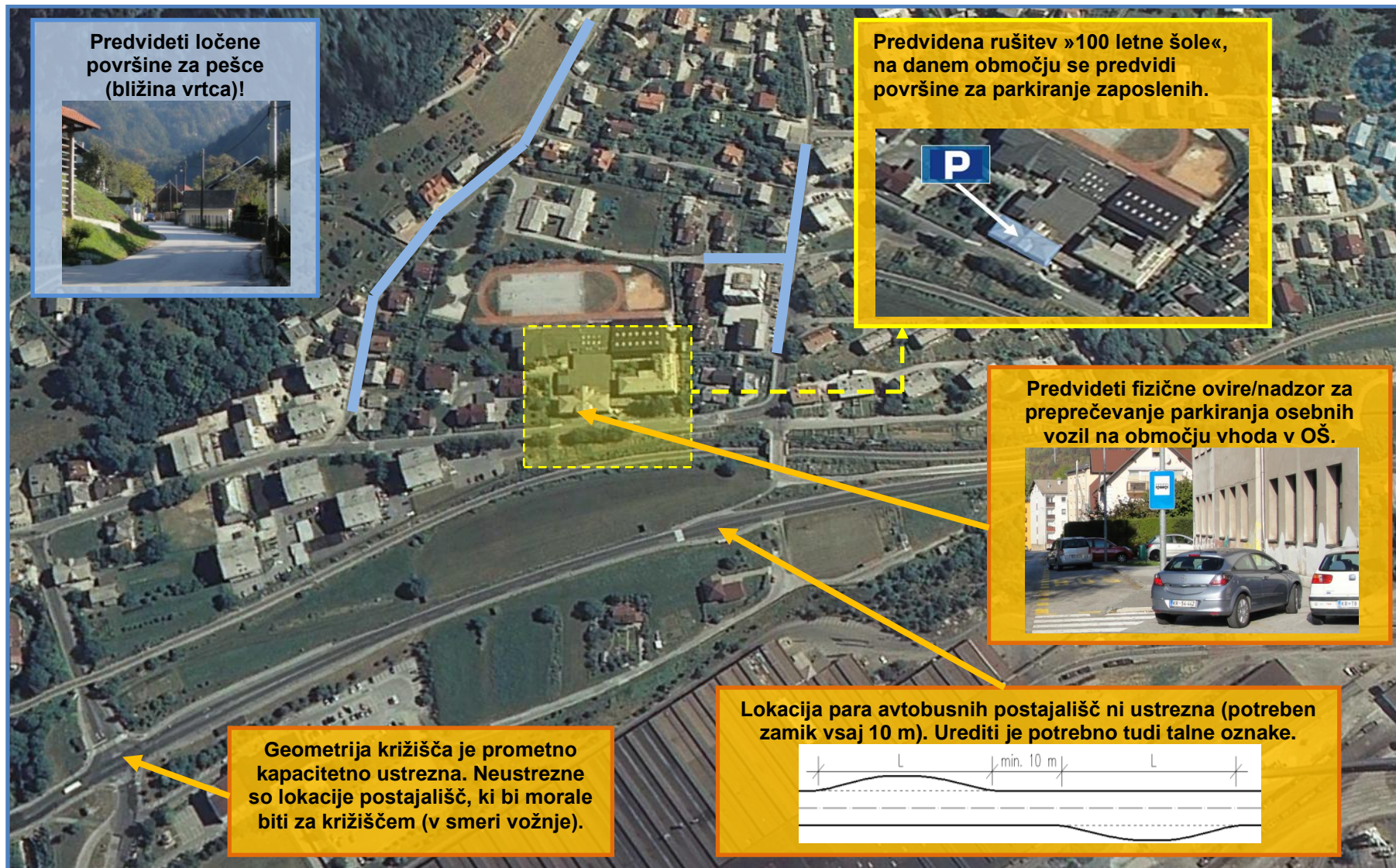
Shematičen prikaz bodoče prometne ureditve na območju letnega kopališča Uklava.



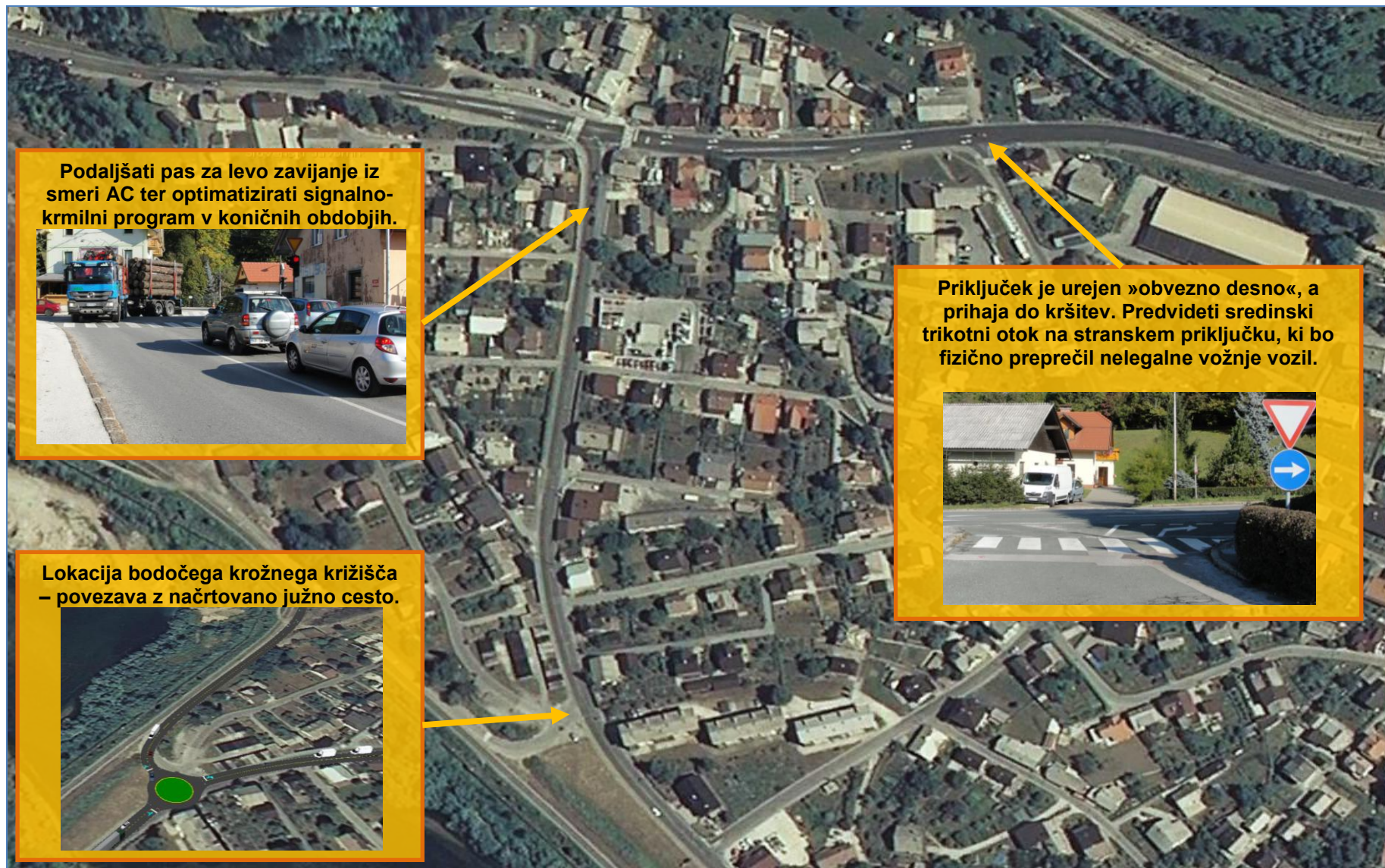
Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje naselja Potoki.



Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje Koroška Bela.



Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje Koroška Bela.



Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje Javornik.



Območje je prometno izrazito neurejeno (bližina OŠ)! Potrebni ukrepi so: 1 prometni pas na stranski smeri se ukine, sanacija vozišča, predvideti hodnik za pešce, fizične ovire za preprečevanje nelegalnega parkiranja, postavitve prometnega ogledala za vozila, ki se vključujejo na državno ceno, cona 30...

Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje Cesta železarjev-Industrijska ulica.



Območje je iz vidika prometa dobro in dolgoročno urejeno. Urejene so površine za pešce/kolesarje, parkirnih površin je zadosti. Križišča bodo omogočala dobro dinamiko prometa tudi ob izgradnji južne obvoznice v mestno omrežje.

Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje »pri občini«.



Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje »pri žel. postaji«.



Obstoječ režim parkiranja na območju zdravstvenega doma je dober, saj preprečuje dolgotrajno parkiranje.

Glavni prometni problem danega območja je parkiranje, kar je analizirano v skladnem poglavju. Iz vidika cestnih ureditev je potrebno sanirati vozišče enosmerne ulice ter predvsem s pomočjo prometne signalizacije vzpostaviti urejen prometni režim (čas dostave, čas parkiranja za zunanje obiskovalce), vzpostavi cono 20 km/h ter postavitev fizičnih ovir za preprečevanje nelegalnega parkiranja

Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje »center II«.



Prometna geometrija in režim križišča sta kapacitetno ustrezna.

Zbirne ceste na območju blokovskih naselij so dobro urejene (cona 30, pločniki). Osnovni problem je parkiranje in nelegalni prehodi, kar je analizirano v drugih poglavjih. Uvedba enosmernega prometa ni smiselna.

Prometna ureditev v okolici OŠ je dobra (prometna signalizacija, cona 30, delno enosmerni režim...). Neustrezno rešen je parkirni režim zaposlenih (zaparkirana igrišča...).

Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje »Cirila Tavčarja«.



Območje iz vidika cestnega omrežja načeloma ni problematično (razen parkiranja). Obnoviti bi bilo potrebno določeno prometno signalizacijo, ki ni več v skladu z zakonodajo.



Križišče je predimenzionirano, ima preveliko število in preširoke prometne pasove, hitrosti vozil so posledično prevelike kar niža prometno varnost.



V sklopu OPPN Plavški travnik II je predvidena rekonstrukcija danega križišča v krožno križišče. Glede na razpoložljiv prostor in lokacijo križišča, je predviden ukrep ustrezen. Za zagotavljanje celostne ureditve območja se uredi tudi bližnji most čez Savo Dolinko, ki je v obstoječem stanju izrazito neurejen (ni površin za pešce, poškodbe na vozišču ipd.)

Poudariti prometno vertikalno in horizontalno označitev stranske prometne smeri v križišču.

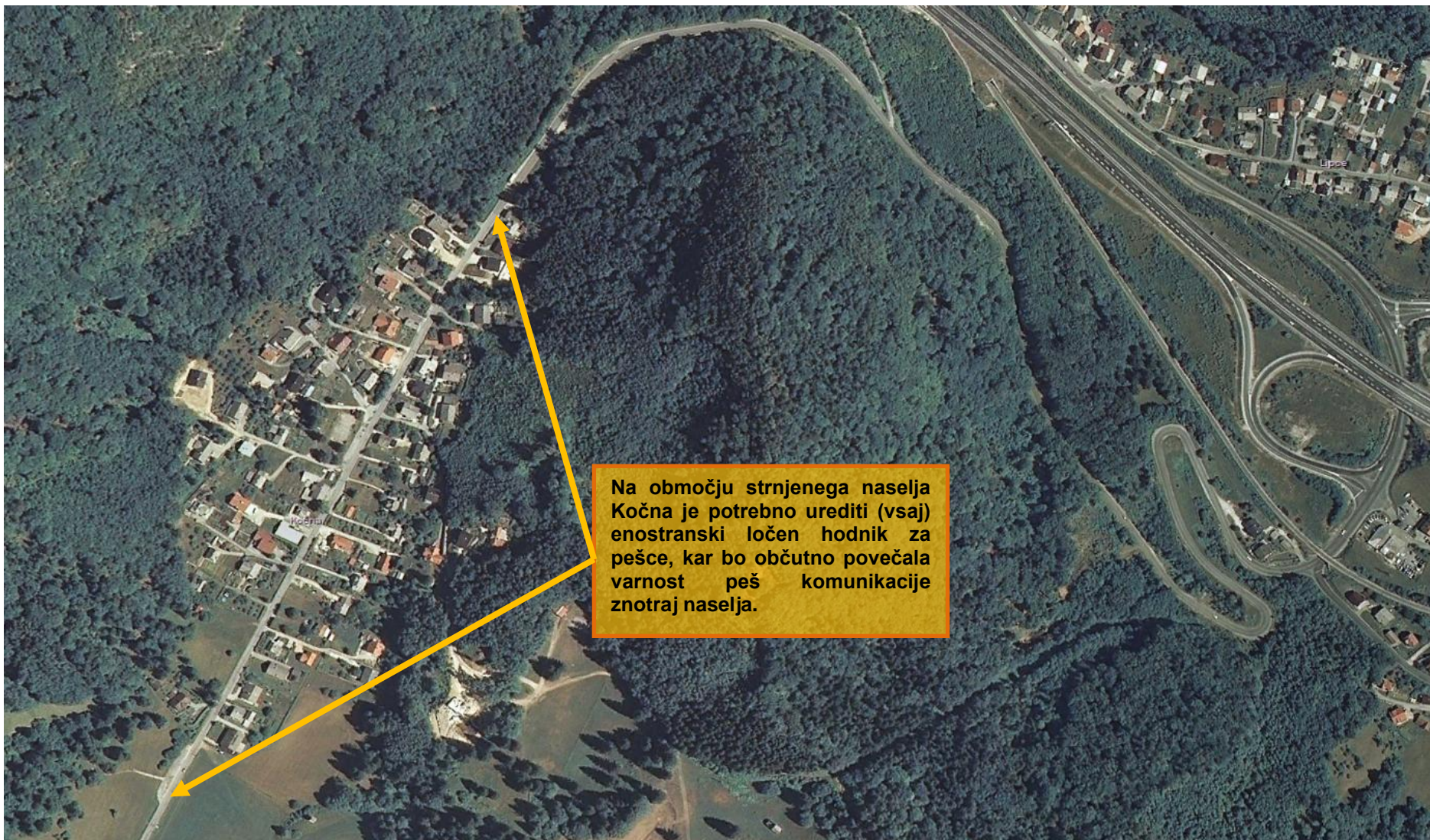
Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje »Hrušica«.



Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje »ceste 1. maja«.



Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje »Blejska Dobrava«.



Analiza cestnega omrežja in smernice bodočih ukrepov – območje »Kočna«.

V sklopu modernizacije državnih cest se predlaga vzpostavitev prehoda za pešce na območju žel. postaje Slovenski Javornik, preko državne ceste. Na danem območju prihaja do nelegalnih prehodov pešcev, kar je posledica lokacije žel. postaje severno od regionalne ceste ter naselja Sl. Javornik južno od regionalne ceste. Na danem območju se nahaja tudi obojestranski par avtobusnih postajališč. V bližini ni ostalih prehodov za pešce preko regionalne ceste, zato je vzpostavitev peš prehoda upravičena tudi iz vidika zakonskih direktiv (pred in za lokacijo načrtovanega prehoda ni drugega prehoda v dolžini 150 m). V bližini žel. postaje se nahaja tudi pošta in kulturni dom, kar še dodatno potencira potrebo po predlaganem prehodu. Vzpostavitev novega peš prehoda je pogojena s soglasjem Direkcije RS za ceste (izdelava elaborata prometne ureditve z dokazovanjem ustreznosti lokacije iz vidika preglednosti in prometne varnosti).



Vzpostavitev prehoda za pešce na območju železniške postaje Slovenski Javornik.



Lokacija železniške postaje se nahaja na drugi strani železniške proge (5 tirov!) kot naselje. Predlagana lokacija je atraktivna za uporabo (bližina naselja) ter hkrati tudi upošteva bodoče prostorske ureditve na danem območju (izgradnja poslovno-obrtno cone).

Vzpostavitev nadhoda za pešce na območju železniške postaje Blejska Dobrava.

7. GENERALNI POVZETEK

Generalni povzetek opravljene prometne študije je sledeč:

- Za ureditev mirujočega prometa je potrebno slediti smernicam podanim v nalogi. Edina rešitev za mesto Jesenice, glede na omejen prostor in gosto poselitev, je parkiranje v več nivojih. Predlaga se predvsem uvedba modularnih sistemov parkiranja (manjši sistemi na območju obstoječih neustreznih individualnih garaž ter večji sistemi na območju večjih »divjih« parkirišč). Predvsem na območju »center II« se naj uvede abonentki sistem za stanovalce in vzpostavi plačljivo dolgoročno parkiranje za zunanje obiskovalce.
- Realno gledano se predvideva izgradnja ene klasične garažne hiše na območju Alpetur, ki bi glede na lokacijo bila zanimiva za večje zaledno območje.
- Izvesti je potrebno dodatne raziskave (ankete med prebivalci), v kombinaciji z ostalimi analizami predvsem v smisli finančne konstrukcije in zasebnega partnerstva (kombiniranje garažne hiše »Alpetur« z dodanimi vsebinami).
- Način in cena uporabe garažne hiše Alpetur, mora biti znana pred izgradnjo!
- Alternativa več nivojskim rešitvam parkiranja za območje mesta Jesenice je parkiranje na obrobju mesta po sistemu P+R. Dana ideja bo najbrž naletela na odpor prebivalcev.
- Že danes je potrebno misliti na bodoče prometne smernice na področju parkiranja. Predlaga se postavitvev parkomatov, kjer so (bodo) potrebni z solarnim napajanjem ter priprava na mestno elektro mobilnost (postavitev napajalnega mesta).
- Na podlagi sheme v prometni študiji se naj izdela Elaborat začasne prometne ureditve, za čas večjih dogodkov v dvorani Podmežakla (hokejske tekme in EP v košarki), ki ga mora potrditi tudi DRSC. Na podlagi navedenega se vzpostavi predlagan začasen prometni režim, ki bo imel za posledico večji »prometni red«.
- Celostno se naj ureja tudi kolesarski promet, tako za potrebe lokalnega prebivalstva (povečanje števila kolesarjev lahko povzroči šele urejena osnovna in spremljajoča infrastruktura) kot tudi daljinskih »turističnih« kolesarjev na relaciji Kr. Gora – Bled.
- Ustrezno, na podlagi veljavnih pravilnikov in tehničnih specifikacij je potrebno urediti tudi peš površine (v prvi vrsti prehode v bližini vrtcev in šol skupaj z navezavo hodnikov za pešce) ter avtobusna postajališča. Iz vidika neobstoja hodnikov za pešce sta kritični predvsem naselji Blejska Dobrava in Kočna.
- Pri ureditvah se naj upošteva tudi kriterije, ki veljajo za invalidne in slepe ter slabovidne osebe (spuščeni robniki, urejene taktilne površine, posebna parkirišča,..).
- Za izboljšanje javnega mestnega prometa se naj izdela tudi finančni in terminski načrt ter pristopi k zvišanju kakovosti javnega prometa, kot podano. Brez aktivnosti na tem področju ni pričakovati sprememb.

Ostali povzetki oz. podane smernice so navedene znotraj posameznih poglavij. Glede na obseg vseh smernic, seveda ni moč pričakovati rešitve vseh problemov takoj. Reševanja se je potrebno lotiti načrtno po (predlaganem) terminskem planu ter imeti v mislih vizijo mesta in občine Jesenice, kot območje prijazno alternativnim oblikam prometa z čim bolj urejenimi parkirnimi površinami, katerih ureditve so sodobne in v vzor ostalim slovenskim mestom in širše.

Ukrepov, da bi zmanjšali obstoječo in bodočo količino prometa ni veliko. Navade večine današnjega prebivalstva so žal v veliki meri povezana z lastno motorizacijo. Nadgradnja in oprema kolesarske infrastrukture ter javnega mestnega prometa, lahko pripomore k manj motoriziranim vožnjam znotraj mesta. Omenjeno ni moč pričakovati v kratkem roku.

K analiziranim kritičnim točkam, kjer se predlagajo manj zahtevne ureditve (avtobusna postajališča, ureditev površin za pešce in tudi kolesarje) je potrebno pristopiti čim prej, saj je razmerje med investicijo in »povratnim učinkom« zelo ugodno in takoj vidno ter uporabno udeležencem v prometu. Prvi korak je seveda izdelana projektna dokumentacija (idejni projekt), ki lahko potrdi predvidene ukrepe oz. na podlagi omejitev v prostoru poda realne rešitve!

*Prometna študija mora predstavljati temeljni dokument za Občino Jesenice pri kreiranju prihodnje prometne politike, skupaj z izdelanim prometnim modelom. Zavedati se je potrebno, da je prometna študija in tudi prometni model »živ« **dokument, ki ga je potrebno periodično nadgrajevati oz. ažurirati (npr. vsakih 5 let), skladno z bodočimi novogradnjami ter spremembami na cestnem omrežju. Le tako lahko doseže svoj osnovni namen.***

Ostali zaključki, ki se nanašajo na vsebine prometnega modela (analize odvijanja in infrastrukture dinamičnega osebnega in tovornega prometa) ter vsebine vezane na železniški promet (načrtovana ne nivojska križanja za pešce, bodoče ureditve železniškega prometa v občini na državnem nivoju, ureditev ostalega prometa v okolici žel. postaje ipd.), pa so podane v ostalih dveh vsebinskih sklopih (zvezek 2 in zvezek 3).

Maribor; junij 2012

mag. Matej DOBOVŠEK univ.dipl.inž.prom.

