



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA KOHEZIJO
IN REGIONALNI RAZVOJ

SMART
MOVE

funded by
Iceland
Liechtenstein
Norway grants

SmartMOVE: Pametne rešitve za trajnostno mobilnost

www.smart-move.si

Partnerji projekta



RRA LUR
regionalna razvojna agencija
ljubljske urbane regije



**Institut
"Jožef Stefan"**
Ljubljana, Slovenija



ZDS
ZDRUŽENJE
DELODAJALCEV
SLOVENIJE



Institut
za politike prostora
Institute
for Spatial Policies



PARTNERSTVO
ZA TRAJNOSTNO
GOSPODARSTVO



NORDLANDSFORSKNING
NORDLAND RESEARCH INSTITUTE

DS T1: Izdelava in implementacija mobilnostnih načrtov velikih generatorjev prometa

D.3.1 Zbirka mobilnostnih načrtov

Mobilnostni načrt za Krajski park Ljubljansko barje

Pripravil: Ljubljanski urbanistični zavod d.d.

Ljubljana, marec 2024

»Ta dokument je nastal s finančno podporo Finančnega mehanizma EGP. Za vsebino tega dokumenta je odgovoren izključno Ljubljanski urbanistični zavod d.d. in zanj v nobenem primeru ne velja, da odraža stališča Nosilca programa Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje.«



Osnovni podatki o mobilnostnem načrtu

ELABORAT	Mobilnostni načrt za Krajinski park Ljubljansko barje	
IZDELOVALEC	Ljubljanski urbanistični zavod d.d. Verovškova ulica 64 1000 Ljubljana	ŽIG IN PODPIS
ODGOVORNA OSEBA IZDELOVALCA	dr. Jure Zavrtanik, glavni izvršni direktor	
ODGOVORNA OSEBA V USTANOV (JAVNI ZAVOD KRAJINSKI PARK LJUBLJANSKO BARJE)	Janez Kastelic, direktor	
AVTORJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA	Rok Vodopivec Maruša Strmec Klemen Milovanović	
ČLANI PROJEKTNEGA ODBORA ZA IZDELAVO MOBILNOSTNEGA NAČRTA	Janez Kastelic (Javni zavod KPLB) Maša Bratina (Javni zavod KPLB) Klemen Gostič (RRA LUR) Brina Medvešček (RRA LUR) dr. Aidan Cerar (IPoP) Karina Sirk (IPoP) Rok Vodopivec (LUZ) Maruša Strmec (LUZ) Klemen Milovanović (LUZ)	
KRAJ IN DATUM	Ljubljana, marec 2024	



Kazalo vsebine

Osnovni podatki o mobilnostnem načrtu	3
Kazalo vsebine	4
Splošno o mobilnostnem načrtu	6
Projekt SmartMOVE	6
Kaj je mobilnostni načrt	7
Proces priprave mobilnostnega načrta	8
Veljavnost mobilnostnega načrta	10
Predstavitev Krajinskega parka Ljubljansko barje	11
Splošno o Ljubljanskem barju	11
Ljubljansko barje kot turistična destinacija	12
Poselitev Ljubljanskega barja (lokalno prebivalstvo)	13
Povzetki predhodno izdelanih študij in dokumentov	15
Občinske celostne prometne strategije	15
Regijska celostna prometna strategija	22
Ostali dokumenti in študije	24
Primeri dobrih praks	25
Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp	25
Mobilnostni načrt turistične destinacije Predjama	26
Vstopne točke v Krajinski park Ljubljansko barje	28
Analiza obstoječega stanja	38
Metodologija in vsebina analize obstoječega stanja	38
Ključne ugotovitve fokusne skupine z zaposlenimi v Javnem zavodu KPLB	38
Povzetek predhodno izdelanih anket o potovalnih navadah	42
Analiza dostopnosti	44
Dostopnost do glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša	44
Dostopnost do glavne vstopne točke Center Barje	51
Dostopnost do stranske vstopne točke Podpeč	57
Dostopnost do stranske vstopne točke Športni park Bevke	64
Dostopnost do stranske vstopne točke Ig Morostig	65
Vizija in cilji mobilnostnega načrta	72
Scenarij mobilnostnega načrta	78
Scenarij 1: Gradnja infrastrukture	78
Scenarij 2: Upravljanje mobilnosti	78
Ukrepi mobilnostnega načrta	80
Izbrana področja ukrepov	80
Splošni ukrepi za celotno območje KPLB	81
Pregled nabora ukrepov	81
Opis ukrepov	82



Specifični ukrepi za vstopno točko Barje Rakova Jelša	89
Pregled nabora ukrepov	89
Opis ukrepov	90
Specifični ukrepi za vstopno točko Center Barje	96
Pregled nabora ukrepov	96
Opis ukrepov	97
Specifični ukrepi za vstopno točko Podpeč	102
Pregled nabora ukrepov	102
Opis ukrepov	103
Specifični ukrepi za vstopno točko Športni park Bevke	107
Pregled nabora ukrepov	107
Opis ukrepov	108
Specifični ukrepi za vstopno točko Ig Morostig	112
Pregled nabora ukrepov	112
Opis ukrepov	113
Akcijski načrt	116
Viri	123

Splošno o mobilnostnem načrtu

Projekt SmartMOVE

Projekt SmartMOVE: Pametne rešitve za trajnostno mobilnost v Sloveniji naslavlja izziv trajnostne mobilnosti na lokacijah z veliko prometa, v tem primeru gre za Ljubljansko urbano regijo (kratica LUR) z glavnim mestom Ljubljano, ki je najpomembnejši cilj dnevnih migracijskih tokov v Sloveniji. V Ljubljani je več kot 220.000 delovni mest oziroma več kot četrtnina vseh delovnih mest v Sloveniji, zaradi katerih se več kot 120.000 ljudi dnevno pripelje v Ljubljano od drugod. LUR torej postaja območje z največ prometa in prostor z največjimi negativnimi eksternalijami mobilnosti v Sloveniji, kar kaže na strukturne izzive trajnostne mobilnosti v Sloveniji, ki jih projekt SmartMOVE neposredno obravnava. V tem kontekstu projekt naslavlja izzive trajnostne mobilnosti v Sloveniji (s poudarkom na Ljubljani), in sicer: (1) število potnikov v mestnem in cestnem javnem prevozu pada že od 2017; (2) 41 % padec prepeljanih potnikov v železniškem prometu; (3) rast števila osebnih avtomobilov v zadnjem desetletju za 10 %; (4) delež sopotništva (7 %) nižji od povprečja EU; (5) Ljubljana kot najbolj obremenjeno prometno vozlišče v državi (več kot 120.000 ljudi se pripelje od drugod).

Osrednji cilj projekta je omejevanje negativnih okoljskih eksternalij, ki so posledica netrajnostnih oblik mobilnosti, h katerim projekt prispeva z izdelavo mobilnostnih načrtov za upravljanje trajnostne mobilnosti na lokacijah z veliko prometa in izboljšanjem upravljanju trajnostne mobilnosti v Sloveniji. Specifični cilji projekta so: (1) vzpostavitev dveh pilotnih povezav dinamičnega skupinskega prevoza; (2) izdelati 5 načrtov trajnostne mobilnosti za podjetja oziroma podelitev certifikatov s področja trajnostne mobilnosti; (3) opolnomočiti vsaj 2.000 zaposlenih in 50 delodajalcev glede pomena in možnosti uporabe načinov trajnostne mobilnosti za prevoz na in z dela.

Partnerji v projektu SmartMOVE so:

- RRA LUR (Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije) – vodilni partner
- LUZ (Ljubljanski urbanistični zavod)
- IJS (Institut Jožef Stefan)
- IPOP (Inštitut za politike prostora)
- GoOpti
- CER (Center energetske učinkovitosti rešitev)
- ZDS (Združenje delodajalcev Slovenije)
- Raziskovalni inštitut Nordland (Nordland Research Institute)

V okviru delovnega sklopa (DS) T1: Izdelava in implementacija mobilnostnih načrtov velikih generatorjev prometa bo izdelanih pet mobilnostnih načrtov za ustanove, pri čemer bodo vsi mobilnostni načrti izdelani ob upoštevanju načel celostne obravnave mobilnosti in trajnostnega pristopa.

V okviru projekta SmartMOVE bodo mobilnostni načrti izdelani za naslednje ustanove oziroma območja:

- UKC Ljubljana
- BTC d.d.
- Studio Moderna d.o.o.
- IKEA Slovenija d.o.o.
- Krajinski park Ljubljansko barje

Osnovni cilj mobilnostnih načrtov v okviru projekta SmartMOVE je zmanjšanje deleža uporabe lastnega osebnega avtomobila med zaposlenimi v ustanovah oziroma drugimi relevantnimi uporabniki (obiskovalci, turisti, prebivalci, in sicer na račun povečanja deleža rabe drugih trajnostnih oblik mobilnosti (npr. JPP, kolesarjenje, hoja, skupinski prevozi).

Kaj je mobilnostni načrt

Mobilnostni načrt je strateški dokument, ki omogoča aktivno urejanje dostopnosti do območja obravnave oziroma optimizacijo mirujočega prometa (parkiranja) z načrtovanjem ukrepov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in posledično na pozitiven način ozaveščajo uporabnike o razponu možnosti in učinkih uporabe različnih prevoznih možnosti za opravljanje vsakodnevnih potovanj.

Mobilnostni načrti po svoji vsebini in strukturi v veliki meri sledijo Celostnim prometnim strategijam (CPS), vendar so pri območju obravnave omejeni zgolj na posamezno lokacijo (npr. na ustanovo ali del naselja). Mobilnostni načrti so zato eden izmed ključnih ukrepov Celostnih prometnih strategij, saj lahko njihova izdelava pomembno prispeva k doseganju splošnih in podrobnih ciljev strategij posameznih občin.

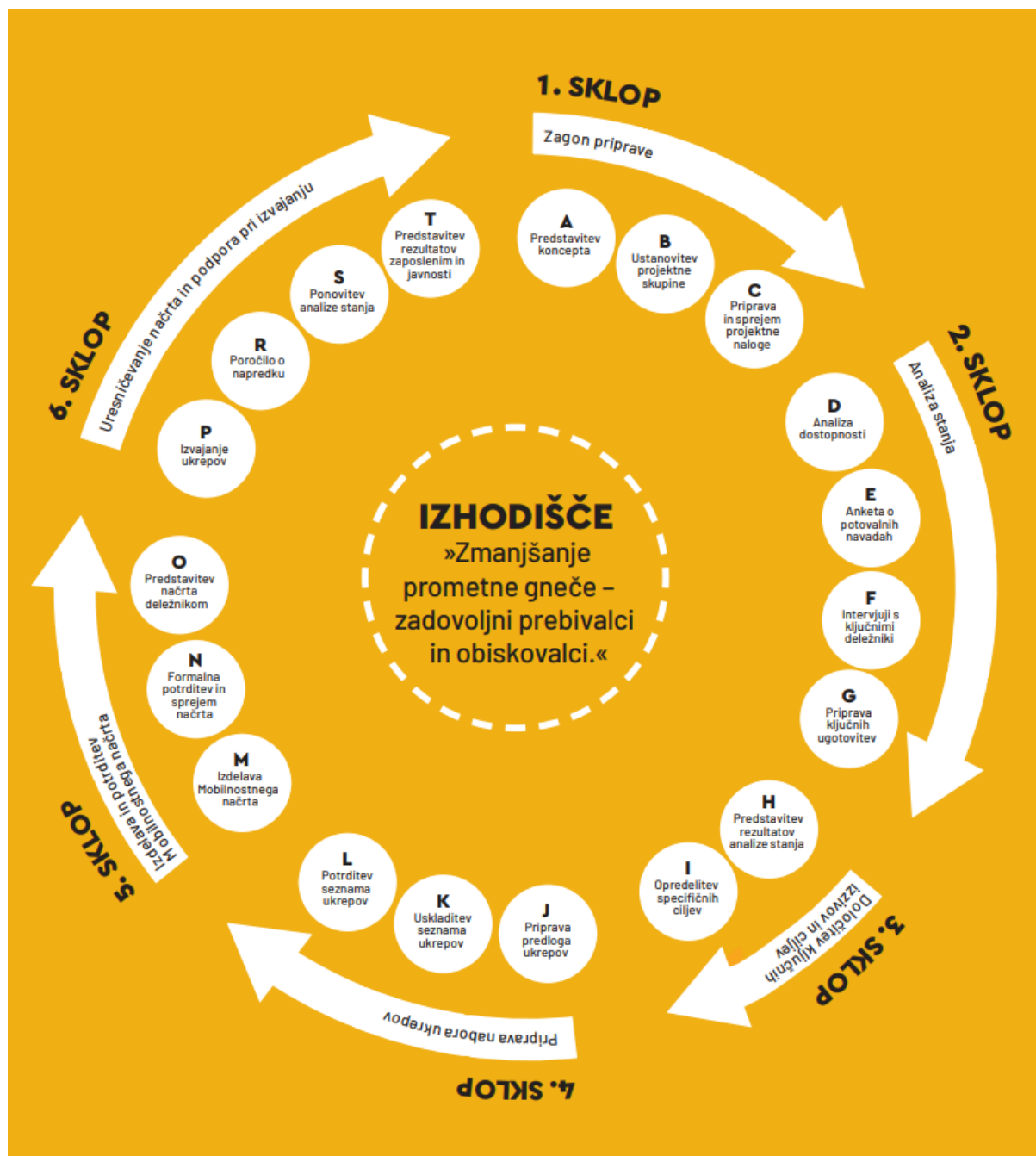
Priprava oziroma uvedba mobilnostnih načrtov lahko pozitivno vpliva na povečanje deleža uporabe trajnostnih potovalnih načinov, kot so JPP, kolo in hoja, za opravljanje vsakodnevnih potovanj do območja obravnave. Poleg spreminjanja potovalnih navad mobilnostni načrti ustanovam oziroma obravnavanim območjem prinašajo tudi druge koristi, kot je zmanjšanje obremenjenosti cest v okolici ustanove in širše, kar je še posebej pomembno v času prometnih konic, z novimi ureditvami pa se izboljša tudi dostopnost do lokacije in prometna varnost.

Ključni del mobilnostnih načrtov je celovit nabor ukrepov, s katerimi se vpliva na spreminjanje potovalnih navad uporabnikov, pri čemer se mobilnostni načrt osredotoča predvsem na tiste uporabnike, ki si želijo oziroma so pripravljeni spremeniti svoje vsakodnevne potovalne navade in lahko to tudi realno uresničijo. Obenem mobilnostni načrt prispeva k izboljšanju razmer za tiste uporabnike, ki namesto osebnega avtomobila že sedaj uporabljajo druge, bolj trajnostne potovalne načine. Pristop mobilnostnih načrtov v splošnem temelji na mehkih ukrepih, kot so npr. obveščanje, izobraževanje in organizacija storitev znotraj obstoječih infrastrukturnih kapacitet. Z mobilnostnim načrtom predlagani mehki ukrepi praviloma niso finančno zahtevni, a dosegajo ugodno razmerje med stroški in koristmi.

Kljub temu, da se mobilnostni načrti prednostno posvečajo upravljanju prometnega povpraševanja, so lahko vanj vključeni tudi stroškovno zahtevnejši infrastrukturni ukrepi, s katerimi se spodbuja uporabo trajnostnih oblik prevozov (npr. gradnja avtobusnih postajališč, kolesarskih stez, kolesarnic in pločnikov). Nasprotno so iz mobilnostnega načrta praviloma izpuščeni infrastrukturni ukrepi, ki bi spodbujali uporabo lastnega osebnega vozila (npr. gradnja dodatnih parkirnih površin).

Proces priprave mobilnostnega načrta

Proces izdelave Mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje se je začel v septembru 2022. Kot vsi ostali mobilnostni načrti v okviru projekta SmartMOVE, je tudi Mobilnostni načrt za Krajinski park Ljubljansko barje (MN KPLB) izdelan ob upoštevanju Nacionalnih smernic za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove (RS, Ministrstvo za infrastrukturo, 2019), pri čemer je proces izdelave sledil naslednji metodologiji:



Slika 1: Ključne faze in aktivnosti v procesu izdelave mobilnostnega načrta
(vir: Nacionalne smernice za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove, RS Ministrstvo za infrastrukturo, 2019)

1. sklop: zagon priprave

V začetni fazi je bil oblikovan projektni odbor za pripravo mobilnostnega načrta, v katerega so bili vključeni tako predstavniki partnerjev v projektu SmartMOVE, kot tudi predstavniki Javnega zavoda Krajinski park Ljubljansko barje. Imenovan projektni odbor je potrjeval vse ključne odločitve pri pripravi mobilnostnega načrta, pri čemer so bili vsi člani vključeni v vse posamezne procesne faze izdelave mobilnostnega načrta, ki so podrobneje opisane v nadaljevanju.

Projektni odbor za izdelavo Mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje so sestavljali:

Člani projektnega odbora, imenovani s strani ustanove

- Janez Kastelic (Javni zavod KPLB)
- Maša Bratina (Javni zavod KPLB)

Člani projektnega odbora, imenovani s strani partnerstva projekta SmartMOVE

- Klemen Gostič (RRA LUR)
- Brina Medvešček (RRA LUR)
- Aidan Cerar (IPoP)
- Karina Sirk (IPoP)
- Rok Vodopivec (LUZ)
- Maruša Strmec (LUZ)
- Klemen Milovanović (LUZ)

2. sklop: analiza stanja

V procesu izdelave mobilnostnega načrta je bila izvedena analiza dostopnosti do izbranih vstopnih točk na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje (KPLB) v obstoječi prometni ureditvi z uporabo različnih mobilnostnih sredstev (osebni avtomobil, JPP, kolesarjenje, hoja). Na podlagi ugotovitev fokusne skupine z zaposlenimi v Javnem zavodu KPLB so bile v dokumentu obravnavane tudi obstoječe potovalne navade različnih uporabnikov krajinskega parka (turisti, obiskovalci, lokalno prebivalstvo) ter možni potenciali za spremembe le-teh.

3. sklop: določitev ključnih izzivov in ciljev

Na podlagi izvedene analize stanja, ki je vključevala tudi anketo o potovalnih navadah zaposlenih, je bila v nadaljevanju določena vizija mobilnostnega načrta ter cilji, ki jih z mobilnostnim načrtom želimo doseči. Cilji mobilnostnega načrta se nanašajo predvsem na spreminjanje potovalnih navad uporabnikov oziroma na zmanjšanje rabe lastnega osebnega vozila za prihod na območje Krajinskega parka Ljubljansko barje.

4. sklop: priprava nabora ukrepov

Z namenom doseganja zastavljenih ciljev je bil oblikovan nabor ukrepov, ki predstavlja ključni del vsebine mobilnostnega načrta. V okviru mobilnostnega načrta so bili predlagani ukrepi iz petih ključnih področij oziroma stebrov mobilnosti, in sicer:

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

5. sklop: izdelava in potrditev mobilnostnega načrta

Po dokončni potrditvi seznama ukrepov s strani projektnega odbora oziroma s strani vodstva ustanove je bil izdelan končni dokument mobilnostnega načrta, katerega del je tudi akcijski načrt izvajanja izbranih ukrepov z osnovnim opisom ukrepov, ocenjenimi stroški implementacije (kjer je le-te mogoče oceniti) in predlagano časovnico.

6. sklop: uresničevanje načrta in podpora pri izvajanju

Po potrditvi mobilnostnega načrta bodo ukrepi in vse ostale ključne vsebine predstavljene zainteresirani javnosti oziroma zaposlenim v ustanovi. Člani projektnega odbora za izdelavo mobilnostnega načrta, imenovani s strani partnerstva projekta SmartMOVE, bodo ustanovi v tej fazi nudili podporo pri izvajanju ukrepov in izobraževanju zaposlenih.

Veljavnost mobilnostnega načrta

Mobilnostni načrt za Krajinski park Ljubljansko barje je izdelan za obdobje med 2024 in 2028 (pet-letno obdobje veljavnosti mobilnostnega načrta). V izbranem časovnem obdobju je predvidena implementacija z mobilnostnim načrtom predlaganih ukrepov, ki se jih izvede z namenom spreminjanja potovalnih navad različnih uporabnikov krajinskega parka (turisti, obiskovalci, lokalno prebivalstvo), skladno z zmožnostmi za njihovo izvajanje s strani upravljavca krajinskega parka.

Po preteku petletnega obdobja je z ustreznimi instrumenti in metodologijam (npr. izvedba ankete in/ali fokusnih skupin z različnimi uporabniki) smiselno ponovno izdelati analizo stanja, vključno z anketami o potovalnih navadah uporabnikov, s čimer se neposredno preveri učinkovitost implementiranih ukrepov. V primeru, da je s ponovitvenimi aktivnostmi ugotovljeno, da se na obravnavanem območju delež uporabe osebnega vozila, kljub uvedenim ukrepom, ne zmanjšuje, je smiselno mobilnostni načrt novelirati oziroma vanj dodati nove oziroma prilagoditi že sprejete ukrepe.

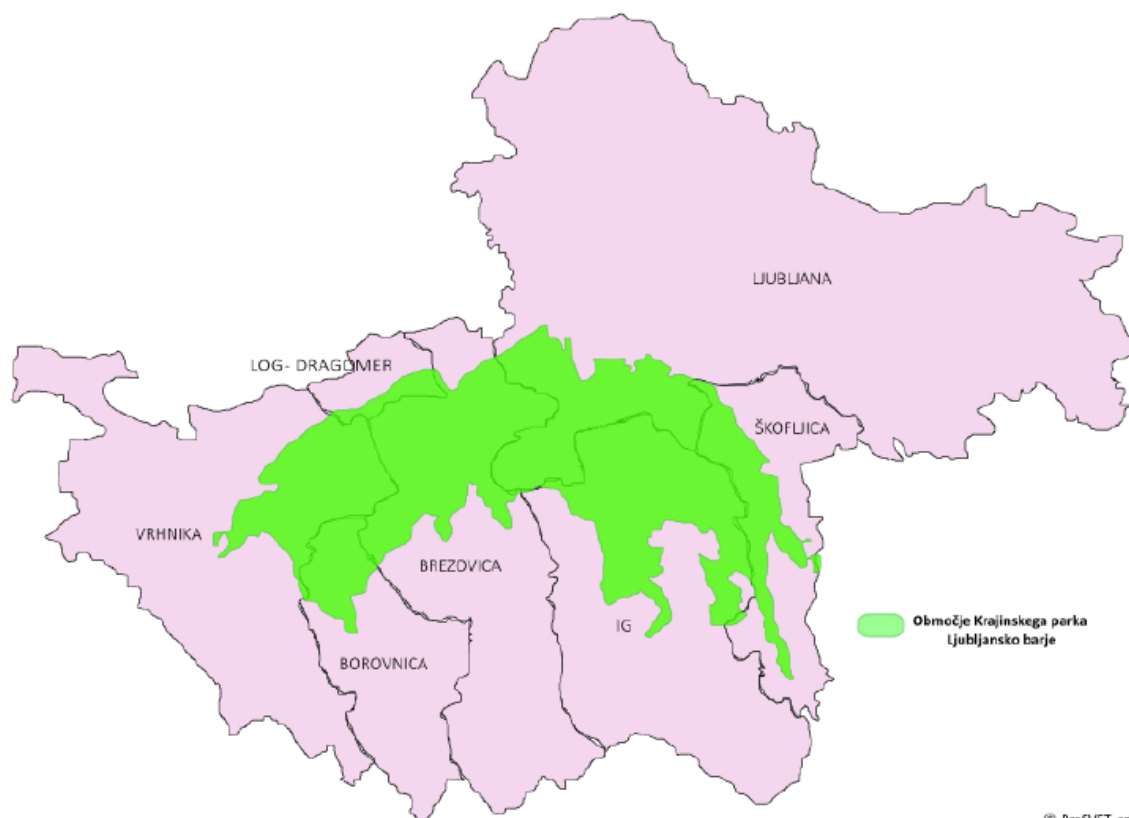
Predstavitev Krajinskega parka Ljubljansko barje

Splošno o Ljubljanskem barju

Krajinski park Ljubljansko barje (KPLB) je krajinski park, ki zajema območje Ljubljanskega barja in je bil ustanovljen leta 2008. Površina krajinskega parka se razteza na območju sedmih občin, in sicer občin Brezovica, Borovnica, Ig, Log – Dragomer, Škofljica, Vrhnika ter Mestne občine Ljubljana.

Ljubljansko barje je sicer zemljepisno ime za območje močvirne ravnice, ki leži med Ljubljano, Vrhniko, Krimom in Škofljico. Razprostira se na približno 160 km² površine, medtem ko je kot Krajinski park Ljubljansko barje zavarovanih 135 km². Urbane površine predstavljajo okoli 5 % površine KPLB, 1 % zavzemajo vodne površine (stoječe vode, jarki, kanali, reke, potoki), 9 % površin pa pokriva gozd. Več kot dve tretjini površine parka predstavljajo kmetijske površine, pri čemer prevladujejo travniki, sledijo pa jim njive in vrtovi. Čeprav je pokrajino s svojimi posegi sooblikoval človek, se je na Ljubljanskem barju ohranila velika krajinska in biotska raznovrstnost. Mozaik različnih habitatov predstavlja bivališče mnogim rastlinam in živalim, ki jih drugod po Sloveniji oziroma Evropi srečamo le redko. Tudi kulturna dediščina na obravnavanem območju Ljubljanskega barja je izjemna, saj so tu svoj pečat pustile številne kulture, od prazgodovinskih koliščarjev do antičnih Rimljanov.

Danes območje KPLB predstavlja priljubljeno rekreacijsko območje na pragu Ljubljane, po katerem vodijo številne kolesarske in tematske pohodniške poti. Da bi bil obisk parka čim bolj trajnosten, je treba obiskovalce ozavešiti o pomenu Ljubljanskega barja in jih usmeriti stran od občutljivih predelov (vir: DIIP, Vstopna točka v Krajinski park Ljubljansko barje – Rakova Jelša, april 2022).



© ProSVET, april 2022

Slika 2: Umestitev Krajinskega parka -Ljubljansko barje v prostor
(vir: DIIP, Vstopna točka v Krajinski park Ljubljansko barje – Rakova Jelša, april 2022)

Ljubljansko barje kot turistična destinacija

Ljubljansko barje je kot turistično destinacijo možno zaslediti v več strateških dokumentih. V nadaljevanju so zapisani glavni poudarki in ugotovitve, ki izhajajo iz strateških dokumentov (predvsem iz dokumenta Strategija trajnostnega razvoja in trženja Krajinskega parka Ljubljansko barje kot turistične destinacije 2011 – 2015) in poudarjajo potencial razvoja Ljubljanskega barja kot turistične destinacije (povzeto iz dokumenta DIIP, Vstopna točka v Krajinski park Ljubljansko barje – Rakova Jelša, april 2022):

- **Bogate in zelo dobro ohranjene naravne danosti:** najpomembnejši del turistične ponudbe Ljubljanskega barja je tako vezan na naravne značilnosti in naravne vrednote – še posebej v smislu naravne krajine, tudi posamezne naravne znamenitosti. Kljub temu, da je Ljubljansko barje vključeno v območje Natura 2000 pa naravne danosti zaenkrat še niso dovolj izkoriščene in zato trenutno še ne predstavljajo konkurenčne prednosti Ljubljanskega barja kot turistične destinacije.
- **Bogata kulturna dediščina:** v to kategorijo spadajo arheološko bogata pokrajina, Ljublanica, koliščarska dediščina, posamezne kulturne atrakcije in podobno.
- **Lokacija krajinskega parka:** Ljubljansko barje se razprostira na pragu slovenske prestolnice Ljubljane, le nekaj korakov od zadnjih mestnih ulic. Glede na svojo lego na pragu Ljubljane ima eno izredno pomembno konkurenčno prednost - je lahko dostopno in ima močno zaledje Ljubljane, tako glede povpraševanja kot tudi prepoznavnosti in trženja. Zeleno zaledje omogoča umik iz mesta, nudi športne in kulturne aktivnosti ter prostor za razvoj turistične ponudbe.

Z geografskega vidika KPLB tvori zaokroženo naravno turistično destinacijo (kljub temu, da leži na območju sedmih občin) – vizualno in fizično je zaradi prepoznavne slike naravne krajine kompaktna celota oziroma tvori zaokroženo celoto.

Problematika KPLB kot turistične destinacije je predvsem pomanjkanje širše prepoznanih točk (močnih atrakcij), ki bi ustvarjale prepoznavnost območja in motiv za obisk ter posledično prispevale k ustvarjanju prihodkov. Obstajajo sicer naravne in kulturne atrakcije, ki pa razen redkih izjem niso motiv za prihod na obravnavano destinacijo, poleg tega pa niso povezane v integralni (doživljajsko močen in izkustveno naravnan) proizvod, po meri določene ciljne skupine.

Osnovna predstavitev Krajinskega parka Ljubljansko barje kot turistične destinacije

- Kategorija zavarovanja: Krajinski park V. kategorija po IUCN
- Mednarodni status: Od leta 2004 je območje Ljubljanskega barja uvrščeno v omrežje Natura 2000. Na območju KPLB se nahajata dve skupini prazgodovinskih kolišč, ki sta vpisani na UNESCO Seznam svetovne dediščine. V procesu je kandidatura Ljubljanskega barja za status mokrišča mednarodnega pomena po Ramsarski konvenciji.
- Članstvo v mednarodnih zvezah: KPLB je član mednarodne koordinacijske skupine za kolišča transnacionalnega serijskega spomeniškega območja "Prazgodovinska kolišča okoli Alp".
- Število ožjih zavarovanih območij: 15 (9 naravnih spomenikov in 6 naravnih rezervatov)
- Število naravnih vrednot: 55
- Število kulturnih spomenikov: 5 kulturnih spomenikov državnega pomena in 2 kulturna spomenika lokalnega pomena
- Število enot kulturne dediščine: 277

Poselitev Ljubljanskega barja (lokalno prebivalstvo)

Poleg turističnega pomena ima Ljubljansko barje tudi pomembno poselitveno vlogo. Za obravnavano območje so tako značilne različne skupine uporabnikov (npr. turisti, obiskovalci, lokalno prebivalstvo ...), za katere so značilne različne mobilnostne potrebe.

Območje Krajinskega parka Ljubljansko barje si upravno deli sedem občin, in sicer Občina Borovnica, Občina Brezovica, Občina Ig, Mestna občina Ljubljana, Občina Log-Dragomer, Občina Škofljica in Občina Vrhnika. Na obravnavanem območju je danes lociranih 22 naselij, ki so v celoti umeščena na območje Ljubljanskega barja, in sicer:

Oznaka	Občina	Naselja
1	Občine Borovnica	/
2	Občina Brezovica	Jezero, Notranje Gorice, Plešivca, Podplešivca, Vnanje Gorice in Žabnica (6 od 16 naselij v občini)
3	Občina Ig	Brest, Iška, Loka, Iška vas, Kremenica, Matena, Strahomer, Tomišelj, Vrbljane, Draga in Podkraj (11 od 25 naselij v občini)
4	Mestna občina Ljubljana	Črna vas in Lipe (2 od 39 naselij v občini)
5	Občina Log-Dragomer	/
6	Občina Škofljica	/
7	Občina Vrhnika	Bevke, Bistra in Blatna Brezovica (3 od 26 naselij v občini)

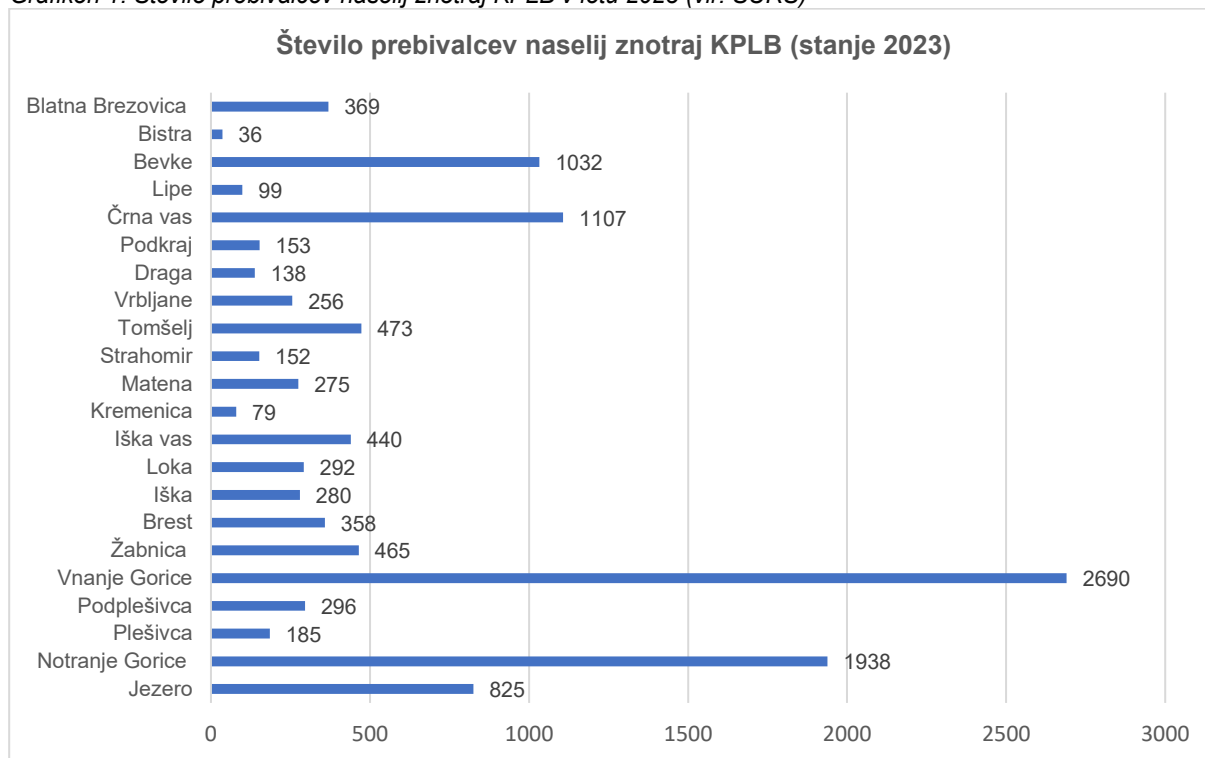
Znotraj parka so locirana tudi druga naselja, ki pa niso v celoti umeščena na območje Ljubljanskega barja, zato v demografsko analizo niso bila vključena. Med ta naselja spadajo del Ljubljane ob Ižanski cesti južno od obvoznice, del Iške, Podpeči, Verda, Sinje Gorice, Goričice, Prevalj in Kamnika pod Krimom, Loga in Lukovice pri Brezovici, Dola in Brega pri Borovnici ter manjši del naselij Pako, Gumnišče, Lavrica in Škofljica (Oven, 2012).

V analiziranih 22 naseljih na Ljubljanskem barju po zadnjih podatkih (2023) živi 11.938 prebivalcev.

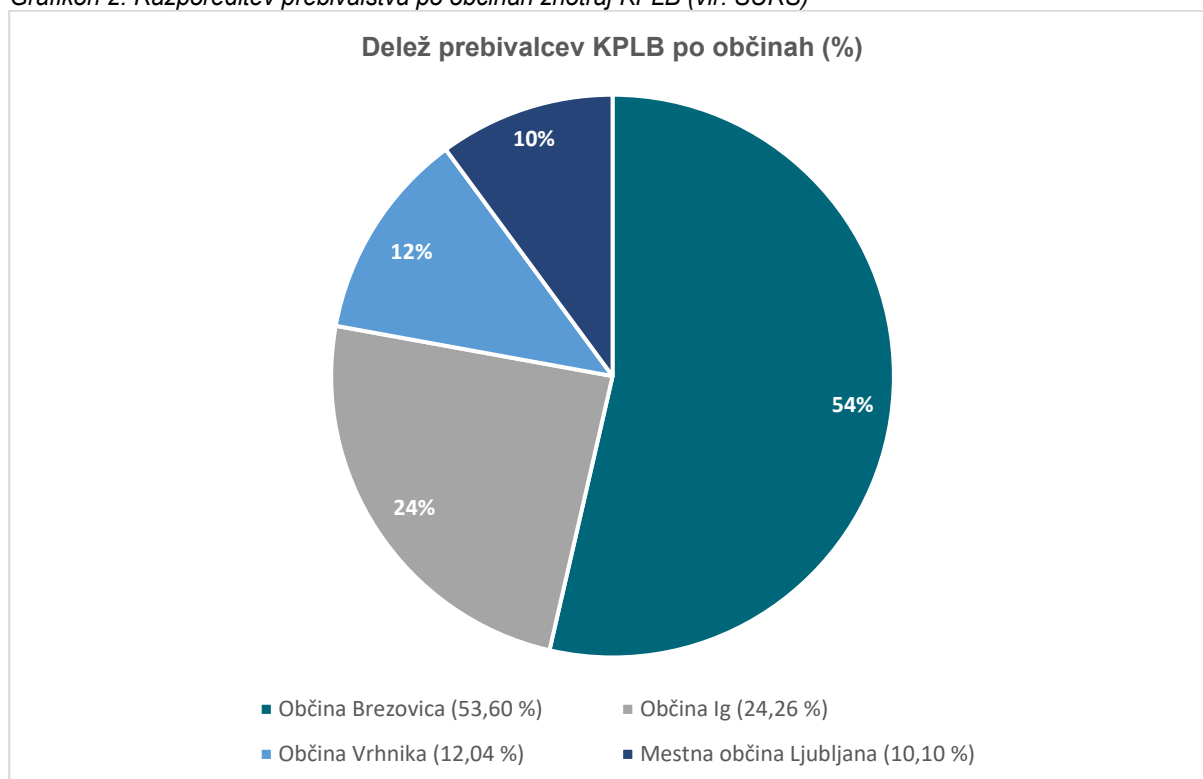
Največji naselji na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje sta Notranje Gorice (1938 prebivalcev) in Vnanje Gorice (2690 prebivalcev), ki skupaj z Brezovico tvorita urbano strukturo, ki se vedno bolj krepi in predstavlja čedalje pomembnejše lokalno središče. Naselji z več kot 1000 prebivalcev sta še Črna vas (1107 prebivalcev) in Bevke (1032 prebivalcev), ki prav tako kot naselje Jezero, glede na smernice Strategije prostorskega razvoja Slovenije, predstavljata lokalni središči. Ostala naselja imajo manj kot 500 prebivalcev, pri čemer imajo tri najmanjša naselja manj kot 100 prebivalcev (Lipe – 99 prebivalcev, Kremenica – 79 prebivalcev in Bistra – 36 prebivalcev).

Demografska analiza števila prebivalcev Ljubljanskega barja je ob upoštevanju zadnjih javno dostopnih podatkov (2023) prikazana na grafih v nadaljevanju.

Grafikon 1: Število prebivalcev naselij znotraj KPLB v letu 2023 (vir: SURS)



Grafikon 2: Razporeditev prebivalstva po občinah znotraj KPLB (vir: SURS)



Povzetki predhodno izdelanih študij in dokumentov

Izzivi prehoda iz tradicionalnih oblik v bolj trajnostne prometne politike so na območju celotne Slovenije in na območju Ljubljanske urbane regije (LUR) prisotni v zadnjih letih, posledično pa se vsebine povezane s trajnostno mobilnostjo pojavljajo v različnih strateških dokumentih in akcijskih načrtih posameznih občin oziroma regij.

Od sedmih občin, ki si upravno delijo območje Krajinskega parka Ljubljansko barje, imajo v času izdelave mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje tri občine izdelane občinske celostne prometne strategije, in sicer Mestna občina Ljubljana, Občina Vrhnika in Občina Borovnica.

Poleg občinskih celostnih prometnih strategij na nivoju posameznih občin je bila v letu 2018 za celotno območje Ljubljanske urbane regije izdelana tudi regijska celostna prometna strategija.

V letu 2024 je Republika Slovenija objavila razpis za sofinanciranje izdelave novih celostnih prometnih strategij za občine, na katerega se je prijavilo vseh sedem občin na obravnavanem območju Krajinskega parka Ljubljansko barje. V letu 2025 bodo tako nove občinske celostne prometne strategije, poleg Občine Borovnica, Občine Vrhnika in Mestne občine Ljubljana, pridobile oziroma izdelale tudi Občina Škofljica, Občina Ig, Občina Brezovica in Občina Log-Dragomer.

Poleg strateških dokumentov s področja načrtovanja trajnostne mobilnosti na nivoju občin in regije so bile v preteklosti izdelane tudi posamezne študije oziroma dokumenti, ki v vsebinah obravnavajo dostopnost oziroma upravljanje mobilnosti na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje (KPLB).

Povzetek ključnih strateških dokumentov in študij, ki so pomembni z vidika načrtovanja prometnih ureditev in ureditev trajnostne mobilnosti na območju KPLB, so prikazani v nadaljevanju:

Občinske celostne prometne strategije

Mestna občina Ljubljana (2017)

Ljubljana je politično in kulturno središče, prav tako pa je tudi pomembno trgovsko, poslovno, kongresno, sejmsko, prometno, znanstveno in izobraževalno središče Republike Slovenije. Delovna mesta močno vplivajo na število potovanj; s približno 180.000 delovnimi mesti je Ljubljana tudi največje zaposlitveno središče v Sloveniji. Na povečanje števila potovanj pa prav tako vplivajo izobraževalne ustanove; Ljubljana je univerzitetno središče Slovenije z 41.000 študenti, ki prihajajo iz različnih krajev in občin Slovenije. Zaradi dnevnih migrantov iz regije na delo in v šolo, ki so v glavnem odvisni od uporabe avtomobilov, se Ljubljana že vrsto let srečuje s problemi, ki jih povzroča osebni motorni promet (npr. zastoji, onesnaženost zraka). Število prebivalcev v MOL, z izjemo v letu 2011, stalno narašča. Ta pojav lahko povezujemo z ugodnimi življenjskimi pogoji, boljšimi priložnostmi za izobraževanje, zaposlitev in uspešno kariero pa tudi zaradi državnotpolitične in kulturnoumetniške vloge mesta.

Spodbujanje trajnostne mobilnosti pomembno vpliva na dvig kakovosti življenja prebivalcev in obiskovalcev ter vodi v še bolj zeleno skupno prihodnost, izboljšanje mobilnosti ljudi, njihovo varnost in zdravje. Načrtovanje prometa mora biti zato usmerjeno v sobivanje različnih udeležencev v prometu, prednost pa mora dati tistim oblikam mobilnosti, ki so z vidika onesnaževanja zraka, povzročanja hrupa, porabe energije in prostora najugodnejše.

Ob tem je izjemnega pomena tudi javno življenje na ulicah, ki v veliki meri prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja v mestu, zagotavlja lokalno oskrbo in vpliva na socialno vključenost vseh, pri čemer je poseben poudarek namenjen najranljivejšim skupinam – otrokom, starejšim in osebam z različnimi oviranostmi.

Z izdelavo CPS MOL je Ljubljana primerljiva z najbolj naprednimi in okoljsko ozaveščenimi evropskimi mesti; temu primerno je bila oblikovana tudi smela in ambiciozna vizija, ki bo pripomogla k doseganju cilja, da bo v prihodnosti kar 2/3 poti v Ljubljani opravljenih na trajnostni način – peš, s kolesom ali z javnim potniškim prometom, le 1/3 pa z osebnimi avtomobili.

MOL si kontinuirano prizadeva za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza ob hkratnem zmanjšanju števila opravljenih poti z avtomobilom. CPS je v tem smislu nadaljevanje teh prizadevanj, v ospredju pa ohranja mobilnost ljudi in ne vozil. Na tej podlagi so oblikovani štirje pglavitni stebri trajnostne mobilnosti, ki jim sledi 21 strateških ciljev:

Stebri trajnostne mobilnosti	Strateški cilji
I. Steber: Več ljudi pešači	1. Večji delež in večje zadovoljstvo pešcev v prometu na ravni celotnega mesta 2. Boljša dostopnost do središča mesta za pešce 3. Večji delež šolarjev, ki v šolo pešačijo 4. Urejanje peš površin, tako da so dostopne in varne za vse uporabnike
II. Steber: Več ljudi kolesari	5. Večji delež kolesarjev v prometu in večji delež poti, opravljen s kolesom 6. Boljša dostopnost za kolesarje 7. Večji delež kolesarjev iz sosednjih občin LUR 8. Zagotavljanje podporne infrastrukture za kolesarje
III. Steber: Več ljudi uporablja javni potniški promet	9. Sprememba potovalnih navad in večji delež potnikov z JPP 10. Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil 11. Hitrejši in udobnejše potovanje do cilja 12. Razvoj mestne železnice na obstoječih železniških tirih* 13. Prenovljena Avtobusna in Železniška postaja Ljubljana* 14. Lažje kombiniranje različnih vrst prometa 15. Sodoben in do okolja prijazen vozni park LPP
IV. Steber: Optimiziran motorni promet	16. Manj voženj z avtomobilom 17. Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom 18. Učinkovita parkirna politika 19. Preureditev cest in križišč za večjo varnost kolesarjev in pešcev ter hitrejšo pretočnost JPP in prometa z osebnimi avtomobili 20. Manjša onesnaženost 21. Zelena mestna logistika

Opomba: * ob navedbi projekta pomeni, da izvedba ni v pristojnosti Mestne občine Ljubljana

Za doseganje zastavljenih strateških ciljev je Mestna občina Ljubljana v okviru CPS sprejela akcijski načrt s 87 podrobnimi ukrepi, pri čemer se le-ti direktno ne nanašajo na območje Krajinskega parka Ljubljansko barje. Kljub temu je območje obravnave v okviru večine ukrepov upoštevano posredno (npr. sodelovanje s sosednjimi občinami in državo pri vzpostavljanju medobčinskih kolesarskih povezav, podaljšanje linij LPP v občine LUR, restriktivna parkirna politika in mnogi drugi).

Povzeto po: Mestna občina Ljubljana, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). 2017. Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana. Ljubljana.

Občina Vrhnika (2017)

Občina Vrhnika je v letu 2016 z namenom uvajanja dolgoročnih in trajnostnih rešitev na področju urejanja prometa pristopila k projektu izdelave Celostne prometne strategije (CPS). Cilj strategije je vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, ki bo izboljšal prometno varnost, zmanjšal onesnaževanje in povečal učinkovitost javnega potniškega prometa

Vrhnika se, kot večina občin v Sloveniji, sooča z vedno večjimi količinami prometa. Praksa kaže, da nove in širše ceste rešujejo prometne stiske le začasno, navadno pa njihov učinek izzveni v zelo kratkem času. Izkušnje različnih mest, ki so se še pred kratkim soočala s podobnimi težavami, so strokovnjake in mestne uprave pripeljale do spoznanja, da mora za doseganje večjega trajnostnega učinka razvoj prostora in prometnic določati količino in pretočnost prometa in ne nasprotno.

V okviru CPS Občine Vrhnika je izpostavljenih pet stebrov trajnostne mobilnosti, ki izhajajo iz ugotovitev analize stanja prometa v občini, ključnih izzivov in mnenj občanov o potrebnih spremembah. Z izvajanjem ukrepov, ki sledijo strateškim ciljem v posameznem prioritetnem stebru se bo zagotavljala:

- o visoka prometna varnost,
- o zdravo okolje in visoka kakovost bivanja,
- o zanesljiv in udoben javni potniški promet,
- o trajnostni razvoj turizma.

Stebri trajnostne mobilnosti	Strateški cilji
Izboljšanje pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih ("Potenciali hoje in kolesarjenja v občini, predvsem na kratkih razdaljah, še niso v polnosti izkoriščeni")	1. Izboljšanje varnosti za hojo in kolesarjenje (npr. nove in več površin, širši pločniki, umiritev hitrosti motornega prometa, novi prehodi za pešce, varne pešpoti v šolo, izboljšanje obstoječih in ureditev novih poti ter kolesarskih stez, sistem izposoje koles, kolesarnice, polnilnice za električna kolesa) 2. Boljša peš in kolesarska povezanost območij na obeh straneh avtoceste in reke Ljubljanice (npr. nove brvi, mostovi, podhodi in ureditev hodnikov in kolesarskih stez na obstoječih objektih, ureditev poti na bregovih Ljubljane, dostopi do Ljubljane) 3. Mestno središče in stanovanjske soseske bodo pešcem prijazno urejene (npr. umirjanje prometa, območja z omejitvami za motorni promet) 4. Vzpostavitev in označitev zveznega omrežja poti za kolesarje med naselji znotraj občine, med sosednjimi občinami ter povezave z Ljubljano in z navezavo na državne daljinske kolesarske poti
Spodbujanje trajnostnih oblik JPP, k bodo povezovale zaledje občine s središčem Vrhnike in z Ljubljano ("Javni potniški promet uporablja zelo malo vprašanih, le okoli 3 %, med njimi so predvsem tisti, ki potujejo v Ljubljano oziroma šolarji")	5. Usklajenost linij in voznih redov avtobusov in vlakov z dejanskimi potrebami prebivalcev 6. Izboljšanje in okrepitev javnih prevozov iz zaledja (npr. podaljšanje linij, nove linije, večje frekvence, vožnje na klic, usklajitev voznih redov, usklajitev linij s sosednjimi občinami) 7. Vzpostavitev omrežja postajališč bližje uporabnikom (npr. peš dostopnost v razdalji 5 minut za večino prebivalcev, ureditev prestopnih točk s kolesarnicami in parkirnimi mesti, ureditev udobnih in varnih postajališč, prilagojene ureditve za osebe z oviranostmi) 8. Prilagoditev javnega prometa za trajnostni razvoj turizma (npr. turistične linije, povezovalni turistični avtobusi, postavitve turističnih oznak) 9. Izboljšati direktno povezavo z Ljubljano
Zmanjšanje števila vozil na regionalni cesti skozi središče Vrhnike in preusmeritev tranzitnega prometa mimo stanovanjskih območij ("Več ljudi, ki uporabljajo trajnostne oblike mobilnosti, pomeni manj osebne motorne prometa na naših cestah")	10. Zmanjšati in prerazporediti tranzitni promet na regionalni cesti 11. Izboljšati varnost in pretočnost križišč ter cest med in v naseljih 12. Omejevanje motornega prometa in ureditev con z omejenim dostopom motorne prometa v mestnem središču (npr. prepoved tovornega prometa v strnjenih stanovanjskih območjih, enosmerne ulice, ...) 13. Boljši dostop do turističnih točk (npr. enostaven dostop do vhodov v turistična območja in omejevanje prometa znotraj turističnih območij)

Aktivna parkirna politika s ciljem zmanjševanja števila vozil in tranzitnega prometa v naseljih ("Zaradi pogoste rabe avtomobila in velike količine tranzitnega prometa skozi središče se število vozil v središču povečuje")	14. Povečati uporabo obstoječega parkirišča P+R
	15. Omejevanje in nadzor parkiranja v središču mesta z namenom ureditve javnega prostora za vse ter da bodo zagotovljena parkirna mesta za stanovalce in bo omogočeno opravljanje dejavnosti
	16. Vzpostavitev omrežja parkirišč ob turističnih poteh (npr. ureditev parkirišča za osebna vozila, avtobuse in za avtodome)
Boljša dostopnost do Ljubljane ter raba rečnega in obrečnega prostora ("Reka Ljubljana ima v zgodovini Vrhnike ter v očeh prebivalcev in obiskovalcev posebno mesto. S svojimi značilnostmi in širšim zaledjem predstavlja pomembno naravno in kulturno dediščino ne samo lokalnega, temveč tudi nacionalnega pomena")	17. Vzpostavitev omrežja prestopnih točk za dnevne migrante (npr. parkirišča za sopotništvo, parkirišča ob postajališčih JPP)
	18. Zagotovitev dostopnosti do Ljubljane
	19. Vzpostavitev rekreativne in turistične funkcije Ljubljane – boljša raba rečnega prostora (ureditev dostopov do vode, ureditev privezov, ureditev plovnih poti)
	20. Vzpostavitev redne plovne linije med Vrhniko in Ljubljano

Za doseganje zastavljenih strateških ciljev je Občina Vrhnika v okviru CPS sprejela akcijski načrt s 44 podrobnimi ukrepi, pri čemer se le-ti podobno kot v primeru Mestne občine Ljubljana posredno dotikajo ureditev območja Krajinskega parka Ljubljansko barje (npr. uskladitev vozniških redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami prebivalcev, možnost prevoza koles na avtobusih in vlakih, vzpostavitev omrežja kolesarnic, omrežja izposoje koles, polnilnic za električna kolesa, vzpostavitev redne plovne linije med Vrhniko in Ljubljano v povezavi s strokovnimi podlagami za plovnost Ljubljane in mnogi drugi)

Povzeto po: Občina Vrhnika, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). 2017. Celostna prometna strategija Občine Vrhnika. Ljubljana.

Občina Borovnica (2018)

Občina Borovnica se je izdelave Celostne prometne strategije (CPS) lotila z namenom, da pride do dokumenta, ki bo podal usmeritve za bolj varne in udobne prometne povezave v njej, bolj pestro izbiro načina s katerim občani dostopajo do najbolj pogostih prometnih ciljev v občini ter bolj pogosto izbiro tistih načinov, ki krepijo zdravje in ne povzročajo emisij hrupa, onesnaževal zraka in toplogrednih plinov.

Ključne ugotovitve glede stanja prometa v občini so, da cest v občini ne primanjkuje in da v občini ni zastojev ter večjih težav s parkiranjem vozil, da pa so tako regionalna kot občinske ceste preozke, slabo vzdrževane ter na številnih mestih neustrezno speljane in nepregledne, zato so potrebne temeljite in celovite obnove ter v številnih primerih tudi rekonstrukcije. Zaradi številnih ter relativno hitrih in udobnih vlakov ima javni potniški promet proti Ljubljani zelo velik delež pri prevozu na delo in izobraževanje, njegove storitve pa občani ocenjujejo kot solidne, vendar vseeno potrebne izboljšanja. Občani pa so zelo nezadovoljni z zelo omejenimi možnostmi javnega potniškega prevoza proti Vrhniki. Prav tako kot neustrezno ocenjujejo tudi prometno kulturo, poleg varnosti kolesarjev in pešcev pa kot največjo vrednoto ocenjujejo hiter in ekonomičen JPP ter udobnost in hitrost potovanja ter dostopnost do pomembnih ustanov in ciljnih točk v občini. Glede slednje glavne kritike niso namenjene omejenim možnostim parkiranja v neposredni bližini, temveč neustreznemu oz. prekratnemu času obratovanja pošte, banke in knjižnice, pa tudi trgovin v občini. Analize podatkov so pokazale, da so se v zadnjih desetih letih kljub občutnemu povečanju prebivalstva in nekoliko manjšem povečanju registriranih motornih vozil prometne obremenitve cest nekoliko zmanjšale, se je pa za dobrih 20% povečalo število potnikov na vlakih v Ljubljano in iz Ljubljane. Trend povečane rabe osebnih vozil se je ponovno začel vzpenjati leta 2015.

V okviru CPS Občine Borovnica je izpostavljenih pet stebrov trajnostne mobilnosti, za vsakega izmed njih pa so predvideni strateški cilji, ki jih bo občina zasledovala v obdobju veljavnosti CPS:

Stebri trajnostne mobilnosti	Strateški cilji
Hoja	1. Do leta 2020 pridobiti idejne rešitve za odpravo evidentiranih nevarnih točk na šolskih pešpotah 2. Do leta 2030 vsako leto odpraviti najmanj tri nevarne točke na poti v šolo in vrtec v Borovnici 3. Do konca leta 2019 urediti varno in neposredno (brv) povezavo za pešce (in kolesarje) od naselij stanovanjskih blokov do železniške postaje, do konca leta 2020 pa ob Borovniščici med Ljubljansko in Mejačevo ulico, z navezavo na naselje »Pod goro« 4. Najkasneje do konca leta 2020 urediti varno peš (in kolesarsko) povezavo od Borovnice do Brega, najkasneje do konca leta 2022 do konca naselja Pako in najkasneje do konca leta 2025 do konca naselja Dol ter pri tem urediti tudi nevarna prečkanja pešcev čez regionalno cesto 5. Do leta 2025 urediti pločnik od križišča, na katerem se od ceste za Brezovico odcepita cesti za Niževce in Zabočevo ter cesta na Kopitov grič, do mostu čez Prušnico pred Dražico (oz. konca Rimske ceste) 6. Do leta 2025 v večjem delu Borovnice umiriti motorni promet 7. Do leta 2030 zmanjšati število prometnih nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in na minimum zmanjšati možnost nesreč z mrtvimi ali hudo poškodovanimi pešci 8. Do leta 2020 označiti vse obstoječe pešpote v občini 9. Do leta 2025 preurediti Paplerjevo ulico v območje, namenjeno pretežno pešcem in kolesarjem 10. Do leta 2030 omogočiti varno peš povezavo (podhod pod železniško progo) za prebivalce naselja Jele 11. Do leta 2030 urediti sprehajalno pot ob Borovniščici od zavoja železniške proge do tovarne Fenolit ter ob Prušnici od zavoja železniške proge do sotočja z Borovniščico 12. Do leta 2030 doseči dvig števila pešcev na poteh do 1 km za 30 % glede na leto 2015 13. Do leta 2030 doseči dvig števila učencev, ki hodijo v šolo, za 20 % glede na leto 2015 14. Vsako leto urediti najmanj 300 m peš površin, ki smiselno dograjujejo mrežo poti 15. Povečati vlogo peš površin pri izdelavi načrtov in projektne dokumentacije 16. Do leta 2020 izdelati popis in načrt odprave neprimernih mest za dostop gibalno oviranih v naselju Borovnica. Vsako leto odpraviti ovire na peš dostopih do vsaj ene pomembne lokacije v Borovnici 17. Do leta 2020 zagotoviti, da se zahteve po projektiranju, ki je prilagojeno ljudem z oviranostmi, vnese v prostorske akte in izvaja v postopku izdaje gradbenih dovoljenj
Kolesarjenje	18. Do leta 2030 doseči dvig števila kolesarjev na poteh do 4 km za 30 % glede na leto 2015 19. Do leta 2030 povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo kolesarijo, za 30 % glede na leto 2015 20. Do leta 2030 povečati delež zaposlenih v občini, kina delo kolesarijo, za 20 % glede na leto 2015 21. Do leta 2022 vzpostaviti povezavo od središča Borovnice do konca naselja Pako, do leta 2024 eni do Brezovice pri Borovnici in do leta 2027 do Dola 22. Do leta 2022 omogočiti varno kolesarjenje v večjem delu Borovnice, do leta 2026 pa v celotnem naselju 23. Do leta 2022 vzpostaviti neposredno kolesarsko povezavo med brežanskim in dolanskim delom barja (brv čez Borovniščico), najkasneje do leta 2030 pa neposredno kolesarsko povezavo do Vrhnik, Bevk in Podpeči 24. Do leta 2020 označiti vse rekreacijsko-turistične kolesarske povezave v občini 25. Do leta 2020 postaviti novi, pokriti in varovani kolesarnici na železniški postaji in pri osnovni šoli 26. Do leta 2020 evidentirati in do leta 2022 na evidentirana mesta postaviti stojala za kolesa na ciljnih točkah poti 27. Do leta 2022 izboljšati možnost prevoza koles na vlakih za 50 % glede na leto 2015 28. Do leta 2022 urediti nevarna prečkanja regionalne ceste in vzpostaviti ločeno infrastrukturo za kolesarje in pešce med Borovnico in naseljem Pako, do leta 2026 pa tudi do konca Dola

Kolesarjenje	29. Do leta 2025 celovito umiriti motorni promet v središču Borovnice ter delu naselij Breg in Pako, ki ležita za železniško progo 30. Do leta 2030 zmanjšati število nesreč z udeleženci kolesarji za 50 % 31. Do leta 2025 zagotoviti ponudbo izposoje 10 običajnih in vsaj 4 električnih koles 32. Do leta 2020 zagotoviti 10 polnilnih mest za električna kolesa, do leta 2030 pa število povečati na vsaj 30 33. Do leta 2030 dvigniti število kolesarjev med starostniki za 20 % glede na stanje 2018 34. Sprejeti med občinami na ravni Ljubljanskega barja usklajene dokumente, ki določajo investicije v kolesarsko omrežje
Javni potniški promet	35. Do leta 2020 urediti in urbano opremiti vsa postajališča za avtobuse v občini 36. Do leta 2026 urediti izven nivojski dostop do peronov potniškega prometa na železniški postaji, tudi za potnike z oviranostmi. Na postaji posodobiti ogrevanje in hlajenje ter podaljšati čas obratovanja čakalnice ter urediti dostop do sanitarij ob vseh urah 7 dni/teden 37. Do leta 2030 urediti izposojevalnico koles in e-koles na železniški postaji 38. Do leta 2020 dopolniti brezplačen tedenski avtobusni prevoz iz Borovnice do Vrhnike z navezovalnima prevozoma s kombiji iz smeri Pako in Brezovica pri Borovnici ter uvesti ustavljanje avtobusa na postajališču na Dolu 39. Do leta 2020 zagotoviti dodatni dve liniji vlaka Borovnica–Ljubljana in Ljubljana–Borovnica ob največjih konicah, od tega eno iz Ljubljane med 23.00 in 24.00 40. Do leta 2020 zagotoviti poskusno uvedbo javnega prevoza na klic na osnovi prostovoljstva 41. Do leta 2025 zagotoviti sistem javnega prevoza na klic v občini in do Vrhnike 42. Do leta 2030 zagotoviti ob delovnikih med 6.00 in 22.00 takti prevoz z vlakom do Ljubljane in iz Ljubljane z vlakom – v koničnih urah ob delovnikih na 20 minut, zunaj konice pa na 40 minut 43. Do leta 2030 zagotoviti ob sobotah, nedeljah in praznikih vsaj 12 linij dnevno do oz. iz Ljubljane ter uvedbo »kolesarskega vlaka« 44. Do leta 2020 urediti predvideno postajališče P + R in B+R pri železniški postaji 45. Do leta 2022 vzpostaviti varne povezave za kolesarje in pešce do železniške postaje iz Borovnice, z Brega in s Pakega; evidentirati možnosti za vzpostavitev manjših parkirišč na prestopnih točkah za vlak in avtobus 46. Do leta 2026 vzpostaviti varne povezave za kolesarje in pešce do železniške postaje iz ostalih naselij v občini ter podvojiti kapacitete za varno parkiranje koles pri železniški postaji in zagotoviti najmanj 20 polnilnih mest za e-kolesa 47. Do leta 2030 urediti izposojevalnico koles in e-koles pri železniški postaji
Motorni promet	48. Do leta 2025 zmanjšati prometne obremenitve na regionalni cesti proti Vrhniki in Podpeči za 5 %, do leta 2030 pa za 10 % glede na leto 2017 49. Do leta 2022 povečati delež tistih, ki iz okoliških naselij do železniške postaje namesto z avtom pridejo s kolesom za 10 %, do leta 2026 pa za 20 %, oboje glede na leto 2018 50. Ob rekonstrukciji oz. obnovi železniške proge zagotoviti neposreden dostop vozil, vključno z intervencijskimi in večjimi tovornimi vozili, do naselja Ješe, ob pogoju, da je to sestavni del rekonstrukcije ali obnove železniške proge in se večinoma financira iz sredstev za ta namen 51. Obnova/rekonstrukcija vseh mostov čez Borovniščico, Prušnico in Bistro 52. Izgradnja obvozne ceste ob V delu naselja Borovnica od regionalne ceste do začetka naselja Dražica (»obvoznica Koti«), ob pogoju, da je mogoče vsaj polovico sredstev zagotoviti iz drugih virov in ne iz proračuna občine 53. Vsako leto odpraviti eno nevarno točko. Prioritetno po ureditvi zemljiških razmerij in s sodelovanjem in sovlaganjem v obliki zamenjave oz. prenosa zemljišč cest od Ohonice do zaselkov Pristava in Lašče 54. Po rekonstrukciji neustreznih hitrostnih ovir ob posodobitvah in rekonstrukcijah cest, ki bodo poleg varnosti omogočale tudi večje hitrosti, selektivno na kritičnih mestih uvesti nove ukrepe umirjanja prometa 55. Stalno izboljševati redni nadzor nad spoštovanjem hitrostnih omejitev in drugih pravil, predvsem na tistih mestih, ki so kritična z vidika prometne varnosti 56. Vsako leto izvesti najmanj po eno akcijo s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti (za različne ciljne skupine) ter sodelovanje v ETM, kjer so vključene različne ciljne skupine 57. Do leta 2020 zagotoviti parkirišča pri obnovljeni »stari pošti« 58. Do leta 2025 vzpostaviti manjše območje umirjenega prometa v vaškem jedru Borovnice

Motorni promet	59. Vsako leto vzpostaviti tri ukrepe umirjanja prometa na kritičnih mestih 60. Do leta 2025 v vaškem jedru Borovnice v omejenem obsegu vzpostaviti režim enosmernih ulic 61. V dveh letih izdelati študijo o izvedljivosti in implementaciji parkirnega režima v ožjem območju občinskega središča (lokacije, časovne omejitve in tarife) 62. Do leta 2022 vzpostaviti v študiji izbran model parkirnega režima 63. Do leta 2020 zagotoviti vsaj dve parkirišči za avtodome
Podporne aktivnosti pri načrtovanju trajnostne mobilnosti	64. Dvig kulture obnašanja v prometu, promocijo trajnostne mobilnosti in ozaveščanje ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti 65. Sistematično spremljati področja mobilnosti 66. Povečati konkurenčnost občine s povečanjem možnosti pri prijavih na razpise 67. Izvajati CPS in jo vzpostaviti v sistemske, finančne in upravne pogoje pri urejanju mobilnosti 68. Uravnoteženo načrtovati investicije s spremembo načrtovalskih prioritet, a z upoštevanjem dejstva, da je potrebno poskrbeti za izboljšanje cestnoprometne infrastrukture v občini vsaj v isti meri kot za alternative uporabi osebnega avtomobila

Za doseganje zastavljenih strateških ciljev je Občina Borovnica v okviru CPS sprejela akcijski načrt s 103 podrobnimi ukrepi, pri čemer se večinski del ukrepov (podobno kot v primeru MOL in Občine Vrhnika) posredno dotika ureditev na območju KPLB, določeni podrobni ukrepi pa se na območje KPLB nanašajo neposredno, in sicer:

Kolesarjenje

- Odkup zemljišč oziroma ureditev služnostne pravice za vzpostavitev manjkajočih povezav na Ljubljanskem barju v občini Borovnica;
- Vzpostavitev kolesarske povezave med »brežanskim« in »dolanskim« delom barja;
- Vzpostavitev kolesarske povezave do Bevk z izgradnjo brvi za kolesarje in pešce čez Ljubljanico pri Kaminu in do Verda čez Bistro pri nekdanjem posestvu Ljubljanskih mlekar (oboje v sodelovanju z Občino Vrhnika);
- Priprava študije omrežja sistema za izposajo električnih koles na Ljubljanskem barju;
- Vzpostavitev mreže za izposajo koles in ureditev polnilnih mest za električna kolesa.

Motorni promet

- Ureditev parkirišč za obiskovalce Ljubljanskega barja (na Bregu in na Dolu pri bideju Škorpion) in soteske Pekel (ob vhodu v sotesko ter parkirišče za avtodome).

Povzeto po: Občina Borovnica, Locus prostorske informacijske rešitve d.o.o., Center za vodenje participativnih procesov. 2018. Celostna prometna strategija Občine Borovnica. Borovnica.

Regijska celostna prometna strategija

Ljubljanska urbana regija (2018)

Ljubljanska urbana regija (LUR), ki združuje 26 občin osrednjeslovenske regije, velja za gospodarsko najbolj razvito regijo v Republiki Sloveniji. V regiji so zgoščene ključne državne, znanstvene, raziskovalne, izobraževalne in kulturne institucije. V regiji imajo sedež številna podjetja, ki zaposlujejo pomemben delež slovenskega prebivalstva in ustvarijo več kot tretjino slovenskega bruto družbenega proizvoda.

Kljub urbanemu značaju regije z Ljubljano, glavnim mestom Slovenije, regijo odlikujejo dobro ohranjeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost in pestra krajina. Prav zaradi bližine kakovostnih območij narave, prepletenosti grajenega in naravnega ter urbanega in ruralnega okolja je regija edinstvena med evropskimi metropolitanskimi regijami. Leži na stičišču dveh pomembnih evropskih koridorjev: Baltsko-jadranskega in Sredozemskega koridorja. Za vpetost regije v mednarodni prostor sta pomembni tudi povezava z mednarodnim Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana, ki leži v neposredni bližini LUR oziroma je približno 25 kilometrov oddaljeno od središča Ljubljane, ter povezava s približno 100 kilometrov oddaljenim pomorskim pristaniščem Koper.

LUR je najpomembnejši cilj dnevnih migracijskih tokov v Sloveniji. Njena privlačnost, urejenost in številne možnosti, ki jih ponuja skoraj 550.000 prebivalcem regije, nekaj manj kot 28.000 študentom iz drugih regij ter številnim drugim obiskovalcem, pomenijo tudi velike izzive na področju mobilnosti, ki je eden glavnih dejavnikov razvoja. Znotraj regije potekajo tudi dnevne delovne migracije – več kot 142.500 delovno aktivnih oseb se tako vsak dan vozi na delo zunaj občine svojega stalnega prebivališča.

LUR se je v svojem razvojnem programu zavezala, da bo s prenovo prometne infrastrukture v smeri trajnostne mobilnosti izboljšala gospodarske tokove in zmanjšala obremenitve okolja ter tako uresničila svoje cilje po učinkovito notranje povezani regiji, preudarni rabi prostora in virov, razvoju znanja, kreativnosti in inovativnosti ter tako postala konkurenčna metropolitanska regija z delovnimi mesti visoke dodane vrednosti in z visoko kakovostjo bivanja.

Prometna povezanost, mobilnost ljudi in tovora imajo ključno vlogo pri razvoju mest in urbanih središč, občin, regije in države, vendar le trajnostni način mobilnosti hkrati spodbuja gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja. Cilj trajnostnega prometnega načrtovanja je vzpostaviti trajnostni prometni sistem z zagotovitvijo dostopnosti delovnih mest in storitev za vse, izboljšanje varnosti, zmanjšanje onesnaževanja, emisij toplogrednih plinov in porabe energije, povečanje učinkovitosti potniškega prometa, zmanjšanje stroškov mobilnosti, optimizacija tovarnega prometa in pozitiven prispevek k zdravju prebivalcev in obiskovalcev regije. Slovenija je v preteklosti velik delež svojih razvojnih sredstev namenila razvoju mobilnosti, ki temelji na uporabi osebnih vozil, a pri tem zapostavila razvoj javnega potniškega prometa (JPP), železniških prevozov, kolesarjenja in pešačenja, čemur so sledili tudi vzorci poselitve in razvoja prostora.

Koncept celostnega prometnega načrtovanja, ki sledi evropskim smernicam, je v zadnjih letih pridobil pomembno vlogo pri načrtovanju prometa v slovenskih občinah, saj je k izdelavi občinskih Celostnih prometnih strategij (CPS) pristopilo tudi devet občin LUR, k pripravi regijske CPS pa vseh 26 občin. Pred tem so občine promet večinoma urejale skozi občinske prostorske dokumente in strategije, razen Mestna občina Ljubljana (MOL), ki je imela že leta 2012 sprejeto Prometno politiko, ki je večinoma skladna z usmeritvami priprave CPS. Izkušnje so pokazale, da morajo rešitve za prometne izzive presegati meje posameznih občin, če želimo doseči karseda učinkovit prometni sistem, saj se kolesarske steze, avtobusne linije, železnice in prostorski razvoj ne zaustavijo na lokalnih mejah.

Občine LUR so zato kot prve pristopile k skupni izdelavi CPS na ravni celotne razvojne regije, kar predstavlja inovativen inštrument, ki bo s svojimi izkušnjami v prihodnje postavljaj tudi temelje in izhodišča za pripravo regijskih CPS drugih regij. Dokument bo s celovito obravnavo in jasno opredeljenimi prioritetnimi projekti regiji in občinam olajšal tudi izvedbo projektov iz virov financiranja, ki so na voljo za inovativne rešitve na področju trajnostne mobilnosti, ter jasno začrtal usmeritev razvoja regije pri pogovorih z državo in širšo evropsko skupnostjo. Ob tem bo pomembno prispeval tudi k trajnostnemu prehodu regije v nizkoogljično družbo.

V okviru regijskega CPS LUR je izpostavljenih pet stebrov trajnostne mobilnosti, za vsakega izmed njih pa so predvideni strateški cilji, in sicer:

STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJI
I. STEBER: Hoja in kolesarjenje	1. Dobra povezanost z mrežo kolesarskih povezav 2. Večji delež potovanj s kolesom 3. Izboljšane prestopne točke za pešce in kolesarje
II. STEBER: Javni potniški promet	4. Nadgradnja javne infrastrukture za JPP 5. Prenova voznega parka JPP 6. Izboljšanje upravljanja sistema JPP
III. STEBER: Motorni promet	7. Optimiziran motorni promet 8. Celovito urejanje mirujočega prometa 9. Večja varnost in manjša onesnaženost naselij z emisijami in hrupom
IV. STEBER: Tovorni promet in logistika	10. Učinkovit (tranzitni) tovorni promet s čim manj vpliva na lokalno prebivalstvo 11. Ureditev trajnostne logistike v urbanih središčih 12. Spodbujanje modernih in okolju prijaznih logističnih centrov
V. STEBER: Celostno prometno načrtovanje	13. Bolj usklajeno in usmerjeno upravljanje na različnih ravneh (vertikalno in horizontalno) 14. Celostno prometno načrtovanje, usklajeno med različnimi področji (prometno, prostorsko, gospodarsko ...) 15. Izobraževanje, ozaveščanje in vključevanje javnosti 16. Izboljšanje pogojev financiranja in racionalnejša poraba sredstev

Za doseganje zastavljenih strateških ciljev je v okviru regijske CPS LUR sprejet akcijski načrt z 49 ukrepi, ki se posredno nanašajo tudi na ureditve mobilnostne infrastrukture na širšem območju Krajinskega parka Ljubljansko barje (npr. vzpostavitev državnega in medobčinskega omrežja kolesarskih povezav v regiji, krepitev sodelovanja občin in države pri razvoju kolesarske infrastrukture, informatizacija mirujočega prometa, optimizacija uporabe avtomobilov podaljšanje obstoječih povezav JPP in uvedba taktnega prometa in mnogi drugi).

Povzeto po: RRA LUR, LUZ d.d., ZRC SAZU, PIL, IPoP. 2018. Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije. Ljubljana.

Ostali dokumenti in študije

Predlog ureditev za obiskovalce v Krajinskem parku Ljubljansko barje (2018)

Krajinski park Ljubljansko barje ima zaradi svoje bogate naravne in kulturne dediščine velik potencial za trajnostno turistično destinacijo na pragu glavnega mesta. Trenutna infrastruktura za obiskovanje parka je pomanjkljiva in neustrezna, zato je bil v okviru magistrske naloge Predlog ureditev za obiskovalce v Krajinskem parku Ljubljansko barje (Blatnik, 2018) pripravljen predlog zasnove mreže vstopnih točk, ki bi obiskovalcem omogočale lažje obiskovanje parka. V okviru magistrske naloge so bili oblikovani kriteriji in usmeritve za umeščanje in opremljanje vstopnih točk. Glavno vodilo je bil trajnostni razvoj in trajnostna mobilnost. Tu velik potencial ponuja nekoč že plovna reka Ljubljanica, na kateri trenutno velja prepoved plovbe med Vrhniko in Ljubljano.

Mreža vstopnih točk je bila oblikovana na podlagi večletnih izkušenj na področju organiziranja in izvajanja vodenj po Ljubljanskem barju ter na podlagi spremljanja stanja infrastrukture za obiskovalce. Ugotovljeno je bilo, da je ureditev vstopnih točk nujna, če želimo območje Ljubljanskega barja približati širši javnosti (tako domačim kot tujim gostom). V ta namen sta bila pripravljena 2 sklopa kriterijev oziroma usmeritev, ki jim mora vstopna točka ustrezati. Prvi sklop se navezuje na umeščanje same vstopne točke v prostor, pri čemer je poudarek na bližini pomembnih prometnih povezav, bližini večjih aglomeracij, možnosti dostopa z javnim prometom ter morebitni revitalizaciji območja.

Drugi sklop se nanaša na opremljenost vstopne točke. Vstopna točka mora biti opremljena s parkirnimi mesti (tudi za invalide), s sanitarijami, info tablamami in usmerjevalnimi tablamami za nadaljevanje izletov po Barju (napisan cilj/smer in potreben čas), klopami in koši za smeti. Na pomembnejših vstopnih točkah (oz. kjer se kasneje izkaže potreba) se predlaga postavitve »kioska« z lokalnimi proizvodi in produkti. Vsaka vstopna točka naj bo opremljena s pitniki, ki bodo obiskovalcem zagotavljali kakovostno pitno vodo iz vodonosnika pod Ljubljanskim barjem in jih spodbujali k uporabi flaške za večkratno uporabo.

Glede na oblikovane kriterije se je oblikoval predlog 5 glavnih in 7 stranskih vstopnih točk, ki so v magistrski nalogi podrobneje predstavljene. Pri tem se pušča odprte možnosti, da se v prihodnosti katera izmed predlaganih točk odstrani oziroma doda, saj povpraševanje prihaja s strani obiskovalcev.

V prihodnje se zato predlaga spremljanje obiska na izvedenih vstopnih točkah, izvedene analize pa bodo nato pokazale, katere vstopne točke so nepotrebne, kje se kažejo večje potrebe, kje je potreba po glavni vstopni točki itd. Predlagana mreža vstopnih točk zato služi kot osnova za oblikovanje vstopnih točk tako za občine, kot za JZ KPLB. Ključnega pomena je sodelovanje med 7 barjanskimi občinami in Javnim zavodom, pri čemer pa je glavno vodilo in usmeritev trajnostni (in ne množični) turizem na vseh področjih.

Povzeto po: Blatnik, Š. 2018. Predlog ureditev za obiskovalce v Krajinskem parku Ljubljansko barje (magistrska naloga). Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo UL. Ljubljana.

Primeri dobrih praks

Praksa izdelave mobilnostnih načrtov z namenom celostnega upravljanja z mobilnostjo se je v Sloveniji začela razvijati v zadnjih letih, pri čemer se mobilnostni načrti oziroma drugi podobni strateški dokumenti večinoma izdelujejo za ustanove oziroma objekte, ki zaradi svojih osnovnih dejavnosti generirajo velike prometne obremenitve (npr. poslovne stavbe, trgovski centri, bolnišnice, športni objekti in podobno).

Izdelava strateških dokumentov s področja mobilnosti za večja zaključena območja naravnih ali kulturnih znamenitosti, kot so na primer krajinski parki, do sedaj v Sloveniji ni bila pogosta praksa, kar se kaže tudi v pomanjkanju merodajnih primerov dobrih praks.

Med redke primere dobrih praks izdelave strateških dokumentov upravljanja mobilnosti za območja primerljiva Krajinskemu parku Ljubljansko barje lahko uvrstimo naslednja dokumenta:

- Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp (2022),
- Mobilnostni načrt turistične destinacije Predjama (2023).

Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp

Obravnavana regijska celostna prometna strategija zajema širše območje Julijskih Alp na severozahodu Slovenije ob meji med Slovenijo, Italijo in Avstrijo ter vključuje štirinajst občin: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica. Dokument je pilotni primer regionalne celostne prometne strategije za regijo, ki je razdeljena med dve statistični regiji, Goriško in Gorenjsko. Območje skupaj s Triglavskim narodnim parkom predstavlja eno ključnih turističnih destinacij v Sloveniji, ki se osredotoča predvsem na trajnostne oblike turizma.

Načrtovanje trajnostne mobilnosti omogoča celovit pogled in opredelitev ukrepov, ki tako obiskovalcem kot tudi lokalnemu prebivalstvu omogočajo potovanja v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Prostorsko načrtovanje, spreminjanje potovalnih navad ljudi in novi socialni vzorci predstavljajo gradnike sistema, ki ga predstavlja pojem trajnostne mobilnosti.

Občinske celostne prometne strategije, ki so se v Sloveniji za posamezne občine izdelale v obdobju med leti 2017 in 2021, so predstavljale prvi resni poskus prenosa nove prometne paradigme na sistemski nivo lokalnih skupnosti, vendar mnogi pa mnogi izzivi presegajo meje občin, zato je regionalni pristop logično nadaljevanje tega pionirskega dela na lokalni ravni.

Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp je celovit strateški dokument, ki vključuje analizo prometnih izzivov in priložnosti, vizijo razvoja prometa v prihodnosti, strateške cilje in prednostne stebre, ki določajo ključna področja delovanja ter konkretne ukrepe. Dokument se osredotoča na urejanje daljinskih kolesarskih in pešpoti, načrtovanje dnevne mobilnosti lokalnega prebivalstva, javni potniški promet, blaženje vplivov motornega prometa, digitalizacijo in ozaveščanje. V okviru dokumenta so opredeljena načela in ukrepi prometne politike, ki bodo zagotovili kakovostne storitve in zadovoljne uporabnike v srednjeročnem obdobju.

Mobilnost v regiji še vedno temelji na osebnih avtomobilih, pri čemer imajo prometne obremenitve izrazito sezonski značaj. Izven glavne turistične sezone so prometne obremenitve relativno nizke in običajno ne upravičujejo investicij v povečanje zmogljivosti cestne infrastrukture. To še posebej velja za primorski del regije, kjer so obremenitve precej nižje kot na gorenjski strani.

Med letoma 2014 in 2018 se je promet na cestah povečal povsod po regiji, največ pa na najbolj občutljivih območjih narodnega parka (prelaza Predel in Vršič, Kranjska Gora, Bovec, Bohinj). Lokalne skupnosti in javni zavod TNP skušajo omiliti promet v zaščitenem območju s spodbujanjem uporabe javnega prevoza in regulacijo oziroma omejevanjem parkiranja.

Ponudba javnega potniškega prometa v regiji je zelo neenakomerna, pri čemer je ta na gorenjski strani bistveno boljša kot na primorski strani. Avtobusne povezave zagotavljajo prevoze znotraj posameznih občin oziroma na medobčinskem nivoju, medtem ko so železniške povezave namenjene prevozu v prestolnico oziroma do večjih urbanih središč na obrobju regije (Nova Gorica, Jesenice, Kranj). Zaradi dolgih potovalnih časov in nizke frekvence javni potniški promet praviloma ni zanimiv za uporabnike, prav tako je pomanjkljiva infrastruktura na večini postaj. Težave pri povezovanju dveh upravnih regij se kažejo pri organizaciji javnega avtobusnega prevoza, saj so povezave preko prelazov redke; izjema so poletni meseci, ko se uvedejo dodatne linije za podporo turistični ponudbi. Čeprav so dodatne linije v času turistične sezone dobrodošli dodatki redni ponudbi javnega prevoza, manjka usklajevanje med lokalnimi skupnostmi z namenom optimizacije linij in voznih redov.

Potencial za kolesarjenje in hojo je na regionalni ravni premalo izkoriščen, zlasti za potrebe potovanj v službo in vsakodnevno mobilnost prebivalstva. Glavni izzivi ležijo v zagotavljanju ustrezne infrastrukture in razvoju podpornih storitev.

V okviru Regijske celostne prometne strategije za širše območje Julijskih Alp so bili sprejeti strateški cilji, ki jih bo regija zasledovala z namenom izboljšanja mobilnosti in bivanja, in sicer: (1) izboljšanje kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, (2) znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz pometa, (3) bolj zdravi in aktivni prebivalci, (4) vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost, (5) okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo, (6) večja prometna varnost vseh udeležencev cestnega prometa, (7) izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti, (8) prenos določenih pristojnosti pri načrtovanju in upravljanju mobilnosti na regijsko raven, (9) turizem je pomemben element načrtovanja trajnostne mobilnosti v regiji.

Za doseganje zastavljenih strateških ciljev je v okviru dokumenta sprejet podroben nabor ukrepov iz petih področij oziroma stebrov, in sicer: Steber 1: hoja in kolesarjenje, Steber 2: javni potniški promet, Steber 3: motorni promet, Steber 4: prometno načrtovanje, upravljanje in digitalizacija, Steber 5: izobraževanje in promocija. Za vse predlagane ukrepe je v sklopu regijske celostne prometne strategije pripravljen tudi akcijski načrt izvajanja ukrepov, z oceno stroškov in predvideno časovnico.

Povzeto po: Maurič, T., Kristan, M., Kutin, M., Zupan, S. 2022. Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp. Tolmin.

Mobilnostni načrt turistične destinacije Predjama

Občina Postojna je že leta 2017 sprejela Občinsko celostno prometno strategijo, v kateri se je zavezala, da bo spodbujala uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, z vlaganjem v ustrezno javno infrastrukturo pa zagotovila boljše pogoje za uravnotežen razvoj in enakovredno dostopnost vseh oblik prometa za vse občane. Občina se zaveda, da je trajnostna mobilnost tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva.

Na poti do uresničevanja vizije celostne prometne strategije si je Občina Postojna zastavila več strateških področij ukrepov: celostno prometno načrtovanje, hoja, urejanje infrastrukture za kolesarje in postopno spreminjanje navad uporabnikov motoriziranega prometa. Med pomembne ukrepe občinske celostne prometne strategije spada tudi izdelava mobilnostnih načrtov za ključne ustanove in območja.

Mobilnostni načrt Predjama je lokalni dogovor med vsemi prisotnimi akterji, kako reševati osrednji izziv Predjame: kako izboljšati trajnostni vidik prihoda do turistične destinacije Predjama. Izjemen Predjamski grad vsako leto v odmaknjeno in ozko vas Predjama privabi več sto tisoč obiskovalcev. Postojnska jama in z njo Predjama sta najbolj obiskani destinaciji v Sloveniji, torej sta slika celotne Slovenije za obiskovalce. V zadnjih letih vedno večje število turistov močno vpliva na izkušnjo obiska Predjame. Ta se slabša predvsem zaradi slabše dostopnosti do Predjame in tamkajšnjega prometnega nereda. Seveda tudi prebivalci niso navdušeni nad obstoječim stanjem.

V splošnem lahko mobilnostni načrti pripomorejo k usklajevanju akterjev in njihovih interesov pri izboljšanju upravljanja turističnega območja, vpeljavi oblik trajnostne oblike mobilnosti, izboljšanju kakovosti okolja, zmanjšanju gneče in obremenitve infrastrukture. S tem vplivajo na turistične tokove, tako da jih ohranjajo ali povečujejo ob hkratni zadovoljitvi lokalnih potreb prebivalcev po kakovostnem lokalnem okolju in vzpodbudi lokalnega gospodarstva.

Mobilnostni načrt za Predjamo je izdelan ob upoštevanju Nacionalnih smernic za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove (RS, Ministrstvo za infrastrukturo, 2019), njegov osnovni cilj pa je povečanje rabe trajnostnih oblik mobilnosti za najmanj 5 % v časovnem obdobju 2022 - 2023. Izhodiščno stanje za merjenje sprememb potovalnih navad je bilo izmerjeno poleti 2022, pred uvajanjem prvih mobilnostnih ukrepov. Takrat je v Predjamo 74 % obiskovalcev prišlo z lastnim motornim prevozom - avtomobilom, kombijem, avtodomom ali motorjem. S trajnostnimi oblikami mobilnosti, kot so JPP, kolesarjenje in hoja je do gradu prispelo preostalih 26 %. Ta delež se mora za dosego cilja v letu 2023 povečati na 31 %.

Za doseganje zastavljenih strateških ciljev je v okviru dokumenta sprejet podroben nabor ukrepov iz petih področij oziroma stebrov, in sicer: Steber 1: hoja in kolesarjenje, Steber 2: javni potniški promet, Steber 3: motoriziran promet, Steber 4: informiranje in promocija in Steber 5: upravljanje in načrtovanje. Poleg ukrepov je pomemben del vsebine mobilnostnega načrta tudi akcijski načrt izvajanja ukrepov, s ključnimi podatki o ocenah stroškov, časovnici izvajanja in odgovornosti za implementacijo posameznega ukrepa.

Kako pa od akcijskega načrta priti do željenih učinkov? Akcijski načrt je zasnovan z intenzivnim sodelovanjem vseh akterjev: lokalne uprave, upravljalca turistične destinacije, ponudnikov mobilnostnih storitev, turističnega sektorja in organizirane ter splošne lokalne skupnosti. Njihovo sodelovanje je jamstvo za izvedljivost ukrepov in za njihovo učinkovitost. Ukrepi si sledijo od kratko- do dolgoročnih, kar pomeni, da se bodo izkušnje iz upravljanja prometa nadgrajevale iz leta v leto. Občina Postojna se lahko nadeja, da bodo učinki izboljšali izkušnjo za obiskovalce, prebivalcem olajšali bivanje, lokalnim akterjem pa nudili dobro izhodišče za medsebojno vzajemno delovanje.

Povzeto po: Jeriha, U., Slapničar, A., Didovič, U., Ličer, L., Stavrevič, I. 2023. Mobilnostni načrt turistične destinacije Predjama v okviru projekta Predjama Sustainable – Upravljanje trajnostne mobilnosti na turistični lokaciji Predjama. Postojna.

Vstopne točke v Krajinski park Ljubljansko barje

Specifika Krajinskega parka Ljubljansko barje je, da gre za večje odprto območje (135 km²), ki je hkrati prosto dostopno in poseljeno. Posledično je dostop obiskovalcev in turistov do območja krajinskega parka težko nadzorovati in upravljati ter ob enem tudi omejevati.

Za učinkovitejše upravljanje dostopa do območja obravnave je zato ključno, da se na širšem območju Krajinskega parka Ljubljansko barje vzpostavi sistem uradnih vstopnih točk, kjer bodo obiskovalci in turisti lahko pridobili vse ključne informacije za nadaljevanje poti po območju krajinskega parka, hkrati pa bodo predstavljale mobilnostna vozlišča, kar je ključnega pomena predvsem z vidika omejevanja motornega prometa na območju krajinskega parka.

Javni zavod Krajinski park Ljubljansko barje vzpostavitev sistema vstopnih točk vidi kot ključen pogoj za trajnostni razvoj turizma na območju krajinskega parka, s poudarkom na ohranjanju naravnih in kulturnih znamenitosti obravnavanega območja. Ureditev vstopnih točk v Krajinski park Ljubljansko barje zato v zadnjem obdobju predstavlja eno izmed ključnih dejavnosti JZ KPLB.

Večina vstopnih točk v času izdelave mobilnostnega načrta še ni vzpostavljenih oziroma trenutno delujejo v omejenem obsegu. Projekti vzpostavitve vstopnih točk so trenutno v začetnih, načrtovalskih fazah.

Javni zavod Krajinski park Ljubljansko barje je v sklopu že izvedenih študij določil kriterije za umestitev vstopnih točk v prostor, pogoje opremljenosti vstopnih točk in lokacije ključnih vstopnih točk. Predhodno oblikovani kriteriji in pogoji za vzpostavitev vstopnih točk (Blatnik, 2018) so povzeti v nadaljevanju.

Kriterij za umestitev vstopne točke v prostor

1. **Bližina pomembnih prometnih povezav (glede na rang ceste):** Najpomembnejši kriterij, ki ga mora vstopna točka izpolnjevati, je bližina pomembnih prometnih povezav, kot je bližina ceste ali železnice. To je ključno tako za obiskovalce, ki se pripeljejo s svojimi avtomobili, kot tudi za tiste, ki uporabljajo javni prevoz (avtobus ali vlak). Kot eno izmed oblik trajnostne prometne povezave na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje je prepoznana tudi plovna pot po Ljubljanici.
2. **Urbano zaledje:** Umestitev vstopnih točk v prostor je odvisna tudi od urbanega zaledja vstopne točke. Mesta in naselja so pomemben dejavnik, saj od tam izhajajo potencialni obiskovalci parka. Glavne vstopne točke se prioriteto umesti v bližino naselij, ki imajo več kot 10.000 prebivalcev (temu kriteriju ustrezajo Ljubljana, Vrhnika, Brezovica, Škofljica).
3. **Dostop z javnim prometom:** Z vidika želje po zmanjšanju motornega prometa (predvsem deleža osebnih vozil) za dostop do območja Krajinskega parka je ključno, da se vstopne točke uredi v bližini infrastrukture javnega potniškega prometa (bližina avtobusne ali železniške postaje).
4. **Bližina vstopno/izstopne točke na ladjico – vzpostavitev plovne poti:** V primeru ponovne vzpostavitve redne plovne poti po Ljubljanici je smiselno, da so lokacije vstopnih točk povezane s pristani – vstopna in izstopna točka do ladjice.
5. **Dostop s kolesi:** Dostop do vstopne točke je s kolesi mogoč po številnih poljskih poteh ali cestah. Lokacija vstopne točke zato ni bistveno odvisna od bližine točno določene poljske poti ali ceste. Je pa pri umeščanju vstopne točke treba upoštevati določene usmeritve, s čimer se poskuša zagotoviti čim bolj varen in hiter (kratka razdalja) dostop do vstopnih točk z uporabo kolesa.

Vstopne točke v krajinski park lahko kolesarjem predstavljajo vmesne točke na poti preko barja (v tem primeru obiskovalci pot po območju krajinskega parka nadaljujejo s kolesi) oziroma izhodišča za pohode po barju (v tem primeru obiskovalci kolesa pustijo na vstopnih točkah, zato je treba tam zagotoviti ustrezno infrastrukturo za parkiranje koles – npr. kolesarnice).

6. **Izhodišče za obstoječe naravne in kulturne znamenitosti in tematske/učne poti:** Vstopne točke naj omogočajo čim boljše izhodišče za obisk naravnih in kulturnih znamenitosti. Kljub temu pa ni nujno, da je vstopna točka locirana tik ob posamezni znamenitosti. Veliko obiskovalcev pride na barje z namenom rekreacije, sprehoda, teka, kolesarjenja in jih morebitne znamenitosti niti ne zanimajo. Takšnim obiskovalcem je važno, da se lahko pripeljejo do vstopne točke, ki jim predstavlja dobro izhodišče do poljskih in gozdnih poti, po katerih nadaljujejo svoj obisk barja. Prednost lahko predstavlja tudi bližina krožnih poti, saj se tako obiskovalcem na vstopno točko ni treba vračati po isti poti.
7. **Navezava na obstoječo prometno infrastrukturo in revitalizacija degradiranih območij (primer Vrhnika, Rakova Jelša):** Na izbiro lokacije vstopnih točk vpliva prisotnost obstoječe infrastrukture in morebitnih zapuščenih ali degradiranih območij, ki so potrebne revitalizacije. Na ta način ni potrebno graditi novih cestnih odsekov in objektov, s čimer se manj posega v okolje. Vstopne točke se lahko poveže tudi z že izvedenimi projekti, ki so prepoznani kot potencialna izhodišča za obiskovanje barja.

Opremljenost vstopnih točk za obiskovalce

1. **Parkirna mesta:** Vstopne točke morajo zagotavljati parkirna mesta za osebna vozila (vključno s parkirnimi mesti za invalide in infrastrukturo za polnjenje električnih vozil) ter turistične avtobuse.
2. **Stojala za kolesa:** Vstopne točke se opremljajo s pokritimi kolesarnicami ali stojali za priklapljanje koles. Po potrebi se nad stojali za kolesa uredi tudi nadstrešnice, s čimer se kolesa zaščiti pred različnimi zunanjimi vplivi. Vstopne točke je smiselno povezati tudi z javnimi sistemi za izposojanje koles oziroma na njih urediti izposojevalnice koles, primernih za barjanski teren.
3. **Sanitarije:** Vstopna točka se opremlja z ustreznimi sanitarijami za vse skupine obiskovalcev (tudi za invalide). Ker je Ljubljansko barje priljubljena točka tudi za sprehode mamc z vozički je smiselno urediti tudi previjalnice oziroma prostora za dojenje.
4. **Info točka (informativne table):** Informacijske table so del interaktivnih orodij, ki predstavljajo značilnosti Ljubljanskega barja in okolice, kjer so le-te postavljene. Del table je tudi zemljevid s trenutno lokacijo »tu sem«, ki predstavlja izhodišče za okoliške znamenitosti in tematske poti.
5. **Pitniki:** Namesto, da se na mesto vstopne točke postavi avtomat s pijačo, se tam raje postavi pitnike, kjer si lahko obiskovalci napolnijo svoje flaške za večkratno uporabo. Pitniki morajo biti redno vzdrževani, voda v njih pa analizirana in spremljana. Pitniki naj delujejo vsaj v toplejšem delu leta, od aprila do oktobra.
6. **Koši za smeti:** Vstopne točke se opremljajo s koši za smeti za ločeno zbiranje odpadkov. S tekstom na info tabli se obiskovalce sicer spodbuja, da smeti odnesejo nazaj domov.
7. **Klopi:** V sklopu ureditve vstopne točke se uredi površine za čakanje in počivanje. V kolikor je mogoče se jih umesti v naravno senco. V nasprotnem primeru je potrebno senco zagotoviti z zasaditvijo lokalnih in primernih dreves. Poleg se postavi koš za smeti.
8. **Defibrilator:** Trenutna pokritost Ljubljanskega barja, predvsem njegovega osrednjega dela, je v obstoječem stanju slaba in ne omogoča dostopa do defibrilatorja v 2 minutah, kar je po strokovni oceni čas, v katerem se možnost preživetja bistveno zviša. S tega vidika je ključno, da se vse vstopne točke opremljajo z defibrilatorjem.

9. **»Kiosk« z lokalnimi proizvodi in produkti:** Glavne vstopne točke se opremi s kioskom, ki obiskovalcem nudi okrepčilo. Primarno se prostor ponudi lokalnim proizvajalcem (domačinom) in lokalnim proizvodom (ekološko pridelana živila). V kioskih se lahko poleg hrane in pijače ponudi tudi ostale lokalne proizvode (npr. spominki).

Predlog mreže vstopnih točk

Glede na predhodno izdelano metodologijo se vstopne točke na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje delijo na dva nivoja, in sicer:

- o glavne vstopne točke,
- o stranske vstopne točke.

Glavne vstopne točke na je treba umestiti v bližini pomembnih prometnic (npr. bližina avtoceste, hitre ali glavne ceste) in železnic, na obrobje barja, s čimer se omeji motorni promet v osrednjem delu krajinskega parka (motorni promet se preusmeri na parkirišča na obrobju), ter v bližini večjih aglomeracij z vsaj 10.000 prebivalci, s čimer se zagotovi zadostno zaledje obiskovalcev.

Mrežo vstopnih točk po območju Krajinskega parka Ljubljansko barje dopolnjujejo stranske (sekundarne) vstopne točke, ki so slabše prometno dostopne ali v bližini manjših urbanih središč, kljub temu pa so pomembne za usmerjanje obiskovalcev po območju krajinskega parka.

V nadaljevanju je predstavljenih 13 lokacij, ki jih je Javni zavod Krajinski park Ljubljansko barje prepoznal kot potencialne vstopne točke za potrebe obiskovalcev:

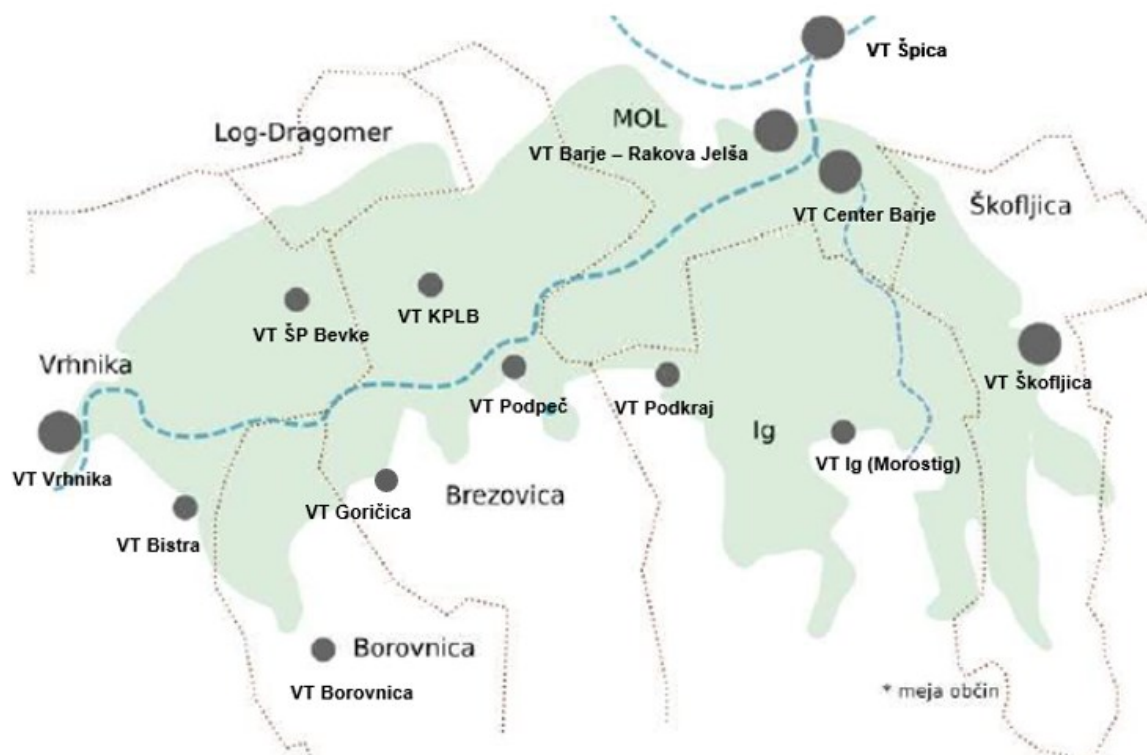
Glavne vstopne točke

- o Barje - Rakova jelša
- o Špica
- o Center Barje
- o Škofljica
- o Vrhnika

Stranske vstopne točke

- o Podkraj
- o Podpeč
- o Sedež JZ KPLB
- o Borovnica
- o Bistra
- o Športni park Bevke
- o Ig (Morostig)
- o Goričica pod Krimom

Vstopne točke naj bodo enotno oblikovane ter med seboj mobilnostno in organizacijsko povezane. Pomembno je tudi, da je upravljanje vstopnih točk v domeni Javnega zavoda Krajinski park Ljubljansko barje in ne posameznih občin, s čimer se prepreči stihijsko upravljanje in nepovezanost vstopnih točk. Za uspešen razvoj Ljubljanskega barja kot turistične destinacije je sicer ključnega pomena sodelovanje med vsemi deležniki (JZ KPLB, država, občine, domačini ...).



Slika 3: Lokacije predlaganih vstopnih točk na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje
(vir: Predlog ureditev za obiskovalce v Krajinskem parku Ljubljansko barje, Blatnik, 2018 + dopolnitev).

Območje obravnave v okviru mobilnostnega načrta

V procesu izdelave Mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje je bilo znotraj projektnega odbora določeno ožje območje obravnave, ki se ga v okviru mobilnostnega načrta podrobneje obravnava z vidika mobilnosti in povezljivosti. Območje obravnave vključuje 5 vstopnih točk, in sicer:

Glavne vstopne točke

- Barje - Rakova jelša
- Center Barje

Stranske vstopne točke

- Podpeč
- Športni park Bevke
- Ig (Morostig)

Izbrani glavni vstopni točki in tri stranske vstopne točke so v sklopu mobilnostnega načrta podrobneje analizirane z vidika mobilnosti in povezljivosti. Za obravnavane vstopne točke sta v nadaljevanju izdelani podrobnejši analizi dostopnosti in obstoječega stanja, ki predstavljata osnovo za določitev vizije in ciljev mobilnostnega načrta. Z namenom doseganja zastavljenih ciljev so v mobilnostnem načrtu predlagani različni ukrepi, ki se nanašajo tako na celotno območje krajinskega parka kot tudi na posamezne lokacije obravnavanih vstopnih točk.

Obravnavane vstopne točke so podrobneje predstavljene v nadaljevanju mobilnostnega načrta.

Glavna vstopna točka Barje – Rakova Jelša

Glavna vstopna točka Barje – Rakova Jelša je načrtovana na južni strani južne ljubljanske obvoznice, tik ob avtocestnem priključku LJ-center (območje mestnega parka Rakova Jelša). Območje obravnave je cca. 400 m oddaljeno od parkirišča P+R Barje, kjer je v obstoječi prometni ureditvi obiskovalcem in drugim uporabnikom na voljo 347 parkirnih mest za osebna vozila (od tega 13 PM za invalide in 4 PM za polnjenje električnih vozil). Parkirišče P+R Barje je dostopno z mestnim avtobusnim javnim potniškim prometom (LPP), prav tako pa je na lokaciji urejeno postajališče javnega sistema za izposajo koles.

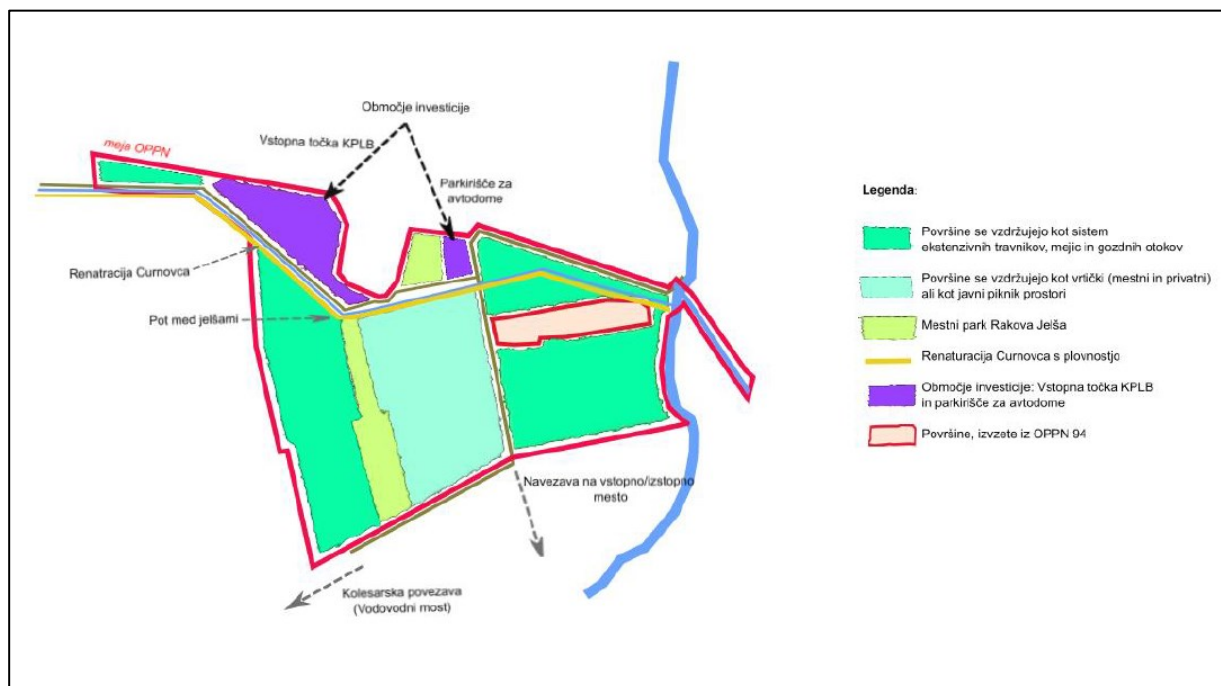


Slika 4: Podrobna lokacija glavne vstopne točke Barje - Rakova Jelša

V sklopu načrtovane investicije za vzpostavitev glavne vstopne točke Barje – Rakova Jelša je predvidena krajinska ureditev obravnavanega območja (območje OPPN 94), ureditev prostorov za interno uporabo JZ KPLB in ureditev prostorov oziroma infrastrukture za obiskovalce.

V okviru prostorov in infrastrukture za potrebe JZ KPLB je predvidena ureditev prostorov za upravo (npr. pisarne, sejna soba, režijski prostori), prostorov za skladiščenje in mehanizacijo, rastlinjakov in parkirišč za upravo (osebna vozila, motorji, kolesa).

Za potrebe obiskovalcev je na obravnavani lokaciji vstopne točke načrtovana ureditev informacijskega centra z razstavnimi prostori, izobraževalnega središča z učilnicami, gostinskega obrata, kolesarnice, parkirišča za obiskovalce (avtomobili, avtobusi, motorji ...), pokritega trga za prireditve in delavnice na prostem, krožne tematske poti, sanitarij, pitnika in ostale urbane opreme (klopi, koši za smeti). Poleg tega je na lokaciji vstopne točke Barje – Rakova Jelša za potrebe obiskovalcev načrtovano tudi parkirišče za avtodome (parkirišče PZA).



Slika 5: Območje OPPN 94 in predvideni investicijski posegi na območju (vstopna točka Barje – Rakova jelša)
(vir: DIIP, Vstopna točka v Krajinski park Ljubljansko barje – Rakova Jelša, april 2022)

Glavna vstopna točka Center Barje

Ureditev vstopne točke je predvidena na območju križišča Peruzzijske ulice, Ižanske in Črnovaške ceste (območje stare šole Ižanska).

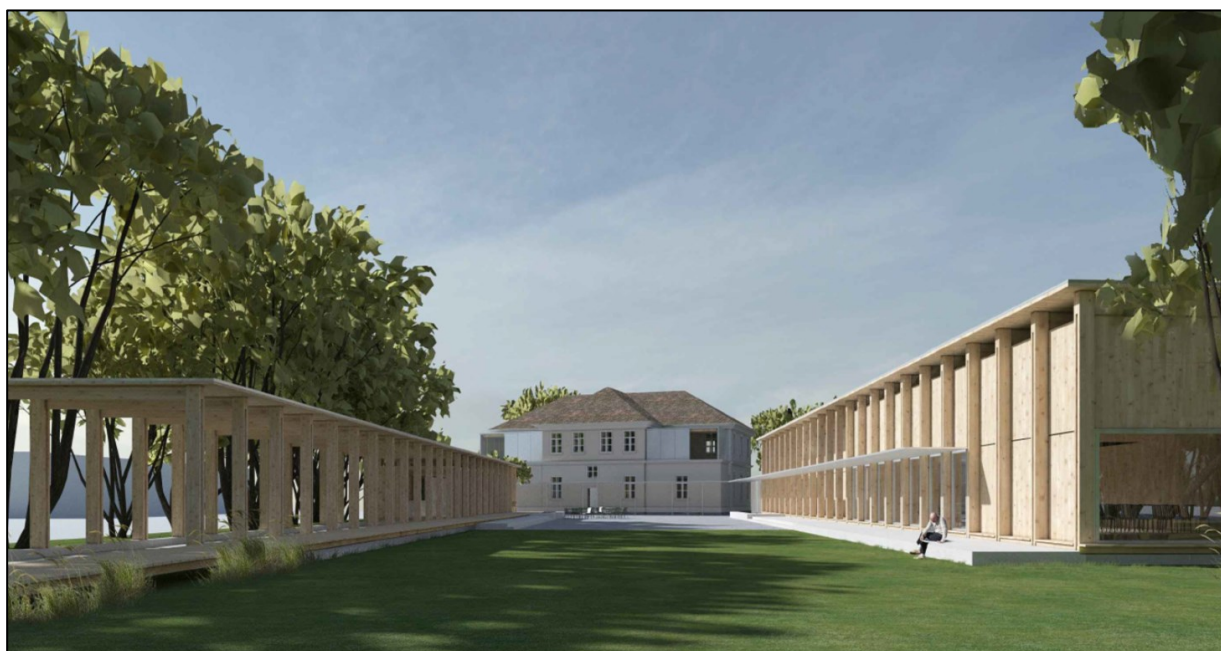


Slika 6: Podrobna lokacija glavne vstopne točke Center Barje

Vstopna točka je umeščena v bližino pomembnih prometnic (avtocestni priključek LJ-Barje je oddaljen cca. 700 m), prav tako pa je precej dobro povezana z javnim potniškim prometom (LPP). Bližnji vodotok reka Lžica je primeren za vožnje s čolni, zato se lahko v bližini vstopne točke Center Barje uredi vstopno/izstopno točko oziroma pristan za čolne, do obravnavane glavne vstopne točke pa je možno dostopati tudi z uporabo kolesa. Ob enem vstopna točka ustreza kriteriju revitalizacije in ponovne uporabe območja.

Idejni projekt ureditve vstopne točke na lokaciji predvideva večje parkirišče za osebna vozila (cca. 60 PM), poleg tega pa bo vstopna točka opremljena tudi z ostalo infrastrukturo, ki jo za načrtovane vstopne točke predvideva strategija JZ KPLB (npr. informativna pisarna in table, kolesarnica, pitnik ...).

Neposredno na lokaciji vstopne točke Center Barje je predvidena ureditev javnega sistema za izposajo koles BicikeLJ.



*Slika 7: Idejni projekt ureditve Centra Barje (lokacija glavne vstopne točke)
(vir: MOL, Center Barje: predstavitev četrtnega centra ČS Rudnik, Ljubljana, december 2023)*

Stranska vstopna točka Podpeč

V naselju Podpeč je izbrana lokacija za stransko vstopno točko v krajinski park. Z vidika zagotavljanja trajnostne mobilnosti je velika prednost izbrane lokacije neposredna bližina Ljublanice (ob predpogoju vzpostavitve plovne poti). Vstopna točka je načrtovana na območju industrijske cone, tik ob Ljublanici, saj je tu dovolj prostora za ureditev parkirnih mest in vstopno/izstopne točke na Ljublanici. Vstopna točka je locirana v bližini regionalne državne ceste III. reda, prav tako je naselje Podpeč dostopno z uporabo ljubljanskega avtobusnega potniškega prometa (LPP).

Vstopna točka je izhodišče za vzpon na Sv. Ano in Krim ter za obisk jezera pri Podpeči, ki je od lokacije vstopne točke oddaljeno slaba 2 km. (25 min hoje). Vstopno točko je treba opremiti z infrastrukturo, ki jo za načrtovane vstopne točke predvideva strategija JZ KPLB (parkirišča, sanitarije, kolesarnica, možnost izposoje koles, informacijske table ...). Dostop do bližnjega jezera pri Podpeči je iz smeri vstopne točke možna tudi z osebnimi vozili, saj je v neposredni bližini jezera obiskovalcem na voljo nekaj parkirnih mest (npr. ob gostilni Jezero oziroma pri gasilskem domu Jezero).



Slika 8: Podrobna lokacija stranske vstopne točke Podpeč

Stranska vstopna točka Športni park Bevke

Športni park Bevke je lociran v naselju Bevke, ob vznožju istoimenskega osamelca. Športni park Bevke združuje igrišča za košarko, nogomet (tudi na travi), odbojko na mivki, igrišče za tenis ter otroško igrišče. Obravnavana vstopna točka je od centra Ljubljane oddaljena cca. 15 km (približno 30 min vožnje z osebnim avtomobilom), od Vrhnike pa cca. 7 km (dostop mimo Sinje Gorice in Blatne Brezovice). Do obravnavane lokacije je prav tako možno dostopati z medkrajevnim avtobusom na relaciji Ljubljana – Blatna Brezovica, ki gre mimo Bevk (postajališče je od vstopne točke oddaljeno cca. 1,5 km oziroma 20 min hoje). Najbližje potencialno pristanišče ob Ljubljani je možno urediti cca. 3 km od vstopne točke na območju Športnega parka.

Športni park Bevke je izhodišče za kolesarsko povezavo Barjanski mozaik, naravni rezervat Mali Plac, naravni spomenik Jurčevo šotišče, učno pot Bevke, Jakobovo pot in ostale pohodne poti v okolici Bevk.

Na območju Športnega parka je v obstoječi prometni ureditvi urejenih 30 parkirnih mest za osebna vozila ter nekaj stoja za kolesa. Na območju športnega parka Bevke je urejeno tudi postajališče/parkirišče za (turistične) avtobuse, parkirnih mest za invalide pa v obstoječi prometni ureditvi ni.

Parkirnih mest za izletniške avtobuse sicer ni, je pa na območju dovolj prostora za parkiranje, ustavljanje in obračanje avtobusov. Parkirnih mest za invalide na območju vstopne točke trenutno ni urejenih.



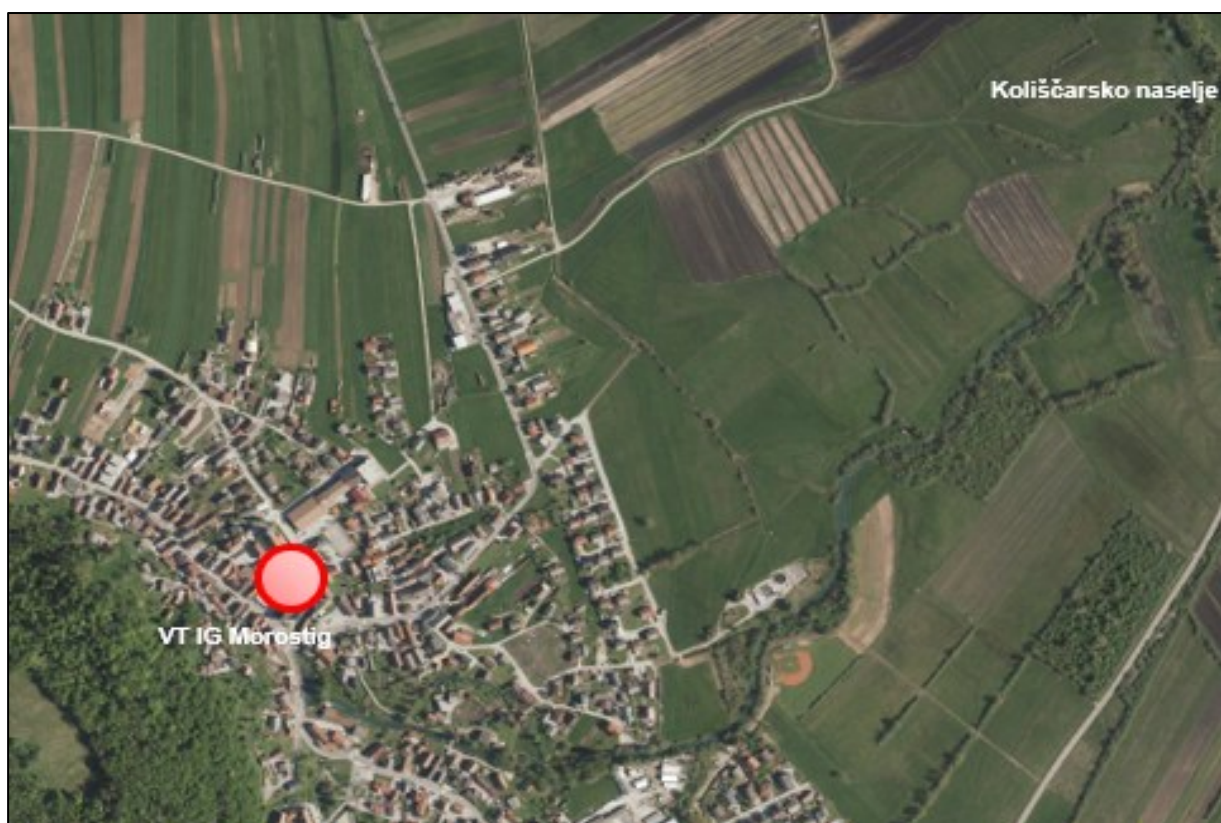
Slika 9: Podrobna lokacija stranske vstopne točke Športni park Bevke

Stranska vstopna točka Ig (Morostig)

Morostig – hišo narave in kolišč v samem središču naselja Ig je Občina Ig odprla v letu 2023. V hiši je za obiskovalce prikazanih devet tematskih enot razstave o biotski raznovrstnosti Ljubljanskega barja in življenju koliščarjev. Stranska vstopna točka na Igu (Hiša Morostig) je locirana tik ob državni regionalni cesti III. reda, ki poteka skozi naselje, neposredno ob objektu pa je obiskovalcem na voljo 12 parkirnih mest za osebna vozila. Poleg tega je v neposredni bližini Hiše Morostig v obstoječi prometni ureditvi urejenih tudi nekaj dodatnih parkirnih površin, ki pa so prvenstveno namenjena drugim uporabnikom (npr. parkirišče P+R Ig s 36 parkirnimi mesti). Lokacija obravnavane stranske vstopne točke je dostopna tudi z uporabo mestnega ljubljanskega avtobusnega potniškega prometa (LPP).

Hiša Morostig predstavlja izhodišče za pot po tematski poti Morostig, ki je speljana po območju barja in se sklene na območju kolišč. Začetni del poti v dolžini cca. 600 m (od Hiše Morostig do BS Petrol) poteka po ločenih površinah za pešce ob državni regionalni cesti (pločniki), v nadaljevanju pa po lokalni cesti in namensko urejeni pešpoti. Celotna pot med Hišo Morostig in Koliščarskim naseljem je dolga cca. 2 km, z ocenjenim časom hoje cca. 30 min.

V obstoječi prometni ureditvi na območju stranske vstopne točke na Igu sicer ni urejenih parkirnih površin za ustavljanje in parkiranje turističnih avtobusov, prav tako je na območju obravnave oziroma v širši okolici nekoliko slabše urejena infrastruktura za kolesarje.



Slika 10: Podrobna lokacija stranske vstopne točke Ig Morostig



Slika 11: Morostig - hiša narave in kolišč (stranska vstopna točka Ig)
(vir: spletna stran www.morostig.si)

Analiza obstoječega stanja

Metodologija in vsebina analize obstoječega stanja

V sklopu analize obstoječega stanja so bile poleg splošnih značilnosti s področja mobilnosti na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje analizirane tudi obstoječe potovalne navade uporabnikov in prednosti oziroma pomanjkljivosti pri dostopu do obravnavanega območja z uporabo različnih oblik mobilnosti.

V sklopu izdelave mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje anketa o obstoječih potovalnih navadah uporabnikov ni bila izdelana, saj je zaradi razpršenosti vstopnih točk na območje krajinskega parka in različnih uporabnikov, ki se preko območja krajinskega parka premikajo z različnimi nameni (npr. obiskovalci in turisti oziroma lokalno prebivalstvo), izredno težko zagotoviti merodajni vzorec anketiranih uporabnikov. Prav tako so bile ankete o potovalnih navadah uporabnikov na posameznih točkah znotraj krajinskega parka v preteklosti že izvedene (npr. ob Podpeškem jezeru), zato so splošne ugotovitve glede potovalnih navad različnih uporabnikov znane.

Najbolj celovit pogled nad trenutnim stanjem mobilnosti na območju krajinskega parka, vključno s podatki o obstoječih potovalnih navadah različnih uporabnikov, imajo zaposleni v Javnem zavodu Krajinski park Ljubljansko barje, zato je bila v sklopu izdelave mobilnostnega načrta izvedena fokusna skupina, na kateri so lahko zaposleni v omenjeni ustanovi predstavili svoj pogled na obstoječe mobilnostne razmere.

Fokusna skupina o obstoječih mobilnostnih razmerah na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje je bila organizirana 5. oktobra 2022, pri čemer je na njej aktivno sodelovalo pet zaposlenih v Javnem zavodu Krajinski park Ljubljansko barje.

Ključne ugotovitve izvedene fokusne skupine, ki so v nadaljevanju mobilnostnega načrta upoštevane tudi pri oblikovanju vizije, ciljev in ukrepov, so predstavljene v nadaljevanju, prav tako pa so v nadaljevanju prikazani tudi povzetki nekaterih v preteklosti izdelanih anket o potovalnih navadah različnih uporabnikov obravnavanega območja, ki so služile za splošni oris obstoječih potovalnih navad.

Ključne ugotovitve fokusne skupine z zaposlenimi v Javnem zavodu KPLB

Kdo so obiskovalci krajinskega parka in kakšne so njihove potovalne navade

Javni zavod Krajinski park Ljubljansko barje trenutno ne vodi evidence o številu obiskovalcev krajinskega parka, zato natančnih podatkov o številu obiskovalcev ni. Na podlagi generalnih ugotovitev pa je možno sklepati, da število obiskovalcev v zadnjih letih narašča. Strukturirano štetje oziroma vodenje evidence o številu obiskovalcev bo možno vzpostaviti šele po ureditvi uradnih dostopnih točk v krajinski park.

Ocena o večanju števila obiskovalcev krajinskega parka temelji tudi na dejstvu, da se na širše območje Ljubljanskega barja v zadnjih letih priseljuje čedalje več prebivalcev, ki območje krajinskega parka nato v veliki meri uporabljajo kot rekreacijsko območje.

Poleg lokalnega prebivalstva na območje Krajinskega parka Ljubljansko barje v zadnjih letih dostopa tudi čedalje več domačih in tujih turistov (tako individualni turisti kot tudi organizirane turistične skupne), ki si ogledajo predvsem naravne in kulturne znamenitosti, ki so razpršene po celotnem območju Krajinskega parka Ljubljansko barje.

Med ključne obiskovalce Krajinskega parka Ljubljansko barje sodijo:

Tip obiskovalcev	Namen obiska	Običajen način dostopa
prebivalci Ljubljane, lokalno prebivalstvo	rekreacija, sprehajanje psov	hoja, kolo, kombinacija avtomobil – hoja ali avtomobil – kolo
aktivni turisti – kolesarji (velik delež tujih turistov)	organizirane kolesarske ture na širšem območju Ljubljanskega barja	kolo
individualni obiskovalci in turisti	ogled naravnih in kulturnih znamenitosti, rekreacija, oddih	večinsko avtomobil, v manjšem deležu aktiven način dostopa (kolo, hoja) oziroma uporaba javnega potniškega prometa
organizirane turistične skupine	ogled naravnih in kulturnih znamenitosti	organizirani avtobusni prevozi
šole	ogled naravnih in kulturnih znamenitosti, opravljanje terenskih vaj	mestni potniški promet (LPP) – predvsem za ljubljanske šole oziroma organizirani avtobusni prevozi za ostale šole

Povečan pritisk obiskovalcev na območje Krajinskega parka Ljubljansko barje je preko delovnika zaznan predvsem v popoldanskem času (predvsem rekreacija lokalnega prebivalstva) oziroma preko vikendov, ko na območje poleg lokalnega prebivalstva dostopa tudi večje število turistov.

Identifikacija problematike s področja mobilnosti na območju krajinskega parka

Ključne značilnosti posameznih oblik mobilnosti na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje ter vse s tem povezane težave, so predstavljene v nadaljevanju:

Cestni promet

Zaradi značilnosti barjanskih tal je treba cestno infrastrukturo na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje stalno vzdrževati oziroma obnavljati, posledično pa številne zapore cest zmanjšujejo prepustnost in prevoznost, ter poslabšujejo prometno varnost tako motornega prometa, kot tudi pešcev in kolesarjev. Vse rekonstrukcije cestne infrastrukture v preteklosti so bile prednostno usmerjene v obnovo prometne infrastrukture za motorna vozila, manj pa v infrastrukturo za kolesarje in pešce, ki je na celotnem območju Ljubljanskega barja pomanjkljiva.

Dejstvo je, da si pristojni na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje želijo zmanjšati delež cestnega motornega prometa (predvsem osebnih vozil), vendar pa cestnih odsekov ni mogoče zapirati oziroma na njih bistveno omejevati promet, saj je širše območje Ljubljanskega barja poseljeno, posledično pa je treba lokalnemu prebivalstvu omogočiti dostop do objektov oziroma zemljišč.

Mirujoči promet (parkiranje)

Težave s parkiranjem vozil so zaznane na celotnem območju Krajinskega parka Ljubljansko barje. Urejenih parkirnih mest za osebna vozila ni dovolj, posledično pa obiskovalci avtomobile puščajo tik ob točkah interesa ter posledično uničujejo naravno okolje. Tako stanje se dopušča tudi zaradi pomanjkanja nadzora nad parkiranimi osebnimi vozili. Redarske službe v posameznih občinah so sicer vzpostavljene (npr. medobčinska redarstva služba na Igu in na Vrhniki), vendar pa se številne kršitve dogajajo predvsem v času vikendov, ko je delovanje pristojnih služb omejeno.

V Javnem zavodu Krajinski park Ljubljansko barje imajo sicer zaposlenega enega naravovarstvenega nadzornika, ki lahko izda globo za vožnjo v naravnem okolju, vendar zaradi obsega dela oziroma drugih nalog ne more izvajati stalnega nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili.

Ena izmed točk, kjer so težave s parkiranjem še posebej izrazite je jezero pri Podpeči. Obiskovalci so na tem območju svoje avtomobile parkirali tik ob jezeru, čeprav je to točka najstrožjega varovanja v parku. Delno so težavo s parkiranjem rešili z ureditvijo dodatnega parkirišča pri gasilskem domu, predlog za postavitev zapornice pri gostilni, ki preprečila dostop do jezera pa je bil s strani občine zavržen.

Podobno občutljiva točka je tudi območje naravnega rezervata Mali plac v bližini Bevk, kjer je parkiranje osebnih vozil sicer omogočeno ob športnem parku v Bevkah, kljub temu pa želijo posamezni obiskovalci svoje vozilo parkirati čim bližje izhodišču za sprehod po Pravljični poti močvirskih škratov na Mali plac (ne glede na to, da je izhodišče od športnega parka Bevke oddaljeno le nekaj minut hoje – cca. 500 m).

Pomanjkanje parkirnih mest je očitno tudi ob Plečnikovi cerkvi sv. Mihaela na Barju, kjer ni niti parkirnih mest za avtobuse (turistični avtobusi, ki turiste pripeljejo na ogled znamenitosti ustavljajo neposredno na vozišču, s tem pa ovirajo promet na Črnovaški cesti).

Zaradi splošnega pomanjkanja parkirnih mest obiskovalci pogosto kot izhodišče za ogled krajinskega parka uporabljajo tudi parkirna mesta, ki jim v osnovi niso namenjena (npr. ob gostišču Kolišče v Lipah in ob baru Pr' Anzlc v Podkrajju), kar povzroča slabo voljo med lastniki zemljišč.

Potencialno problematično točko predstavlja tudi pred kratkim ustanovljeni Informacijski center na Igu, ki predstavlja izhodiščno točko za ogled rekonstrukcije koliščarskega naselja (Morostig), ob katerem pa je urejenih le nekaj parkirnih mest za osebna vozila. V bližnji okolici je sicer urejenih še nekaj parkirišč, kot npr. P+R Ig, ki pa je prvenstveno namenjeno lokalnemu prebivalstvu za prestop na JPP in je posledično preko dneva precej zasedeno. Občina Ig kot možno rešitev vidi tudi parkirišče ob pokopališču na Igu (oddaljenost cca. 550 m od info centra), vendar pa so parkirne kapacitete tudi tam precej omejene (na voljo je cca. 20 PM). Dodatno težavo na Igu povzroča tudi slaba infrastruktura za pešce med info centrom in rekonstrukcijo koliščarskega naselja.

V zadnjem času čedalje večje težave povzroča tudi parkiranje avtomobov znotraj ožjega varovanega območja Krajinskega parka Ljubljansko barje (npr. v Močilniku, kjer je parkiranje avtomobov dovoljeno in v Dragi, kjer parkiranje avtomobov ni dovoljeno).

Javni potniški promet

Trenutno stanje uporabe avtobusnega javnega potniškega prometa (LPP) na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje kaže upad števila potnikov, kar je predvsem posledica številnih cestnih zapor v času izdelave mobilnostnega načrta (rekonstrukcija Črnovaške in Ižanske ceste).

Na splošno so sicer posamezna območja Krajinskega parka Ljubljansko barje dokaj dobro povezana z mestnim avtobusnim prometom LPP, pri čemer je treba izpostaviti predvsem Ig in Iško vas (LPP linija št. 19I), Podpeč (LPP linija št. 19B) in območje Notranjih Goric (LPP linija številka 6B). Želja za prihodnost je, da se na obstoječih linijah LPP, predvsem v času vikendov, poveča frekvenca voženj avtobusov do območja Krajinskega parka Ljubljansko barje (enako velja tudi za železniški promet).

Poleg avtobusnega JPP je treba v prihodnje večjo pozornost nameniti tudi dostopu do krajinskega parka z uporabo železniškega JPP in posledično bolje izkoristiti železniške postaje (npr. Brezovica, Notranje Gorice, Preserje, Borovnica, Škofljica, Lavrica, Rakovnik, Ljubljana).

Posebno pozornost na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje je treba nameniti tudi vodnemu JPP oziroma plovnosti reke Ljubljanice. V obstoječi prometni ureditvi je ladijski promet po Ljubljanici urejen do avtocestnega mostu. Uradne vstopno/izstopne točke niso urejene, ljudje pa sicer uporabljajo dostope pri Livadi, v Lipah (vodovodni most), v Podpeči, Sinji Gorici, na Vrhniku in drugje, pri čemer si morajo čolne do teh točk pripeljati sami z osebnimi vozili.

Glede plovnosti Ljubljanice je sicer že narejenih nekaj konkretnih strokovnih podlag, v sklopu katerih so definirane tudi uradne vstopno/izstopne točke (npr. Plečnikova cerkev, Lipe, Bevke) ter premostitveni objekti. Po sprejetju krovnega odloka o plovnosti reke Ljubljanice bodo morale svoje odloke sprejeti še posamezne občine na območju Ljubljanskega barja.

Dobre prakse na območju obravnave

Kljub številnim problematikam so se na območju Ljubljanskega barja razvile tudi nekatere dobre prakse upravljanja mobilnosti, kot npr. ureditev parkiranja na območju Iškega Vintgarja (lokacija sicer sega izven območja Krajinskega parka Ljubljansko barje). V preteklosti je bilo parkiranje vozil omogočeno povsem na vhodu v Iški Vintgar (pri gostilni), pred kratkim pa so parkirišče za osebna vozila obiskovalcev uredili cca. 800 metrov pred izhodiščno točko v Iški Vintgar, s čimer so območje razbremenili avtomobilov. Parkirišče je plačljivo, vzpostavljen je redni redarski nadzor, posledično pa so s tako ureditvijo oziroma s parkirnim režimom zadovoljni tudi lokalni prebivalci.

Med dobre prakse lahko štejemo tudi možnost izposoje koles in čolnov na območju krajinskega parka ter namero po vzpostavitvi javnih sistemov za izposajo koles na območju posameznih občin.

Vizija razvoja mobilnosti na območju krajinskega parka

Med srednjeročne cilje s področja mobilnosti na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje zaposleni v Javnem zavodu KPLB uvrščajo predvsem:

- Splošno zmanjšanje motoriziranega prometa na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje;
- Dvigniti delež usmerjenih trajnostnih prevozov (npr. organizirani avtobusni prevozi v lastni režiji samo do vstopnih točk in ne po celotnem območju krajinskega parka. Od vstopnih točk naprej se dovoli samo trajnostne načine mobilnosti - kolo, hoja, JPP, ladjica ipd.);
- Zagotoviti ciljno usmerjanje motornega prometa na parkirišča ob urejenih vstopnih točkah;
- Omejevanje enostavnosti in udobnosti parkiranja motornega prometa (plačljivo parkiranje);
- Vzpostavitev mirnih con na območju krajinskega parka (npr. v času gnezdenja ptic).

Specifika Ljubljanskega barja oziroma krajinskega parka je, da gre za odprto območje, ki je hkrati prosto dostopno in poseljeno. Poleg tega se krajinski park razprostira na območju večih občin, kar še dodatno otežuje upravljanje in urejanje.

»Problem upravljanja in urejanja Krajinskega parka Ljubljansko barje je v tem, da se nanj gleda preveč parcialno po posameznih občinah in ne kot celoto. Posamezne občine imajo na iste probleme pogosto različne poglede oziroma se reševanja problematike lotevajo z različno intenziteto. Posledično je območje Krajinskega parka Ljubljansko barje primer nesistematičnega urejanja. Za bolj učinkovito upravljanje bi bilo na obravnavano območje treba gledati celostno – kot na geografsko regijo«.

Možni ukrepi za izboljšanje stanja na področju mobilnosti

Zaposleni v Javnem zavodu KPLB so na fokusni skupini kot možne ukrepe za izboljšanje obstoječega stanja na področju mobilnosti izpostavili predvsem:

- Ureditev vstopnih točk v krajinski park, kjer lahko obiskovalci/turisti parkirajo svoje osebno vozilo in pot po območju krajinskega parka nadaljujejo na trajnosten način. Ključno je, da so vstopne točke med seboj povezane na različnih nivojih (tako mobilnostno kot drugače).
- Ključna je ureditev vstopne točke Rakova Jelša, ki se načrtuje kot center in glavna vstopna točka na območje Krajinskega parka Ljubljansko barje. Na tej (in vseh ostalih) vstopnih točkah morajo obiskovalci in turisti pridobiti vse ključne informacije o območju.
- Ureditev manjkajoče infrastrukture, ki je pogoj, da vzpostavljene vstopne točke v praksi dejansko zaživijo (npr. parkirišča za različne oblike mobilnosti, mostovi in brvi, infrastruktura za kolesarje in pešce, postavitve košev za smeti in iztrebke živali ...).
- Upravljanje z motornim prometom in boljši nadzor.
- Informiranje obiskovalcev Krajinskega parka Ljubljansko barje o možnosti dostopa do različnih znamenitosti z uporabo predvsem trajnostnih oblik mobilnosti, o sprejetih prometnih režimih (npr. kje je dovoljeno parkiranje osebnih vozil in kje ne). Informacije morajo biti obiskovalcem dostopne preko različnih kanalov oziroma na različnih lokacijah (npr. spletne objave na različnih portalih, informacijske table na območju krajinskega parka, info točke na železniških postajah ...).
- Izboljšanje sodelovanja z različnimi izvajalci javnega potniškega prometa, kot sta npr. Ljubljanski potniški promet (LPP) in Slovenske železnice (SŽ). Možna oblika sodelovanja je lahko ureditev shuttle prevozov po območju krajinskega parka.
- Izboljšanje komuniciranja in sodelovanja z vsemi občinami, ki so del območja Krajinskega parka Ljubljansko barje (občine imajo različne poglede na delovanje krajinskega parka, nekatere so za reševanje težav bolj dovzetne, druge nekoliko manj).
- Spodbujanje kolesarjenja – pri tem bo potrebno iskati ravnovesje z lokalnim prebivalstvom (npr. težavo lahko povzroča srečevanje kolesarjev in težke kmetijske mehanizacije, predvsem v času košnje in spravila (avgust, september, oktober). Problem je tudi slaba kolesarska infrastruktura ob glavnih prometnicah (npr. Lžanska cesta), kjer je kolesarjenje nevarno.
- Motivacijski ukrepi: npr. če obiskovalci/turisti na območje Krajinskega parka Ljubljansko barje dostopajo na trajnosten način so upravičeni do popusta pri nakupu vstopnic za ogled naravnih in kulturnih znamenitosti.

Povzetek predhodno izdelanih anket o potovalnih navadah

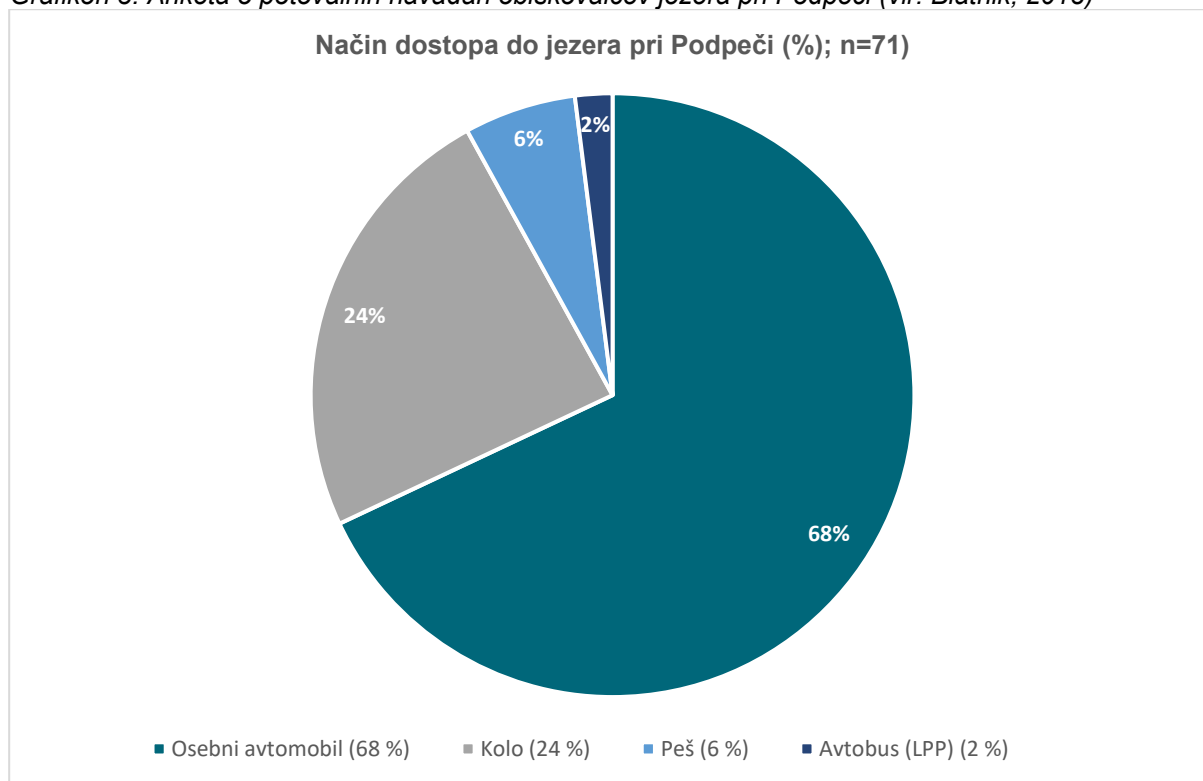
V nadaljevanju mobilnostnega načrta je prikazan povzetek ankete o obstoječih potovalnih navadah na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje, ki je bila izvedena v okviru magistrskega dela »Predlog ureditev za obiskovalce v Krajinskem parku Ljubljansko barje« (Blatnik, Š., Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo UL, Ljubljana 2018).

Splošno o anketi

V kratki anketi s 14 vprašanji je sodelovalo 98 ljudi. Demografska struktura je obsegala 87 % žensk in 12 % moških. Najbolj zastopana starostna skupina je bila 21-40 let (približno 85 %). Anketa je bila anonimna in je potekala preko spletnega portala 1ka. Razdeljena je bila na dva dela: prvi del vprašanj je bil vezan na obiskovanje KPLB-ja, drugi del pa na obiskovanje jezera pri Podpeči. Zbiranje podatkov je potekalo v času od 5. 5. 2018 do 8. 5. 2018 (Blatnik, 2018).

Rezultati drugega dela izvedene ankete (»obiskovanje jezera pri Podpeči«) so pokazali, da večinski delež obiskovalcev do jezera dostopa z uporabo osebnega vozila (cca. 68 %). Velik delež uporabe osebnega vozila se kaže tudi v problematiki pomanjkanja parkirnih mest na obravnavanem območju. Na aktiven način do jezera dostopa približno tretjina vprašanih (30 %), javni potniški promet (mestni avtobus LPP) pa koristi samo 2 % vprašanih. Vlaka (s kombinacijo drugih oblik mobilnosti) za dostop do obravnavanega območja ne koristi nihče.

Grafikon 3: Anketa o potovalnih navadah obiskovalcev jezera pri Podpeči (vir: Blatnik, 2018)



Med anketiranimi, ki so že obiskali Krajinski park Ljubljansko barje (66 obiskovalcev), jih samo 27 % (18 obiskovalcev) kot eno izmed prednosti Krajinskega parka Ljubljansko barje izpostavlja številne kolesarske in pešpoti. Na drugi strani jih 30 % (20 obiskovalcev) izpostavlja nepovezanost kolesarskih povezav in pešpoti (vključno s slabo označenostjo), kar 41 % (27 obiskovalcev) pa ključno težavo povzroča to, da ne vedo kje lahko parkirajo osebni avtomobil (ter kam lahko potem nadaljujejo pot peš).

Čeprav dejstvo, da obiskovalci običajno ne vedno kje lahko parkirajo lastno osebno vozilo ne predstavlja ključnega razloga za ne-obisk krajinskega parka (to je kot razlog navedlo manj kot 5 % obiskovalcev), pa bi po drugi strani večinski delež anketiranih v ponoven obisk krajinskega parka prepričala prav dobro urejena in označena parkirna mesta za osebna vozila na obrobju barja (58 %) in dobro urejene, označene in povezane kolesarske in pešpoti (68 %). Možnost obiska območja po vodni poti je kot razlog za ponoven obisk navedlo cca. 35 % obiskovalcev, med tem ko redne in dovolj pogoste linije avtobusov in vlakov ne predstavljajo pomembnejših razlogov za ponoven obisk krajinskega parka (to je kot razlog navedlo 22 % anketirancev, ki so krajinski park že obiskali - obiskovalci).

Analiza dostopnosti

V analizi dostopnosti območja so bile analizirane različne možnosti dostopa do obravnavanih vstopnih točk na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje s poudarkom na javnem potniškem prometu (JPP), kolesarjenju in hoji. Dobra dostopnost in povezanost območja z učinkovitim javnim potniškim prometom ter urejenimi in varnimi površinami za kolesarje in pešce lahko bistveno vpliva na izbiro prevoznih sredstev med zaposlenimi za opravljanje vsakodnevnih poti.

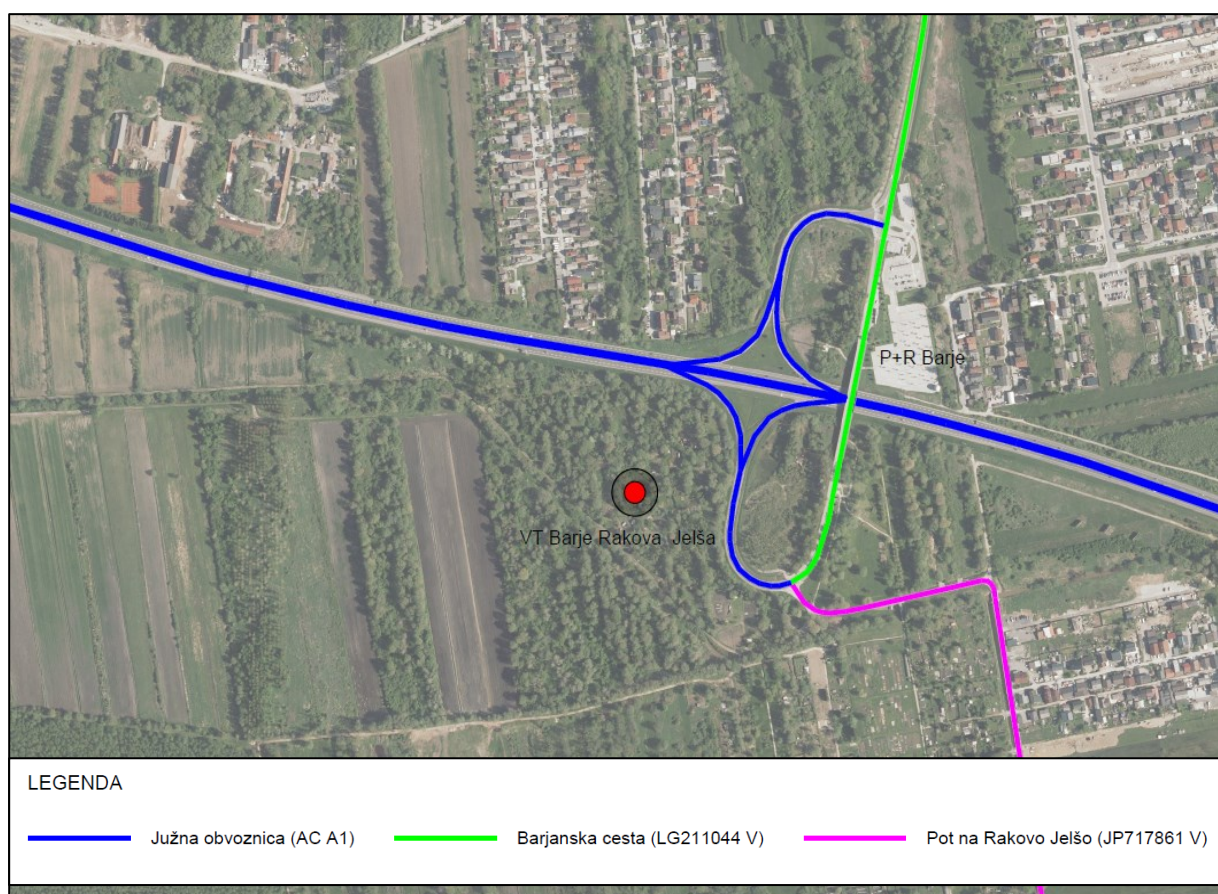
V analizi dostopnosti območja smo analizirali:

- o cestno prometno omrežje na obravnavanem območju (obodno in notranje cestno omrežje),
- o dostopnost območja do infrastrukture javnega potniškega prometa,
- o dostopnost območja do površin namenjenih kolesarskemu in peš prometu.

Dostopnost do glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša

Cestno prometno omrežje

Glavna vstopna točka Barje Rakova Jelša je načrtovana tik ob južni ljubljanski obvoznici, na južnem delu obstoječega avtocestnega priključka Ljubljana-center. Območje obravnave je preko Barjanske ceste, ki je ena izmed glavnih mestnih vpadnic, povezano z južnimi predeli Ljubljane (npr. Rakova Jelša, Sibirija, Murgle, Kolezija in Trnovo) ter samim mestnim središčem.



Slika 12: Shema cestnega omrežja v bližini glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša

Južna ljubljanska obvoznica (AC A1) je v obstoječi prometni ureditvi izvedena kot štiripasovna cesta z ločenima smernima voziščema (po dva vozna pasova v vsako smer vožnje + dodaten odstavni pas, ki se na območju AC priključkov preuredi v izključevalo-pospeševalni pas). Omejitev hitrosti na obravnavanem odseku avtoceste je 130 km/h.

Barjanska cesta je od območja avtocestnega priključka Ljubljana-center kategorizirana kot lokalna glavna mestna cesta (LG211044 V), izvedena pa je kot dvopasovna cesta z nivojsko ločenimi enostranskimi površinami za kolesarje in pešce (hodnik za pešce in kolesarska steza).

Dostop do območja mestnega parka Rakova Jelša oziroma do območja, kjer se načrtuje ureditev glavne vstopne točke za dostop do Krajinskega parka Ljubljansko barje, je predviden preko krajšega odseka Poti na Rakovo Jelšo, ki je kategorizirana kot javna pot za vsa vozila (JP717861 V). Javna pot je v obstoječi prometni ureditvi izvedena kot dvopasovna asfaltirana cesta (brez ločilne črte), ki se v nesemaforiziranem križišču priključuje na Barjansko cesto. Ob javni poti ni urejenih ločenih površin za kolesarje in pešce.

Območje načrtovane glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša je predvsem zaradi bližine avtoceste in Barjanske ceste za uporabnike osebnih motornih vozil dobro dostopno. Težave pri dostopu do območja obravnave z uporabo osebnih motornih vozil se pojavljajo predvsem v času prometnih konic, ko se zaradi velikega števila motornih vozil na cestnem omrežju, potovalni časi bistveno podaljšajo.



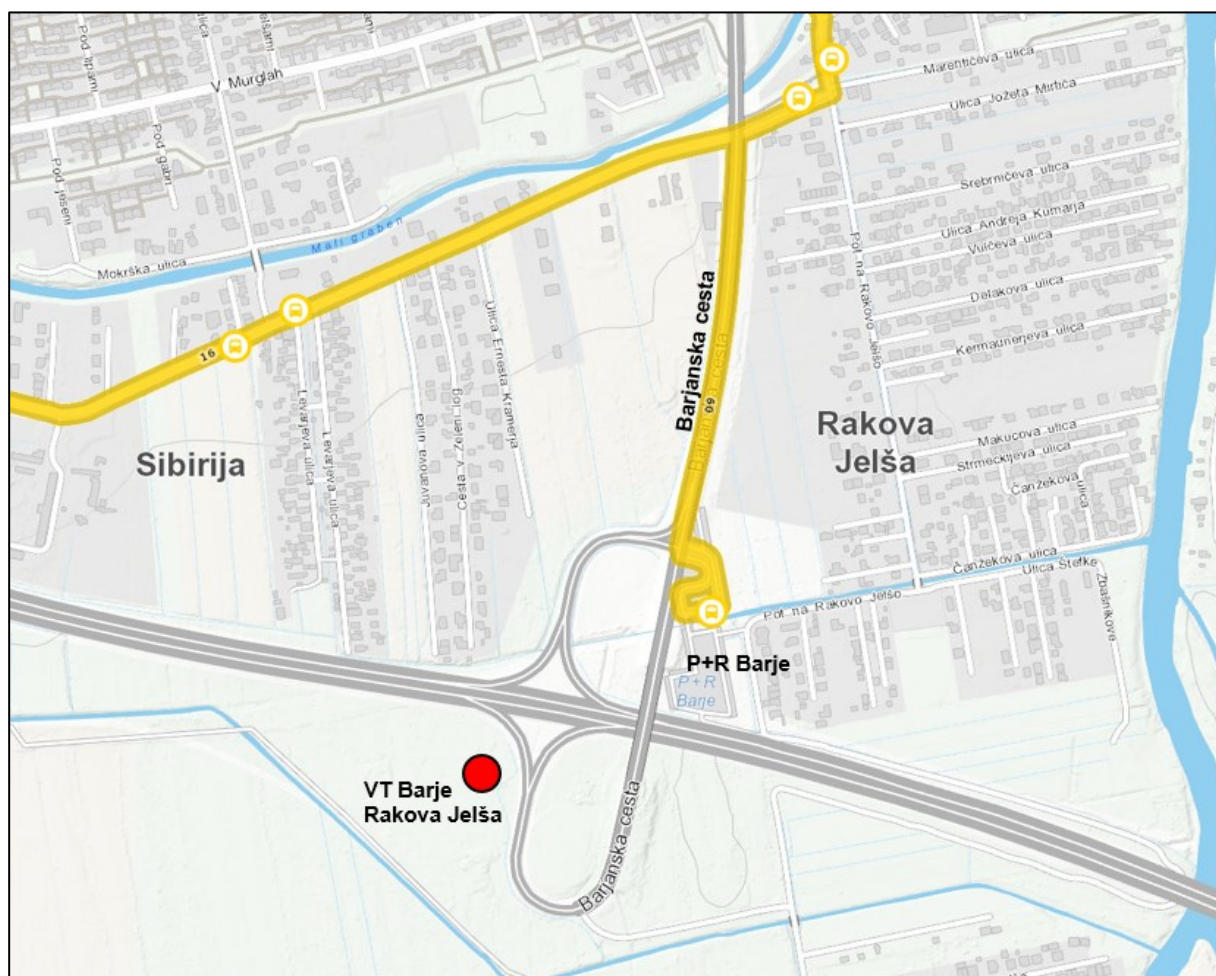
Slika 13: Cestno prometno omrežje v bližini glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša (levo: ureditev Barjanske ceste na območju nadvoza nad AC, desno: območje križišča Barjanske ceste in Poti na Rakovo Jelšo)

Dostop do infrastrukture javnega potniškega prometa

Avtobusni javni potniški promet

Linije javnega mestnega avtobusnega prometa (LPP) v bližnji okolici glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša potekajo po Barjanski cesti, in sicer je najbližje avtobusno postajališče urejeno na parkirišču P+R Barje na severni strani AC priključka Ljubljana-center. Avtobusno postajališče je od vhoda v Mestni park Rakova Jelša na južnem delu AC priključka oddaljeno cca. 500 m (merjeno po Barjanski cesti).

Obstoječa shema linij avtobusnega prometa LPP na širšem območju glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša je prikazana na sliki v nadaljevanju:



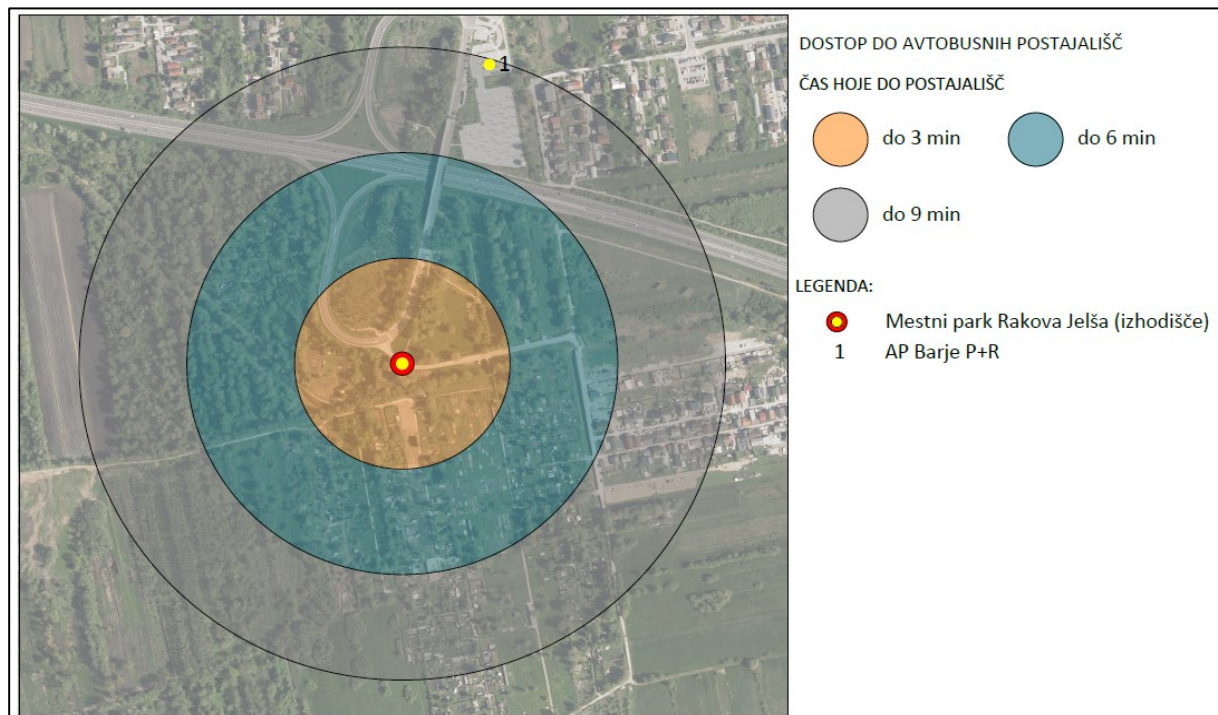
Slika 14: Shema linij LPP na širšem območju glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša
(vir: prominfo.projekti.si)

Na območju parkirišča P+R Barje je v obstoječi prometni ureditvi izvedeno končno avtobusno postajališče »Barje P+R«. V obstoječi ureditveni shemi LPP na postajališču »Barje P+R« ustavljajo avtobusi javnega potniškega prometa na naslednjih linijah:

- o linija št. 9 (Barje P+R – Štepanjsko naselje)

Na podlagi ugotovljene razdalje je bil v nadaljevanju ocenjen čas hoje med območjem Mestnega parka Rakova Jelša v bližini lokacije načrtovane glavne vstopne točke in najbližjim avtobusnim postajališčem na območju P+R Barje, ki znaša:

- avtobusno postajališče »Barje P+R«: cca. 8-9 min



Slika 15: Predviden čas hoje do najbližjega avtobusnega postajališča (izhodišče: Mestni park Rakova Jelša)

Druge oblike javnega potniškega prometa

Na širšem območju glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša ni železniških tirov oziroma infrastrukture javnega železniškega potniškega prometa.

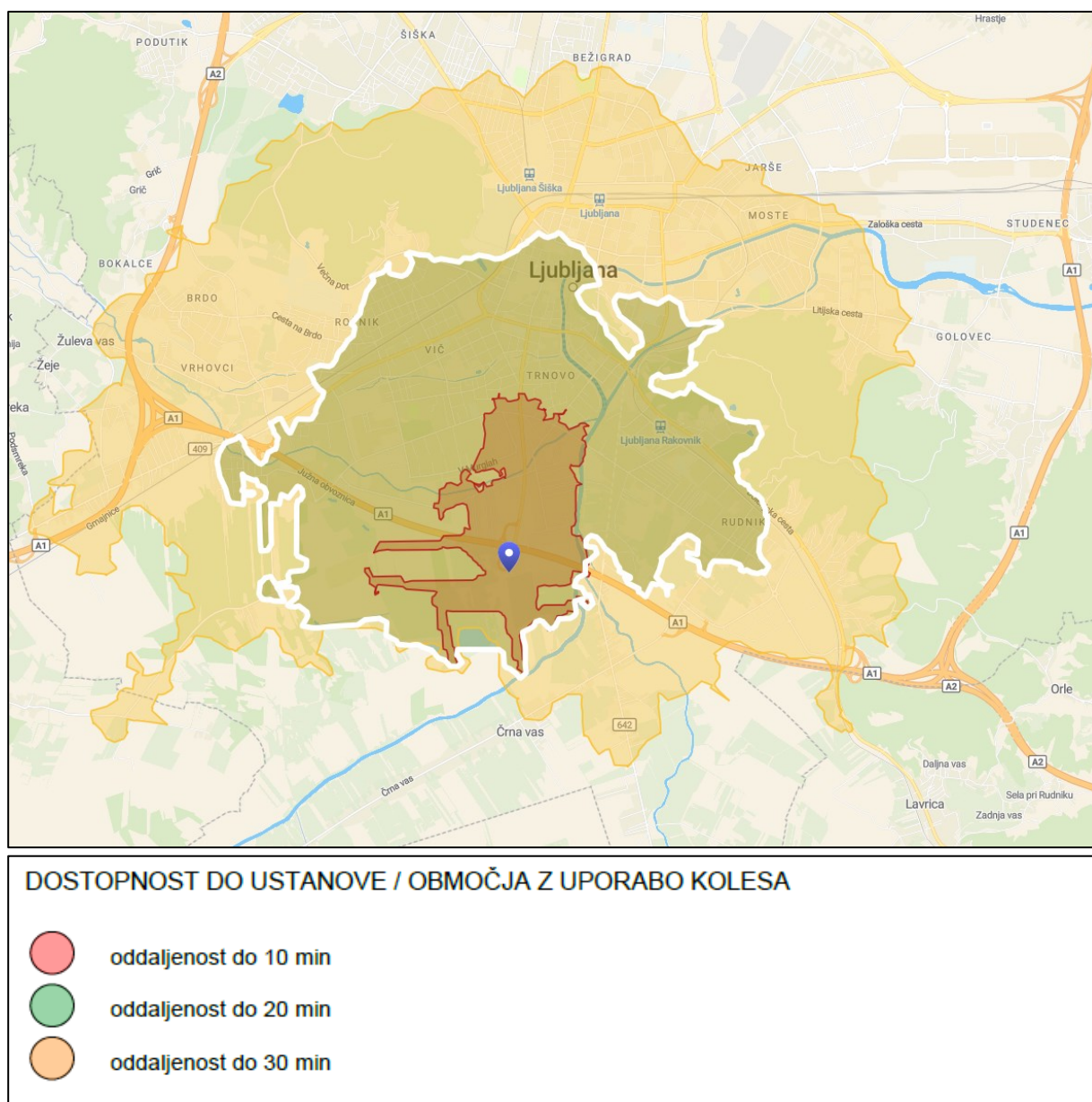
Vzhodno od območja Mestnega parka Rakova Jelša v smeri sever-jug teče reka Ljubljanica (oddaljenost cca. 1 km, merjeno po Poti na Rakovo Jelšo), pri čemer v obstoječi prometni ureditvi na reki Ljubljanici ni vzpostavljene plovne poti oziroma linije javnega vodnega potniškega prometa.

Dostop do infrastrukture za kolesarje in pešce

Širše območje glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša je z vidika dostopa za kolesarje oziroma pešce dokaj dobro urejeno, saj so ločene površine za kolesarje in pešce iz smeri centra Ljubljane urejene ob celotnem odseku Barjanske ceste (enostranske ločene površine za kolesarje in pešce do navezave na Pot na Rakovo Jelšo na območju Mestnega parka Rakova Jelša).

Poti pešcev in kolesarjev so od načrtovane lokacije glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša po območju Ljubljanskega barja predvidene po javni poti za vsa vozila (Pot na Rakovo Jelšo – JP717861 V), ki je na odseku proti naselju Lipe urejena kot makadamska pot preko kmetijskih površin oziroma travnikov. Javna pot v smeri proti naselju Lipe oziroma proti vodovodnemu mostu poteka vzporedno z reko Ljubljanico.

Na slikah v nadaljevanju je prikazana dostopnost do območja glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša z uporabo kolesa in peš, v izbranih časovnih obdobjih (10 min, 20 min, 30 min).

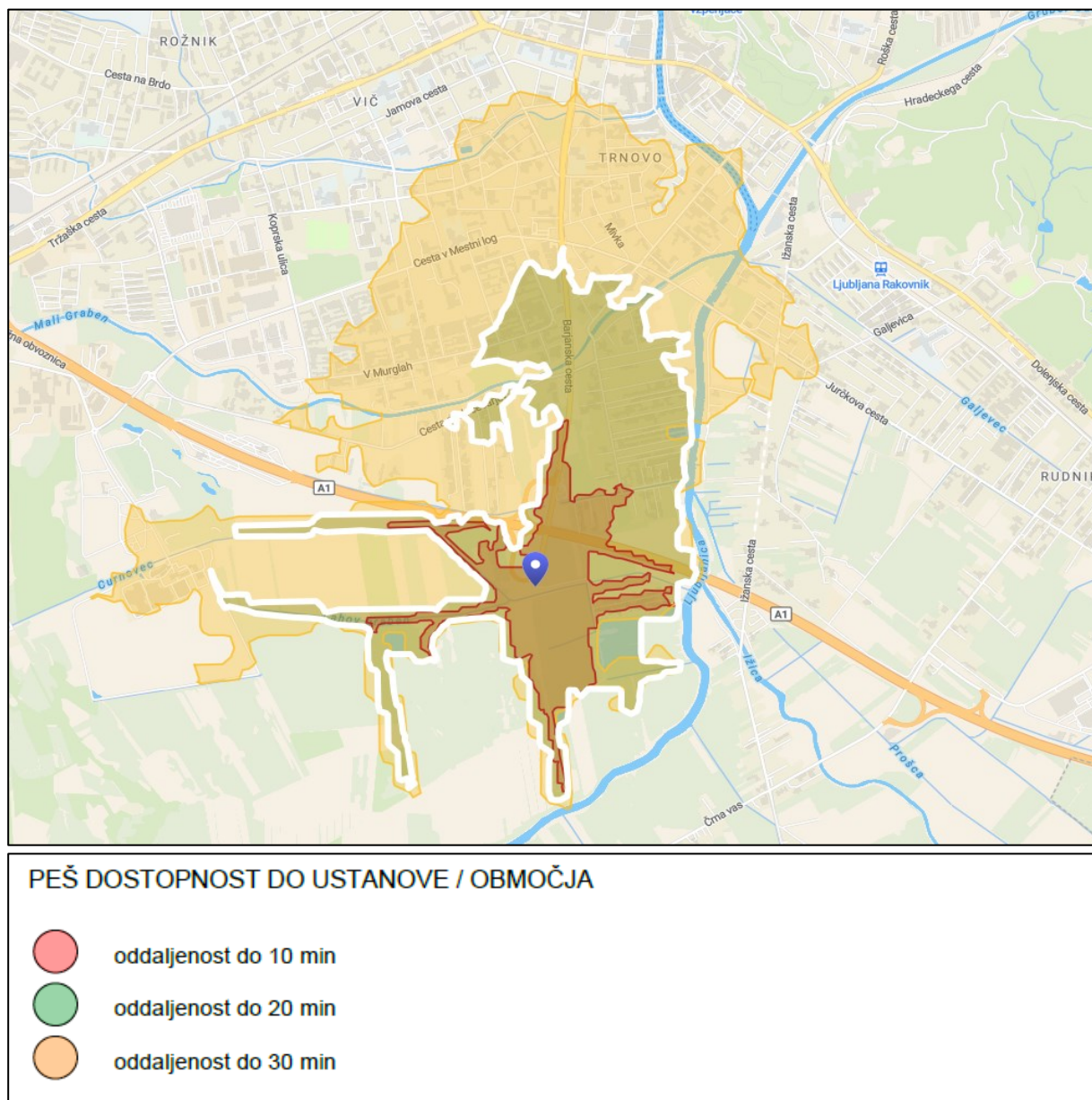


Slika 16: Dostopnost do glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša z uporabo kolesa - izhodišče: Mestni park Rakova Jelša (vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je dostopnost omejena na mestni predel Rakova Jelša ter vzhodna dela predelov Sibirija in Murgle (severna stran AC) oziroma na območje ob Ljubljani (južna stran AC).

V 20-minutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa razširi na Vič (vzhodni del), Trnovo in Rudnik (zahodni del) oziroma na južni del ožjega mestnega središča Ljubljane.

V 30-minutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa razširi na celotno območje Viča, Brda in Vrhovcev, na južne predele Šiške in Bežigrada, celotno območje mestnega središča, Moste in celotno območje Rudnika, vključno s širšim območjem Golovca.



Slika 17: Peš dostopnost do glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša - izhodišče: Mestni park Rakova Jelša (vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je peš dostopnost omejena na območje ob AC priključku Ljubljana-center (Mestni park Rakova Jelša, P+R Barje, deli Ljubljanskega barja ob Ljubljani).

V 20-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost razširi na predel Rakova Jelša na severni strani AC in na robne dele mestnih predelov Sibirija in Murgle (ob Barjanski cesti).

V 30-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost razširi na celotna mestna predela Sibirija in Murgle oziroma na Trnovo in skrajne robne dele mestnega predela Vič oziroma Kolezija (ob Gerbičevi ulici in vodotoku Gradaščica).



Sliki 18: Ureditev površin za kolesarje in pešce na širšem območju glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša (levo: ločene površine za kolesarje in pešce ob Barjanski cesti, desno: javna pot po Ljubljanskem barju)

Dostop do infrastrukture namenjene mirujočemu prometu

Parkirne površine za motorni promet

V obstoječi prometni ureditvi je severno od območja načrtovane glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša urejeno večje javno parkirišče P+R Barje s kapaciteto 347 PM. Parkirišče P+R Barje je od vhoda v Mestni park Rakova Jelša v neposredni bližini načrtovane glavne vstopne točke oddaljeno cca. 500 m oziroma 8-9 min hoje po ločenih površinah za pešce ob Barjanski cesti.

Na parkirišču P+R Barje je uporabnikom skupaj na voljo 347 parkirnih mest za osebna vozila, od tega 13 PM za invalide (dimenzijsko prilagojena) in 4 PM za polnjenje električnih vozil.

Parkirne površine za kolesa

Parkirišče P+R Barje je urejeno kot večmodalna točka, z vso potrebno infrastrukturo za parkiranje osebnih vozil (parkirišča, polnilnice), infrastrukturo za uporabo JPP (avtobusno postajališče) in infrastrukturo za uporabo koles (stojala za priklopljanje koles, nadstrešnica, sistemi za izposajo koles).

Na območju P+R Barje je v obstoječi prometni ureditvi uporabnikom na voljo 78 stojal za kolesa, od tega je 11 stojal pred vremenskimi vplivi zaščiteneh z nadstrešnico. Vsa stojala omogočajo bočno priklopljanje koles na okvirje, glede na število stojal pa je na območju P+R Barje možno parkirati do 156 koles (2 kolesi na eno stojalo), od tega pod nadstrešnico do 22 koles.

Na območju parkirišča P+R Barje sta uporabnikom na voljo tudi dva sistema za izposajo koles, in sicer sistem BicikeLJ, ki omogoča izposajo klasičnih mestnih koles ter sistem Nomago bikes, ki uporabnikom omogoča izposajo električnih mestnih koles.

Kapaciteta postajališča javnega sistema za izposajo koles »BicikeLJ« na območju P+R Barje je:

- postajališče P+R Barje, kapaciteta: 21 koles

Kapaciteta postajališča javnega sistema za izposajo koles »Nomago« na območju P+R Barje je:

- o postajališče P+R Barje, kapaciteta: 8 koles



Sliki 19: Ureditev parkirišča P+R Barje (levo: parkirišča za osebna vozila, desno: stojala za priklapljanje koles in postajališča javnih sistemov za izposajo koles BicikeLJ in Nomago Bikes)

Dostopnost do glavne vstopne točke Center Barje

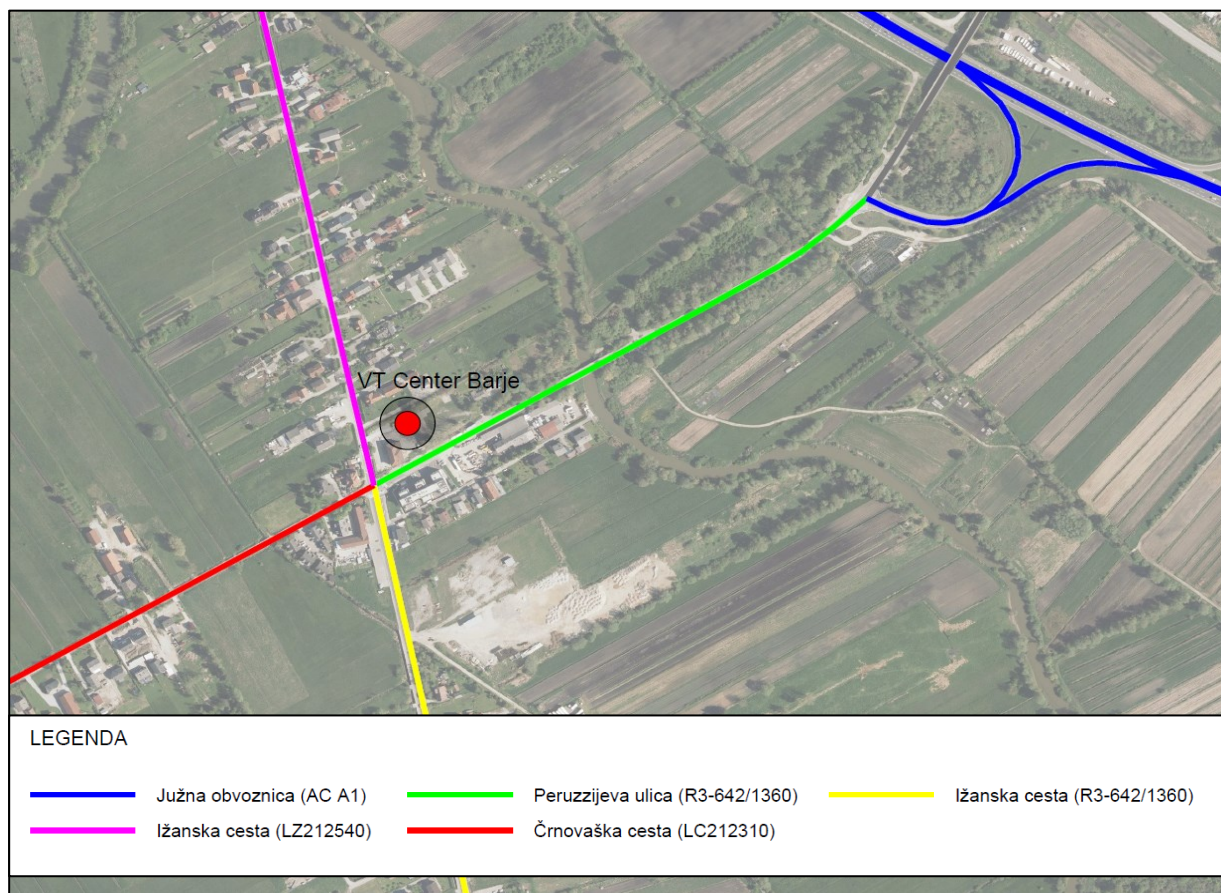
Cestno prometno omrežje

Glavna vstopna točka Center Barje je načrtovana na območju križišča Peruzzijeve ulice ter Ižanske in Črnovaške ceste, v neposredni bližini južne ljubljanske obvoznice in obstoječega avtocestnega priključka Ljubljana-Rudnik.

Južna ljubljanska obvoznica (AC A1) je v obstoječi prometni ureditvi izvedena kot štiripasovna cesta z ločenima smernima voziščema (po dva vozna pasova v vsako smer vožnje + dodaten odstavni pas, ki se na območju AC priključkov preuredi v izključevalo-pospeševalni pas). Omejitev hitrosti na obravnavanem odseku avtoceste je 130 km/h.

Tik ob južnem robu območja glavne vstopne točke Center Barje v smeri severovzhod-jugozahod poteka državna regionalna cesta R3-642/1360 (Peruzzijeva ulica), ki se od križišča kot Ižanska cesta v smeri juga nadaljuje proti naselju Ig. V obravnavano semaforizirano križišče Peruzzijeve ulice in Ižanske ceste (odseka državne regionalne ceste) se iz severne smeri naveže lokalni odsek Ižanske ceste (LZ212540), iz jugozahodne smeri pa odsek lokalne Črnovaške ceste (LC212310).

Vsi cestni odseki na območju obravnave so urejeni kot dvopasovne ceste, z dodatnimi razvrstilnimi pasovi na območju semaforiziranega križišča, tik ob območju glavne vstopne točke Center Barje. V letu 2024 je za obravnavano križišče predvidena popolna rekonstrukcija, v sklopu katere se bodo na vseh štirih krakih uredile tudi nove ločene površine za kolesarje in pešce. Ločene površine za kolesarje in pešce so bile sicer v sklopu zadnjih rekonstrukcij že urejene ob obeh lokalnih cestah (Ižanska in Črnovaška cesta), v prihodnje pa je rekonstrukcija površin za kolesarje in pešce predvidena tudi ob državni cesti R3-642/1360.



Slika 20: Shema cestnega omrežja v bližini glavne vstopne točke Center Barje



Slika 21: Cestno prometno omrežje v bližini glavne vstopne točke Center Barje (levo: ureditev državne regionalne ceste R3-642/1360 na lokaciji načrtovane vstopne točke, desno: ureditev državne regionalne ceste R3-642/1360 v smeri proti AC priključku Ljubljana-Rudnik)

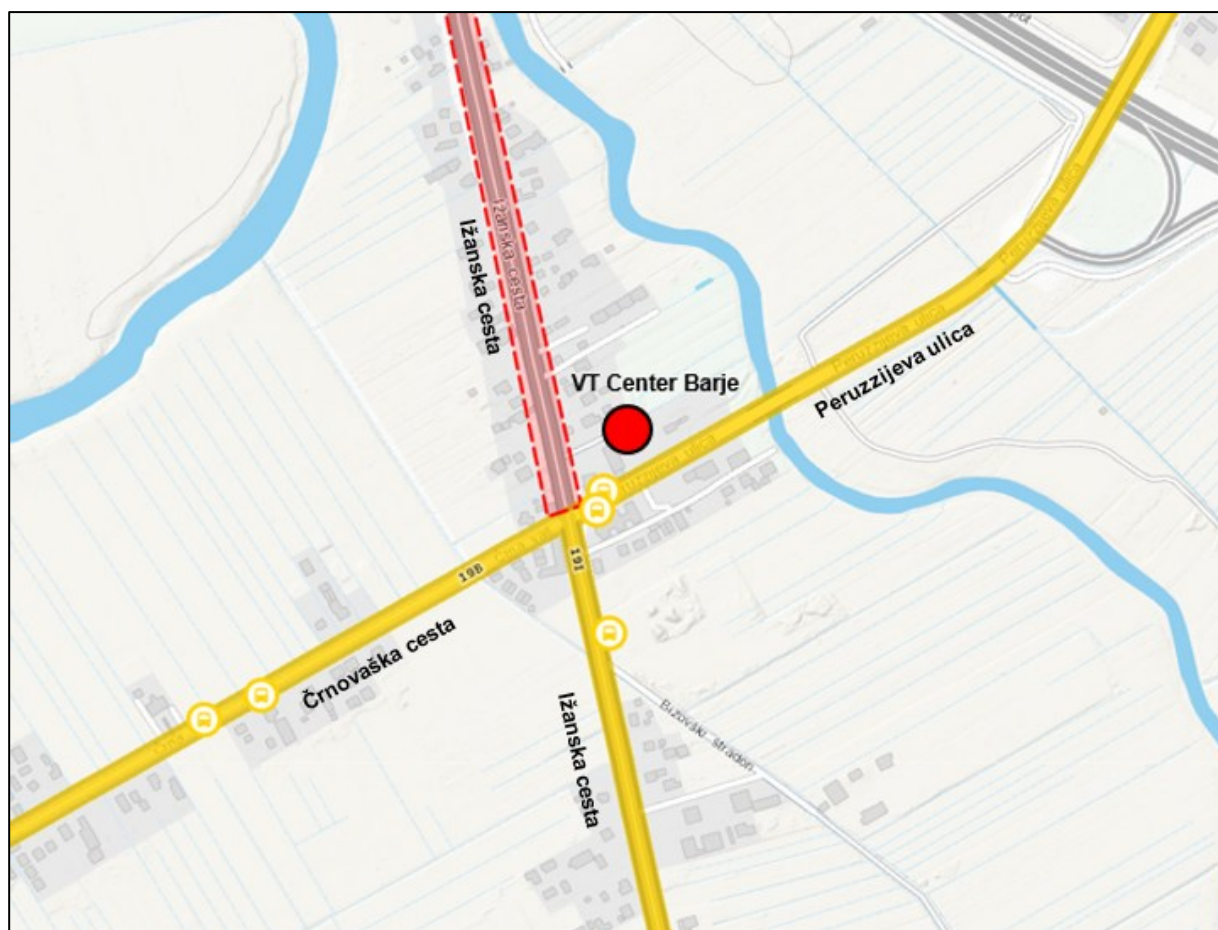
Območje načrtovane glavne vstopne točke Center Barje je predvsem zaradi bližine avtoceste in ostalih dostopnih cest (Ižanska cesta, Peruzzijska ulica) za uporabnike osebnih motornih vozil dobro dostopno. Težave pri dostopu do območja obravnave z uporabo osebnih motornih vozil se pojavljajo predvsem v času prometnih konic, ko se zaradi velikega števila motornih vozil na cestnem omrežju, potovalni časi bistveno podaljšajo.

Dostop do infrastrukture javnega potniškega prometa

Avtobusni javni potniški promet

Linije javnega mestnega avtobusnega prometa (LPP) v bližnji okolici glavne vstopne točke Center Barje potekajo po Peruzzijski ulici, Ižanski cesti in Črnovaški cesti, pri čemer je najbližje avtobusno postajališče »Barje« urejeno ob Peruzzijski ulici, tik ob lokaciji načrtovane glavne vstopne točke (območje križišča Peruzzijske ulice, Ižanske ceste in Črnovaške ceste).

Obstoječa shema linij avtobusnega prometa LPP na širšem območju glavne vstopne točke Center Barje je prikazana na sliki v nadaljevanju:



Slika 22: Shema linij LPP na širšem območju glavne vstopne točke Center Barje (vir: prominfo.projekti.si)

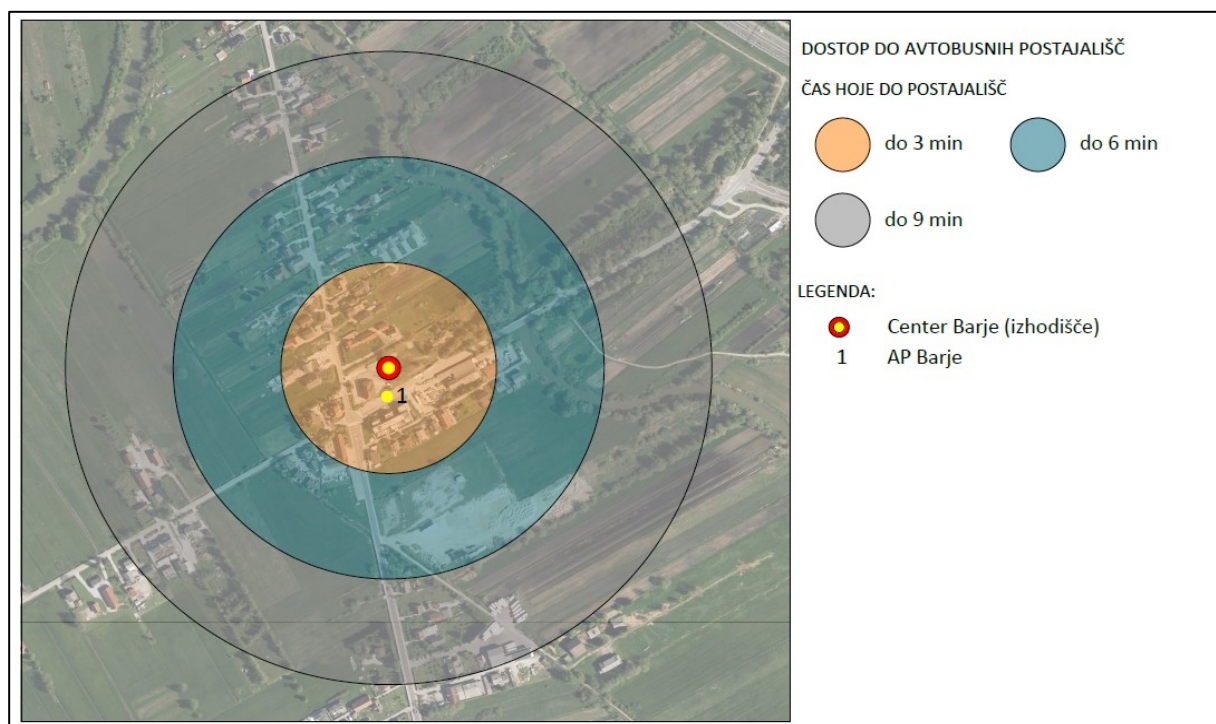
Opomba: Linija LPP je sicer speljana tudi po lokalnem odseku Ižanske ceste LZ212540, ki pa je v času izdelave mobilnostnega načrta zaradi popolne rekonstrukcije zaprta za ves promet. V času popolne zapore je za vozila LPP predviden obvoz, posledično pa linije LPP na obravnavanem odseku Ižanske ceste na zgornji sliki niso prikazane.

V neposredni bližini načrtovane lokacije Centra Barje je v obstoječi prometni ureditvi izvedeno avtobusno postajališče »Barje«. V obstoječi ureditveni shemi LPP na avtobusnem postajališču »Barje« ustavljajo avtobusi javnega potniškega prometa na naslednjih linijah:

- linija št. 19B (Tomačevo – Jezero)
- linija št. 19I (Tomačevo – Iška vas obračališče)

Na podlagi ugotovljene razdalje je bil v nadaljevanju ocenjen čas hoje med območjem načrtovane glavne vstopne točke Center Barje in najbližjim avtobusnim postajališčem »Barje«, ki znaša:

- avtobusno postajališče »Barje«: cca. 1 min



Slika 23: Predviden čas hoje do najbližjega avtobusnega postajališča (izhodišče: načrtovano območje Center Barje)

Druge oblike javnega potniškega prometa

Na širšem območju glavne vstopne točke Center Barje ni železniških tirov oziroma infrastrukture javnega železniškega potniškega prometa.

Vzhodno od območja načrtovane glavne vstopne točke Center Barje teče reka Ižica (oddaljenost 250 m), pri čemer je bilo z izdelanimi strokovnimi podlagami ugotovljeno, da reka Ižica ni primerna za vzpostavitev vodnega potniškega prometa.

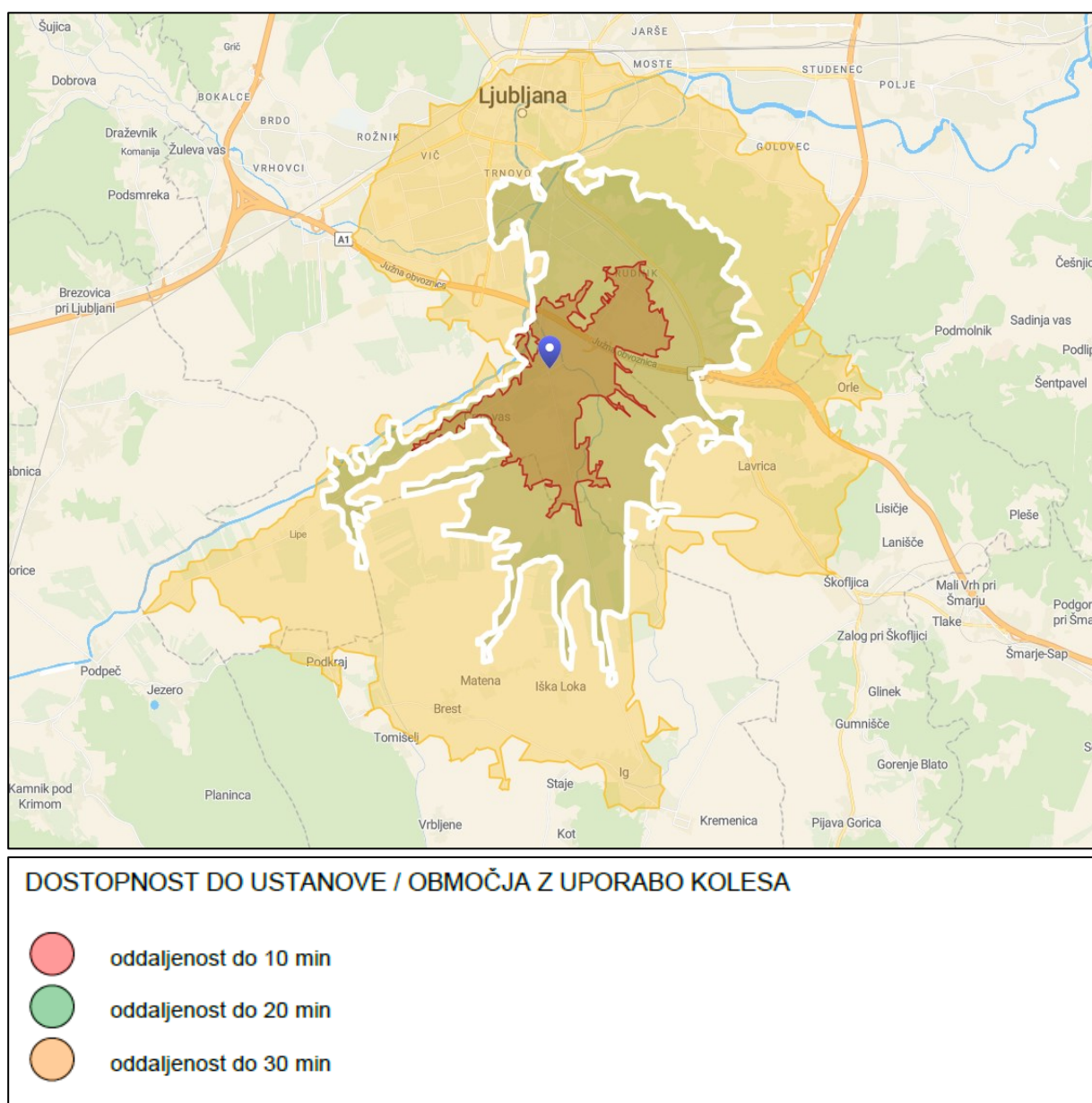
Dostop do infrastrukture za kolesarje in pešce

Širše območje glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša je z vidika dostopa za kolesarje oziroma pešce dokaj dobro urejeno, saj so ločene površine za kolesarje in pešce urejene ob obeh odsekih lokalnih cest – Črnovaška in Ižanska cesta (opomba: v času izdelave mobilnostnega načrta se v sklopu rekonstrukcije Ižanske ceste obnavljajo in dograjujejo tudi površine za kolesarje in pešce).

Površine za pešce in kolesarje so deloma urejene tudi ob južnem odseku Lžanske ceste (regionalna cesta R3-642/1360), in sicer v obliki kolesarskih pasov na vozišču ter hodnikov za pešce.

V obstoječi prometni ureditvi je slabša ureditev površin za kolesarje in pešce ugotovljena na Peruzzijski ulici (regionalna cesta R3-642/1360), med območjem Centra Barje in AC priključkom Ljubljana-Rudnik. Na tem odseku v obstoječi ureditvi ni ločenih površina za kolesarje in pešce.

Na slikah v nadaljevanju je prikazana dostopnost do območja načrtovane glavne vstopne točke Center Barje z uporabo kolesa in peš, v izbranih časovnih obdobjih (10 min, 20 min, 30 min).

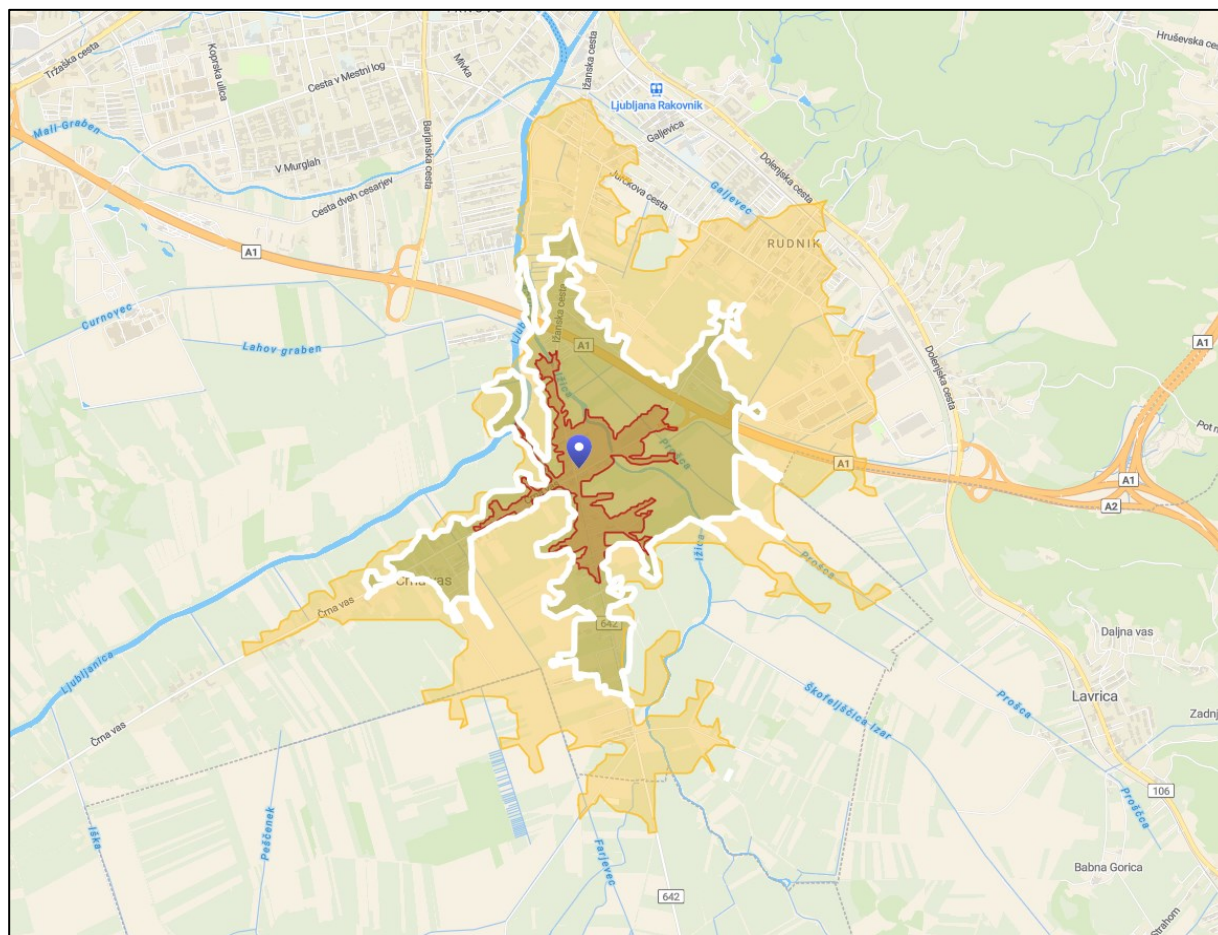


Slika 24: Dostopnost do glavne vstopne točke Center Barje z uporabo kolesa - izhodišče: predvidena lokacija (vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je dostopnost omejena na Črna vas, naselja ob Lžanski cesti do meje z občino Ig in na južne dele Rudnika, med južno obvoznico in Dolenjsko ceto (industrijska cona Rudnik, Jurčkova cesta).

V 20-minutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa proti zahodu razširi do naselja Lipe, proti jugu do Matene in Iške Loke, proti severu na celoten mestni predel Rudnik, Rakovnik in predele Prul in Trnovega, proti vzhodu pa do naselja Lavrica ob Dolenjski cesti.

V 30-minutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa proti jugu razširi do Iga, Tomišlja in Podkraja, proti severu na celotno območje centra Ljubljane, predele Murgel, Viča in Most, proti vzhodu do naselja Orle in ob Dolenjski cesti do Škofljice.



PEŠ DOSTOPNOST DO USTANOVE / OBMOČJA

-  oddaljenost do 10 min
-  oddaljenost do 20 min
-  oddaljenost do 30 min

Slika 25: Peš dostopnost do glavne vstopne točke Center Barje - izhodišče: predvidena lokacija
(vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je peš dostopnost omejena na območja ob Ižanski in Črnovaški cesti ter Peruzzijski ulici, južno od južne ljubljanske obvoznice.

V 20-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost razširi do Črne vasi ter na južne predele Rudnika na severni strani južne ljubljanske obvoznice (ob Ižanski cesti in Peruzzijski ulici).

V 30-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost proti jugu razširi do meje z občino Ig, proti severu pa na celoten predel Rudnika, južno od Dolenjske ceste (območje industrijske cone Rudnik ter naselja ob Peruzzijski ulici in Jurčkovi cesti).

Dostop do infrastrukture namenjene mirujočemu prometu

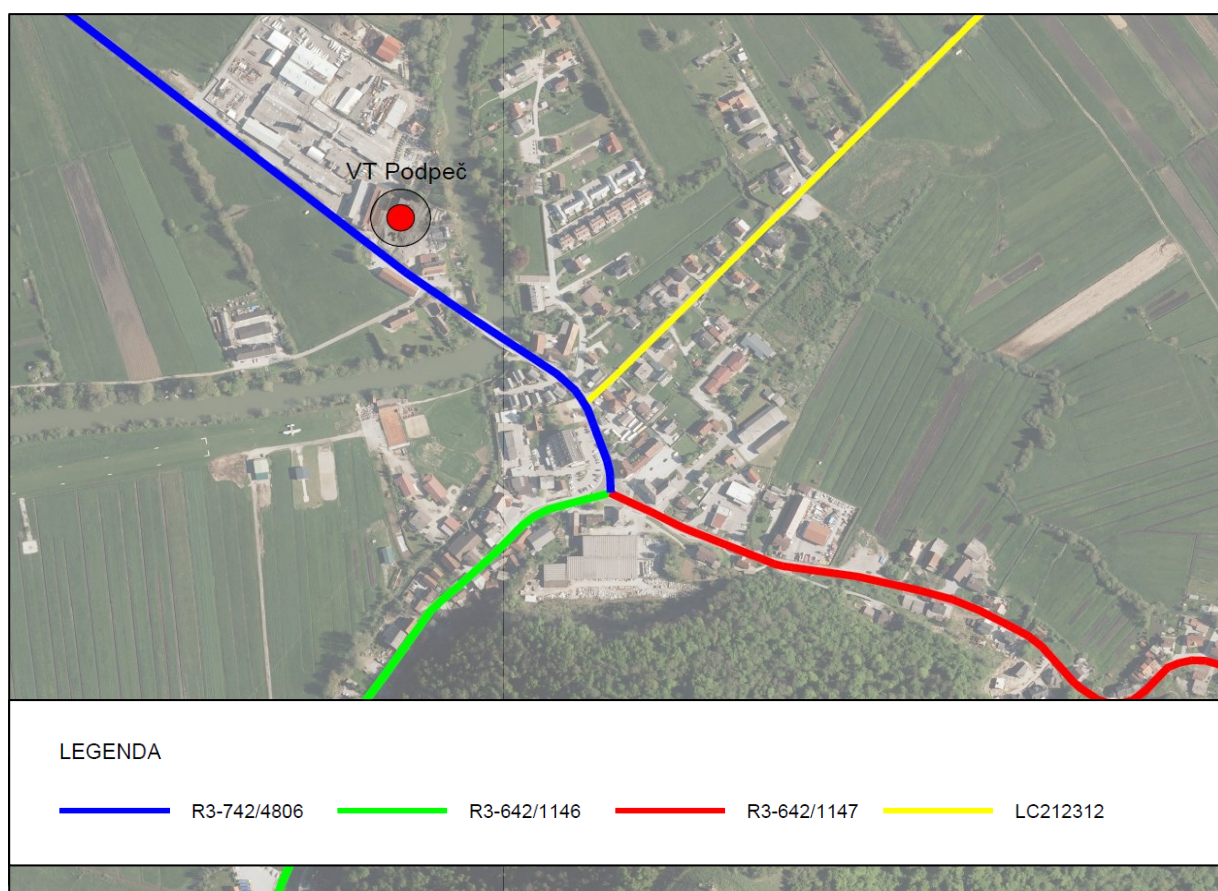
Na območju načrtovane glavne vstopne točke Center Barje v obstoječi prometni ureditvi ni infrastrukture za parkiranje motornih vozil oziroma drugih oblik mobilnosti (npr. kolesa).

Prav tako v bližini načrtovane glavne vstopne točke ni postajališč javnih sistemov za izposajo koles.

Dostopnost do stranske vstopne točke Podpeč

Cestno prometno omrežje

Stranska vstopna točka Podpeč je načrtovana na severozahodnem delu naselja, na območju obstoječe industrijske cone, tik ob reki Ljubljanici. Ob južnem robu obravnavane industrijske cone poteka državna regionalna cesta R3-742/4806 (Podpeč – Brezovica), ki naselje Podpeč povezuje z Notranjim Goricami in naprej proti Brezovici. Obravnavana državna cesta se jugovzhodno od načrtovane vstopne točke, v osrednjem delu naselja Podpeč, navezuje na državno regionalno cesto R3-642 (odseka 1146 Vrhnika-Podpeč in 1147 Podpeč-Ig), severno od križišča državnih cest pa se na R3-742/4806 iz severovzhodne stran naveže tudi lokalna cesta LC212312, ki Podpeč preko Črne vasi povezuje z Ljubljano.



Slika 26: Shema cestnega omrežja v bližini stranske vstopne točke Podpeč

Državna regionalna cesta R3-742/4806 (Podpeč – Brezovica), ki na območju načrtovane vstopne točke prečka reko Ljubljanico, je v obstoječi prometni ureditvi izvedena kot dvopasovna cesta ob kateri so na odseku med mostom čez Ljubljanico in navezavo na R3-642 urejene obojestranske nivojsko ločene površine za pešce (hodniki za pešce). Ločene površine za pešce severozahodno od reke Ljubljanice ob državni cesti niso urejene, prav tako pa na celotnem obravnavanem odseku R3-742/4806 v obstoječi prometni ureditvi ni izvedenih ločenih površin za kolesarje.

Državna regionalna cesta R3-642 (odseka 1146 Vrhnika- Podpeč in 1147 Podpeč-Ig), ki jugovzhodno od načrtovane stranske vstopne točke poteka skozi naselje Podpeč, je v obstoječi prometni ureditvi izvedena kot dvopasovna cesta ob kateri so urejene ločene površine za pešce (deloma eno- oziroma dvostranski hodniki za pešce). Ločene površine za kolesarje ob obravnavani državni regionalni cesti na celotnem območju naselja Podpeč niso urejene.

Lokalna cesta LC212312, ki se z smeri Podpeči nadaljuje proti Črni vasi je v obstoječi prometni ureditvi izvedena kot dvopasovna cesta, ob kateri so v začetnem delu, gledano iz smeri križišča z R3-742/4806, na cca. 300 m odseku urejene nivojsko ločene enostranske površine za pešce, v nadaljevanju pa ob vozišču vse do občinske meje z Mestno občino Ljubljana ločene površine za pešce niso urejene. Na celotnem obravnavanem odseku LC212312 prav tako ni urejenih ločenih površin za kolesarje.

Območje načrtovane stranske vstopne točke Podpeč je predvsem zaradi bližine državnih cest, ki naselje Podpeč povezujejo z Ljubljano oziroma drugimi večjimi urbanimi središči (npr. Brezovica, Ig, Vrhnika) za uporabnike osebnih motornih vozil dobro dostopno.



Slika 27: Cestno prometno omrežje v bližini stranske vstopne točke (levo: ureditev R3-742/4806 na območju mosta čez Ljubljanico v bližini načrtovane vstopne točke, desno: ureditev R3-642/1147 na meji naselij Podpeč in Jezero)

Dostop do infrastrukture javnega potniškega prometa

Avtobusni javni potniški promet

Linije javnega mestnega avtobusnega prometa (LPP) v okolici stranske vstopne točke Podpeč potekajo po lokalni cesti LC212312 in državni regionalni cesti R3-642/1147 Podpeč-Ig. Najbližja para avtobusnih postajališč sta od stranske vstopne točke oddaljena cca. 400 m (»AP Podpeč«, merjeno po R3-742/4806) oziroma 600 m (»AP Podpeč 1, merjeno po LC212312 in R3-742/4806).

V obstoječi ureditveni shemi LPP na postajališčih »Podpeč« in »Podpeč 1« ustavljajo avtobusi javnega mestnega potniškega prometa na naslednjih linijah:

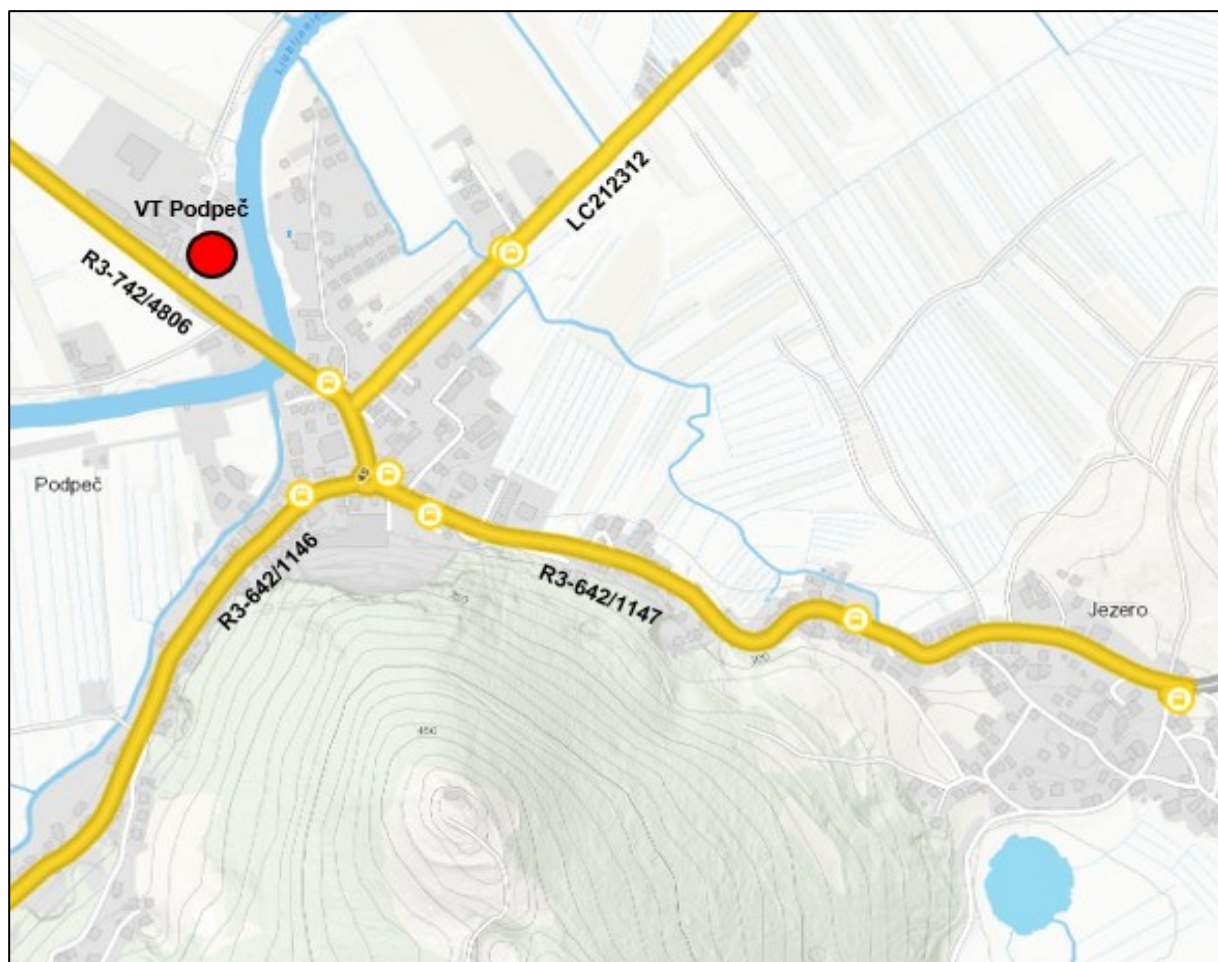
- o linija št. 19B (Tomačevo – Jezero)

Skozi naselje Podpeč po državnih regionalnih cestah R3-742/4806 Podpeč-Brezovica in R3-642/1146 Vrhnika-Podpeč potekajo tudi medkrajevne avtobusne linije, ki jih izvaja podjetje LPP, in sicer:

- o medkrajevna linija št. 43 Ljubljana – Notranje Gorice – Preserje
- o medkrajevna linija št. 44 Ljubljana – Notranje Gorice – Preserje – Rakitna

Najbližje avtobusno postajališče, kjer ustavljajo avtobusi na medkrajevnih linijah je od stranske vstopne točke Podpeč oddaljeno cca. 400 m (smer Preserje) oziroma 200 m (smer Notranje Gorice).

Obstoječa shema linij avtobusnega prometa LPP (mestni in medkrajevni promet) na območju stranske vstopne točke Podpeč je prikazana na sliki v nadaljevanju:

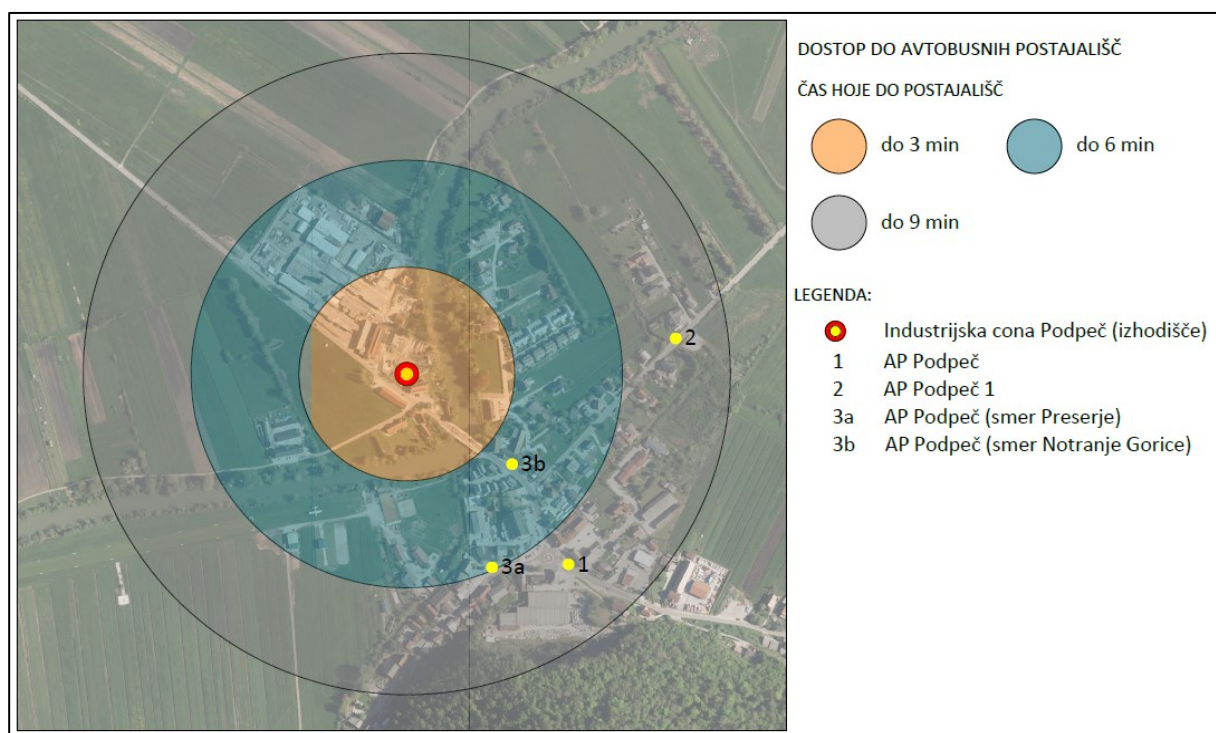


Slika 28: Shema linij LPP na širšem območju stranske vstopne točke Podpeč
(vir: prominfo.projekti.si)

Opomba: Linija mestnega avtobusnega prometa LPP št. 19B je vzhodno od naselja Podpeč speljana do naselja Jezero, kjer je v neposredni bližini glavne turistične točke na širšem obravnavanem območju (jezero Podpeč) urejeno končno avtobusno postajališče »Jezero«

Na podlagi ugotovljene razdalje je bil v nadaljevanju ocenjen čas hoje med območjem načrtovane vstopne točke Podpeč in najbližjimi avtobusnimi postajališči, ki znaša:

- avtobusno postajališče mestnega JPP »Podpeč«: cca. 7 min
- avtobusno postajališče mestnega JPP »Podpeč 1«: cca. 8 min
- avtobusno postajališče medkrajevnega JPP »Podpeč – smer Preserje«: cca. 7 min
- avtobusno postajališče medkrajevnega JPP »Podpeč – smer N. Gorice«: cca. 4 min



Slika 29: Predviden čas hoje do najbližjih avtobusnih postajališč (izhodišče: Industrijska cona Podpeč)

Druge oblike javnega potniškega prometa

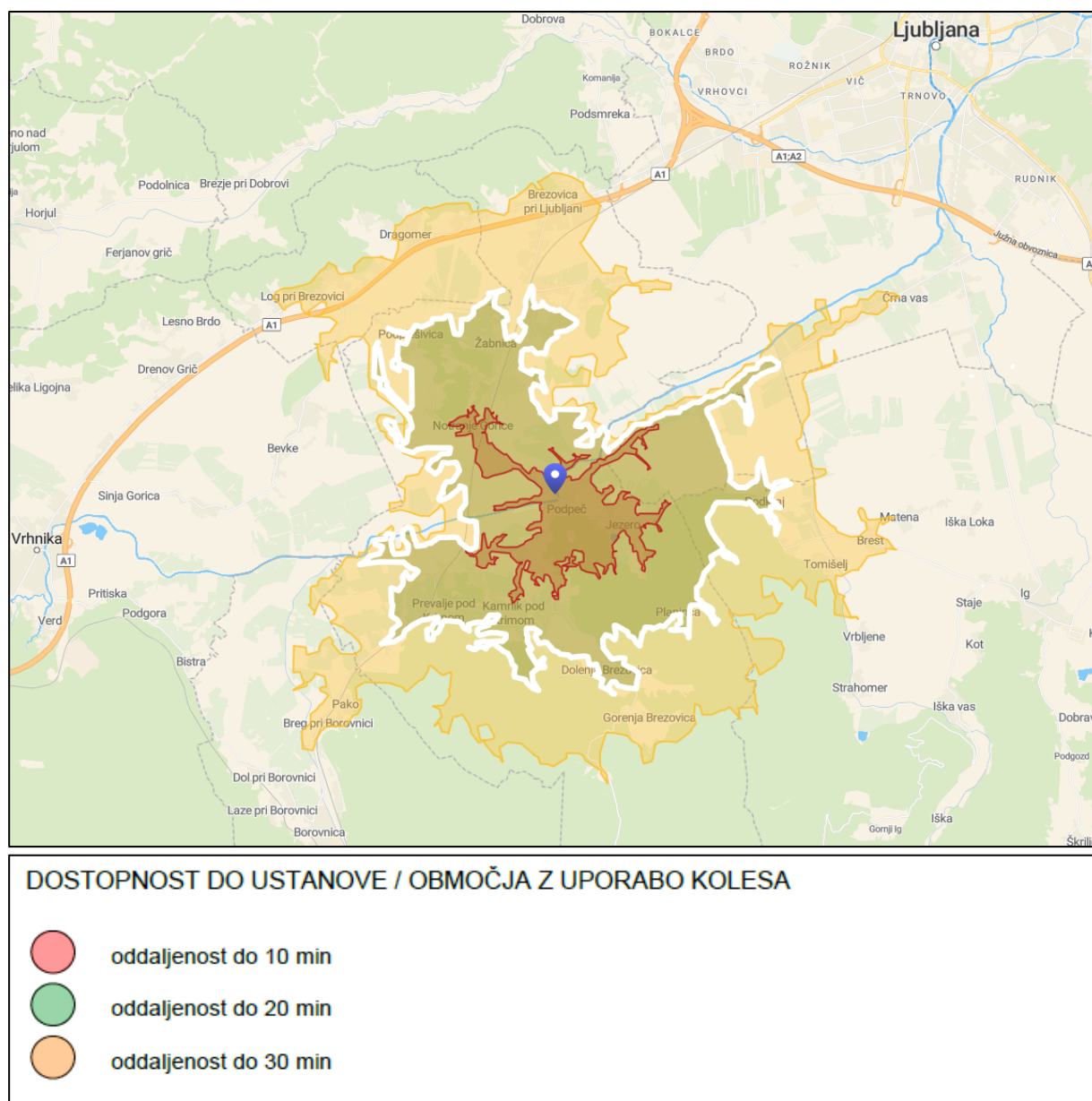
Na širšem območju stranske vstopne točke Podpeč ni železniških tirov oziroma infrastrukture javnega železniškega potniškega prometa (najbližje železniško postajališče je urejeno v naselju Notranje Gorice, ki je od območja stranske vstopne točke Podpeč oddaljeno cca. 2 km, merjeno po R3-742/4806).

Tik ob načrtovani lokaciji stranske vstopne točke Podpeč teče reka Ljubljanica (oddaljenost nekaj 10 m), pri čemer v obstoječi prometni ureditvi na Ljubljanici ni vzpostavljene plovne poti oziroma linije javnega vodnega potniškega prometa.

Dostop do infrastrukture za kolesarje in pešce

Širše območje stranske vstopne točke Podpeč je z vidika dostopa za pešce dokaj dobro urejeno, saj so ločene površine za pešce (vsaj delno) urejene ob vseh okoliških cestah. Slabše kot površine za pešce so na območju naselja Podpeč urejene površine za kolesarje, saj je bilo z analizo ugotovljeno, da ob obodnih cestah v obstoječi prometni ureditvi ni izvedenih ločenih površin za kolesarje, prav tako pa na vozišču ni zarisanih kolesarskih pasov.

Na slikah v nadaljevanju je prikazana dostopnost do območja načrtovane stranske vstopne točke Podpeč z uporabo kolesa in peš, v izbranih časovnih obdobjih (10 min, 20 min, 30 min).

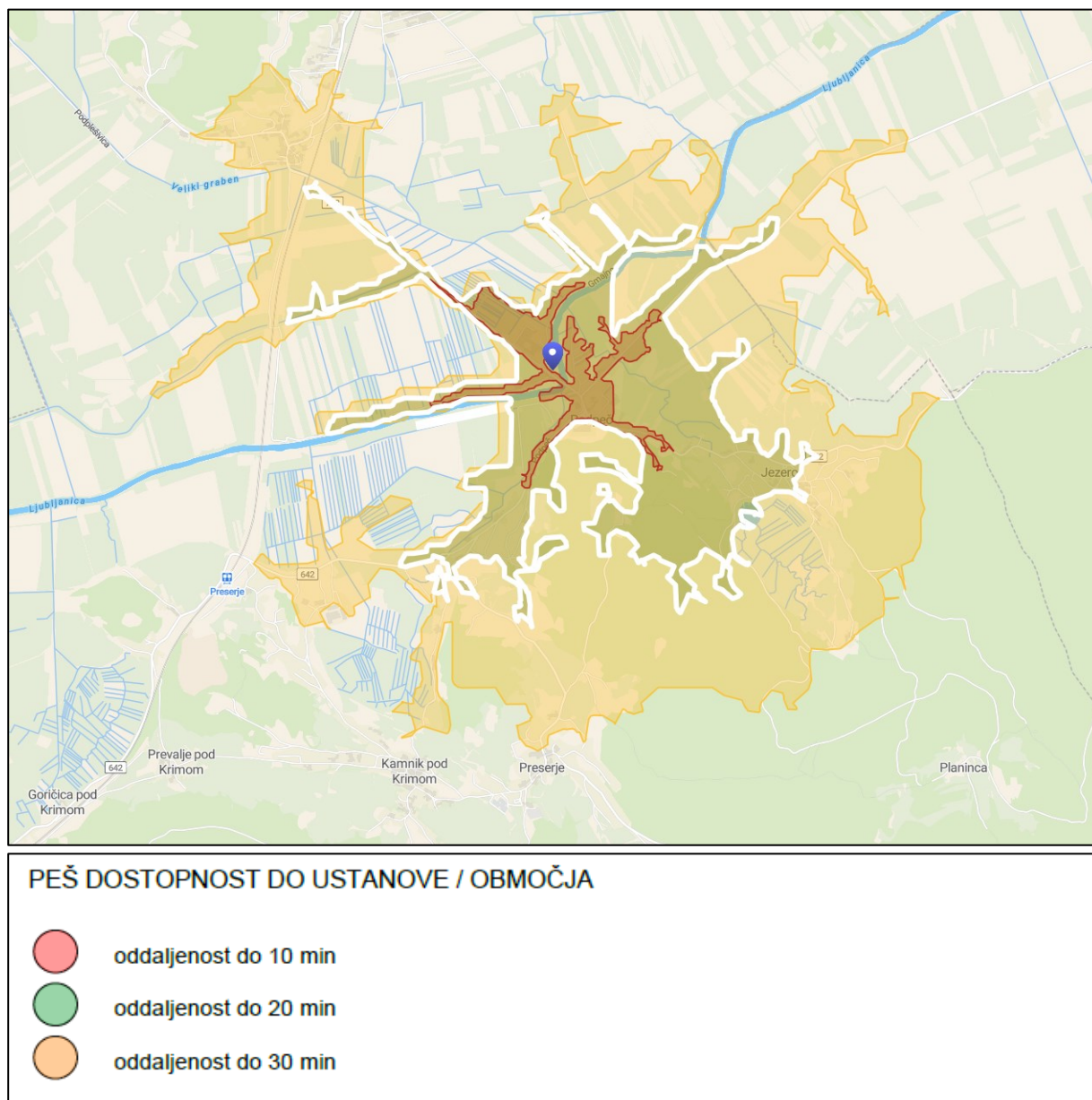


Slika 30: Dostopnost do stranske vstopne točke Podpeč z uporabo kolesa - izhodišče: industrijska cona Podpeč (vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je dostopnost z uporabo kolesa omejena na širše območje naselja Podpeč, proti vzhodu pa do naselja Jezero oziroma do glavne turistične točke na obravnavanem območju (jezero Podpeč).

V 20-minutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa proti severu razširi do Plešivce, Podplešivce, Žabnice in Vnanjih Goric, proti vzhodu do naselij Lipe in Podkraj, proti jugu oziroma zahodu pa do naselij Planinca, Dolenja Brezovica, Preserje ter Kamnik, Prevalje in Goričica pod Krimom.

V 30-minutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa proti severu razširi na severno stran primorske avtoceste (Brezovica, Dragomer, Log pri Brezovici), proti vzhodu do Črne vasi, Tomišlja, Bresta in Matene, proti jugu oziroma zahodu pa do naselij Pako, Breg pri Borovnici in Gorenja Brezovica.



Slika 31: Peš dostopnost do stranske vstopne točke Podpeč - izhodišče: industrijska cona Podpeč
(vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je peš dostopnost omejena na osrednji del naselja Podpeč.

V 20-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost razširi do naselja Jezero ter glavne turistične točke na obravnavanem območju (jezero Podpeč), na jugozahodni predel naselja Podpeč, proti severozahodu pa do začetka naselja Notranje Gorice (do železniških tirov).

V 30-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost proti jugu razširi do naselja Preserje in severnih predelov naselja Kamnik pod Krimom, proti severozahodu pa na osrednji del naselja Notranje Gorice.

Dostop do infrastrukture namenjene mirujočemu prometu

Na območju načrtovane stranske vstopne točke Podpeč v obstoječi prometni ureditvi ni javnih površin za parkiranje motornih vozil oziroma drugih oblik mobilnosti (npr. kolesa).

Prav tako v bližini načrtovane stranske vstopne točke ni postajališč javnih sistemov za izposajo koles.

Večje javne površine za motorni promet so na širšem območju stranske vstopne točke Podpeč urejene v naselju Jezero (cca. 1,2 km vzhodno od Podpeči), kjer lahko na večjem makadamskem parkirišču svoja osebna vozila parkirajo obiskovalci glavne turistične točke na širšem obravnavanem območju (jezero pri Podpeči). Parkirne površine so urejene ob stavbi gasilskega doma, tik ob državni regionalni cesti R3-642/1147. Iz območja makadamskega parkirišča je pot do jezera predvidena po lokalni cesti LC123456 (oddaljenost cca. 350 m oziroma 5 min hoje).

Ob jezeru Podpeč so ob Gostilni Jezero urejena tudi posamezna stojala za priklapljanje koles.



Slika 32: Ureditev površin za mirujoči promet na območju jezera pri Podpeči (levo: makadamsko parkirišče za osebna vozila pri gasilskem domu Jezero, desno: stojala za priklapljanje koles ob Gostilni Jezero)

Dostopnost do stranske vstopne točke Športni park Bevke

Cestno prometno omrežje

Stranska vstopna točka Športni park Bevke je locirana na skrajnem severnem delu naselja Bevke. Dostop do območja športnega parka je urejen preko asfaltirane dvopasovne ceste brez ločenih smernih vozišč, ki je kategorizirana kot javna pot JP966861. Ob obravnavani javni poti so urejene enostranske nivojsko ločene površine za pešce (hodnik za pešce), ločene površine za kolesarje pa niso urejene. Na območju Športnega parka Bevke se na javno pot v obliki dveh nesemaforiziranih T-priključkov navežeta dostopa do obstoječih parkirnih površin za motorni promet.

Zahodno od območja Športnega parka Bevke se dostopna cesta JP966861 v obliki nesemaforiziranega T-priključka naveže na glavno lokalno cesto, ki poteka skozi naselje Bevke (LC468062). Lokalna cesta je v naselju Bevke izvedena v asfaltni obliki, brez ločenih smernih vozišč, ob njej pa ni urejenih površin za kolesarje in pešce (hodniki za pešce ter kolesarske steze oziroma kolesarski pasovi niso izvedeni).

Proti severu se lokalna cesta LC468062 nadaljuje izven naselja Bevke (na tem odseku sta vozna pasova ločena s sredinsko črto) do nadvoza nad primorsko avtocesto in navezave na državno regionalno cesto R2-409/0300 Brezovica-Vrhnika (cestni priključek je izveden v obliki nesemaforiziranega križišča). Tudi na odseku izven naselja Bevke ob LC468062 ni urejenih ločenih površin za kolesarje in pešce.



Slika 33: Shema cestnega omrežja v bližini stranske vstopne točke Športni park Bevke

Območje stranske vstopne točke Športni park Bevke je zaradi neposredne bližine javnih lokalnih cest za uporabnike osebnih motornih vozil dobro dostopno.



Slika 34: Cestno prometno omrežje v bližini stranske vstopne točke ŠP Bevke (levo: ureditev javne poti JP966861 v bližini navezave na LC468062, desno: ureditev lokalne ceste LC468062 v smeri proti območju Mali plac - izhodišče za Pot močvirskih škratov)

Dostop do infrastrukture javnega potniškega prometa

Avtobusni javni potniški promet

Skozi naselje Bevke po lokalni cesti LC468062 poteka linija medkrajevnega avtobusnega prevoza na relaciji Ljubljana-Blatna Brezovica (izvajalec prevozov je podjetje LPP).

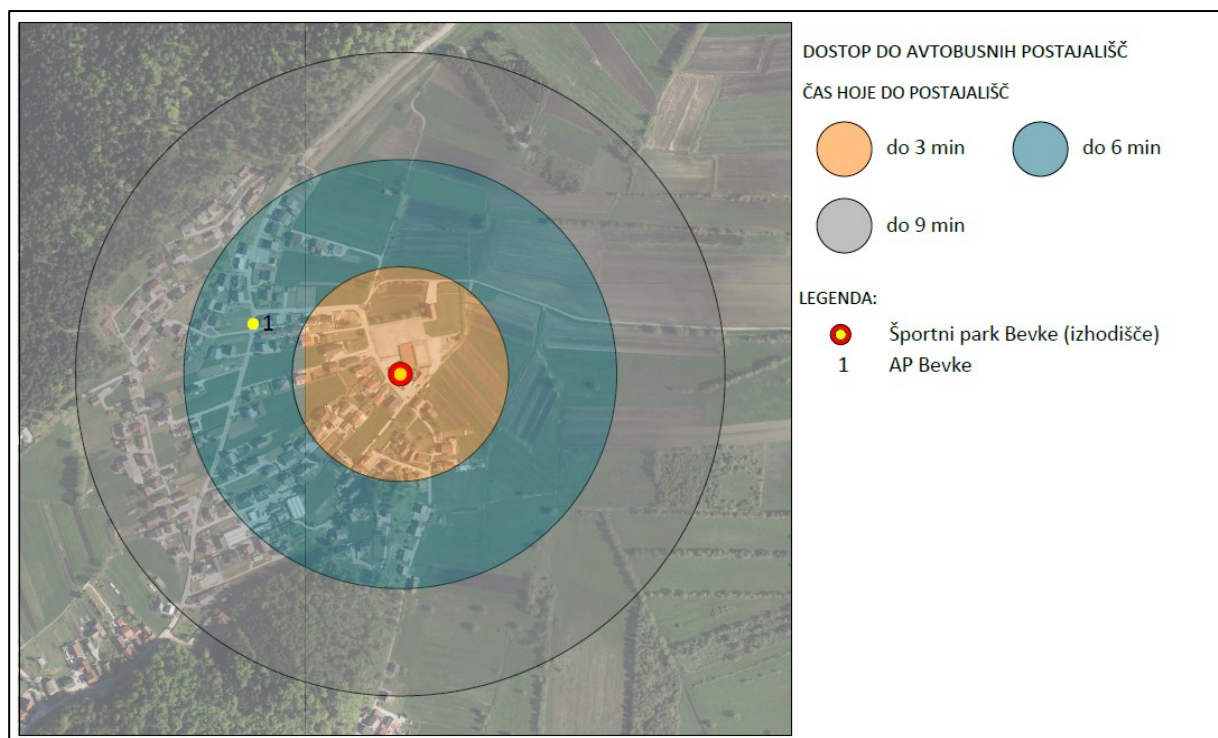
Na podlagi veljavnega voznega reda LPP je dnevna frekvenca javnega avtobusnega prevoza na relaciji Ljubljana-Blatna Brezovica v obstoječi ureditveni shemi precej šibka, saj sta dnevno predvidena zgolj dva odhoda avtobusa v smeri Ljubljane in dva odhoda v smeri Blatne Brezovice.

Najbližje avtobusno postajališče za dostop do območja Športni park Bevke je urejeno v bližini križišča javne poti JP966861 na lokalno cesto LC468062, zahodno od območja športnega parka. Razdalje med najbližjim avtobusnim postajališčem in stransko vstopno točko znaša cca. 250 m (merjeno po LC468062 in JP966861, do parkirišča na območju športne ga parka).

Na podlagi ugotovljene razdalje je bil v nadaljevanju ocenjen čas hoje med Športnim parkom Bevke in najbližjim avtobusnim postajališčem (»AP Bevke«), ki znaša:

- avtobusno postajališče »Bevke«: cca. 4-5 min

Čas hoje med stransko vstopno točko in avtobusnim postajališčem je prikazan na sliki v nadaljevanju:



Slika 35: Predviden čas hoje do najbližjega avtobusnega postajališča (izhodišče: Športni park Bevke)

Druge oblike javnega potniškega prometa

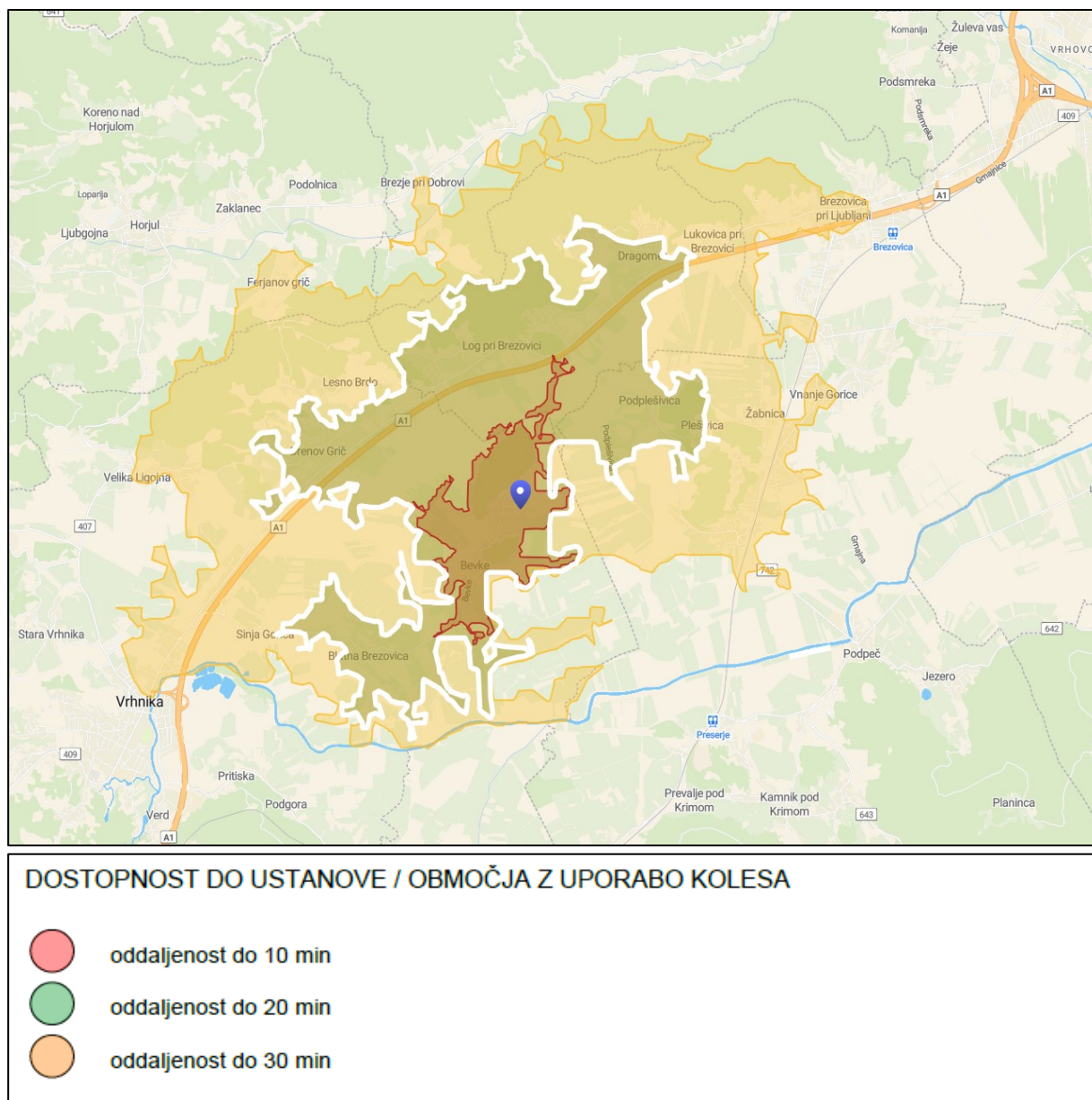
Na širšem območju stranske vstopne točke Športni park Bevke ni železniških tirov oziroma infrastrukture javnega železniškega potniškega prometa.

Dostop do infrastrukture za kolesarje in pešce

Širše območje stranske vstopne točke Športni park Bevke je z vidika dostopa za pešce oziroma kolesarje urejeno slabše, saj so ločene površine za pešce v obliki enostranskega hodnika za pešce urejene samo na odseku javne poti JP966861, med območjem športnega parka in navezavo na glavno lokalno cesto skozi naselje Bevke (LC468062). Ob vseh ostalih cestnih odsekih severno in južno od območja stranske vstopne točke Športni park Bevke (smer Mali plac oziroma Učna pot Bevke) ločene površine za pešce v obstoječi prometni ureditvi niso izvedene.

Podobno kot infrastruktura za pešce je na širšem območju stranske vstopne točke Športni park Bevke v obstoječi prometni ureditvi pomanjkljiva tudi infrastruktura za kolesarje, saj ob obodnem cestnem omrežju ni urejenih ločenih površin za kolesarje, prav tako pa na vozišču niso zarisani kolesarski pasovi.

Na slikah v nadaljevanju je prikazana dostopnost do območja vstopne točke Športni park Bevke z uporabo kolesa in peš, v izbranih časovnih obdobjih (10 min, 20 min, 30 min).

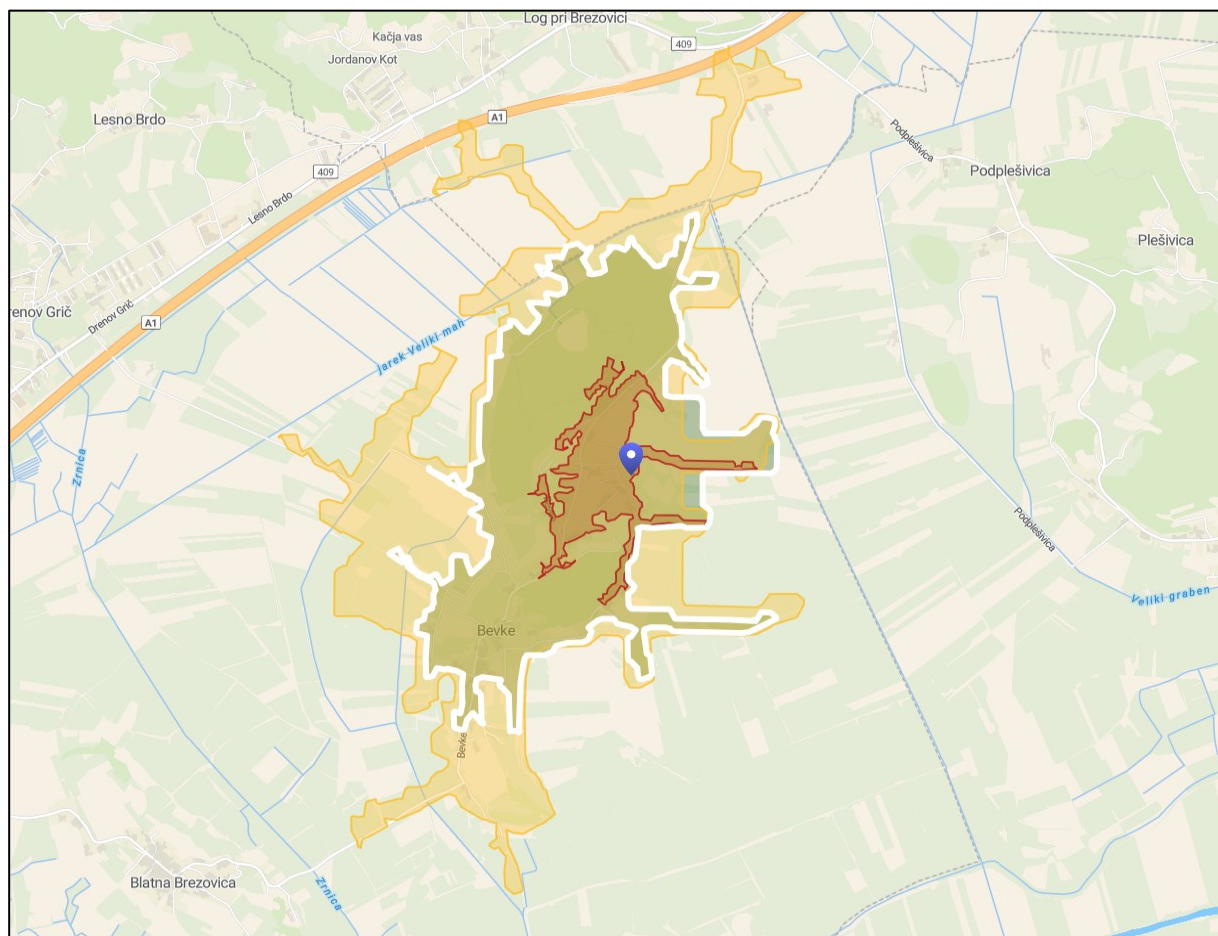


Slika 36: Dostopnost do stranske vstopne točke Športni park Bevke z uporabo kolesa - izhodišče: ŠP Bevke (vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je dostopnost omejena na celotno naselje Bevke (vključno s širšim območjem Mal plac). Proti severu se dostopnost s kolesom razširi do navezave lokalne ceste LC468062 na državno regionalno cesto R2-409/0300, proti jugu pa do izhodišča Učne poti Bevke.

V 20-minutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa proti severu razširi na naselja Log pri Brezovici, Dragomer in Drenov Grič, proti vzhodu na naselji Podplešivca in Plešivca, proti jugu pa na naselji Blatna Brezovica in Sinja Gorica.

V 30-minutnem časovnem obdobju se dostopnost s kolesom proti vzhodu razširi do naselij Žabnica in Vnanje Gorice, proti severu in zahodu pa se dostopnost preko primorske avtoceste razširi do Brezovice pri Ljubljani, Ferjanovega Griča, Velike Ligojne in severnih predelov Vrhnike.



PEŠ DOSTOPNOST DO USTANOVE / OBMOČJA

-  oddaljenost do 10 min
-  oddaljenost do 20 min
-  oddaljenost do 30 min

Slika 37: Peš dostopnost do stranske vstopne točke Športni park Bevke - izhodišče: ŠP Bevke
(vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je peš dostopnost omejena na severni del naselja Bevke (območje športnega parka) ter proti severu do vhoda v območje Mali plac (izhodišče za Pot močvirskih škratov).

V 20-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost razširi na celoten severni in osrednji del naselja Bevke ter na celotno območje Mali plac.

V 30-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost proti severu razširi vse do navezave lokalne ceste LC468062 na državno regionalno cesto R2-409/0300, proti jugu pa se peš dostopnost razširi na celotno naselje Bevke, vse do izhodišča Učne poti Bevke (južno od naselja Bevke).

Dostop do infrastrukture namenjene mirujočemu prometu

Parkirne površine za motorni promet

V obstoječi prometni ureditvi je na območju Športnega parka Bevke urejeno javno parkirišče s 30 PM za osebna vozila. Dostop do parkirišča za motorna vozila je urejen neposredno preko javne poti JP966861 (dva nesemaforizirana cestna priključka). Na parkirišču ni urejenih dimenzijsko prilagojenih parkirnih mest za invalide oziroma infrastrukture namenjene polnjenju električnih vozil.

Neposredno na parkirišču za motorna vozila na območju Športnega parka Bevke je v obstoječi prometni ureditvi urejeno tudi dimenzijsko prilagojeno parkirno mesto za parkiranje enega turističnega avtobusa.



Slika 38: Ureditev parkirnih površin na območju Športni park Bevke (levo: parkirna mesta za osebna vozila, desno: parkirno mesto za turistični avtobus)

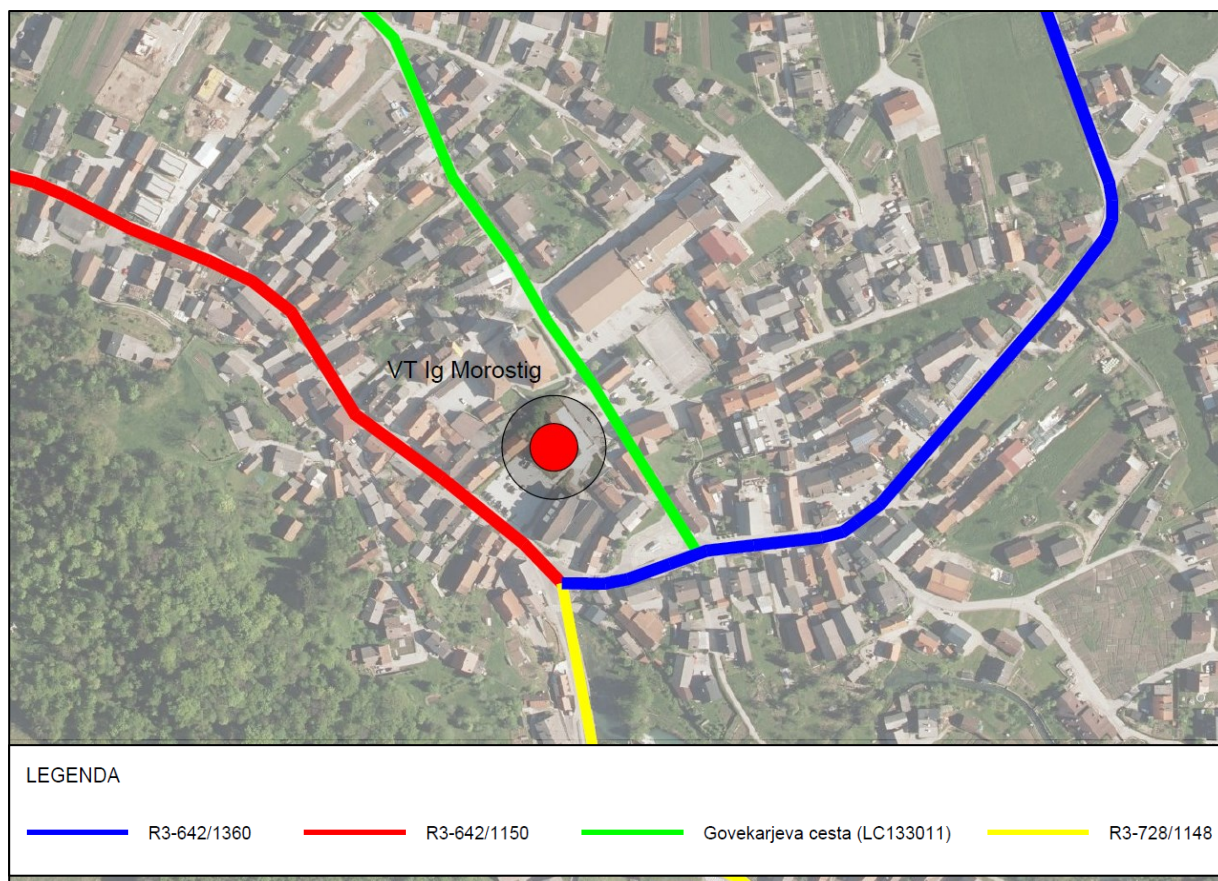
Parkirne površine za kolesa

V obstoječi prometni ureditvi ob vstopni točki Športni park Bevke ni urejene infrastrukture za parkiranje koles (npr. kolesarnica ali stojala za priklapljanje koles), prav tako pa v bližnji okolici ni urejenih postajališč javnih sistemov za izposajo koles.

Dostopnost do stranske vstopne točke Ig Morostig

Cestno prometno omrežje

Stranska vstopna točka Ig Morostig je od leta 2023 urejena v objektu v samem središču naselja Ig, med regionalno državno cesto, ki iz smeri Ljubljane poteka do naselja Ig in Govekarjevo cesto, ob kateri so poleg Hiše Morostig locirani tudi drugi pomembni javni objekti (Osnovna šola Ig, Občina Ig, pošta itd.).



Slika 39: Shema cestnega omrežja v bližini stranske vstopne točke Ig Morostig

Regionalna državna cesta skozi Ig je kategorizirana kot regionalna cesta III. reda (R3-642/1360 Ig – Ljubljana Peruzzijeva, v nadaljevanju skozi naselje Ig R3-642/1150) in je v obstoječi prometni ureditvi izvedena kot dvopasovna cesta, ob kateri so v naselju Ig urejene nivojsko ločene dvostranske površine za pešce (pločniki). Nivojsko ločene površine za kolesarje ob obravnavanem odseku državne regionalne ceste niso urejene, prav tako na vozišču niso zarisani kolesarski pasovi.

Govekarjeva cesta, ki poteka skozi osrednji del naselja Ig in je kategorizirana kot lokalna cesta LC133011, je v obstoječi prometni ureditvi izvedena kot dvopasovna cesta brez ločilne črte, ob njej pa so praviloma urejene nivojsko ločene dvostranske površine za pešce (pločniki). Na posameznih odsekih (npr. južno od hiše Morostig, tik pred navezavo na državno regionalno cesto), ločene površine za pešce ob Govekarjevi cesti zaradi prostorskih omejitev niso urejene. Na celotnem obravnavanem odseku Govekarjeve ceste prav tako ni urejenih ločenih površin za kolesarje. Južno od hiše Morostig (stranska vstopna točka) se Govekarjeva cesta v obliki nesemaforiziranega priključka navezuje na regionalno cesto R3-642/1360.

Območje stranske vstopne točke Ig Morostig je predvsem zaradi državne regionalne ceste, ki naselje Ig povezuje z Ljubljano za uporabnike osebnih motornih vozil precej dobro dostopno. Težave pri dostopu do območja obravnave z uporabo osebnih motornih vozil se pojavljajo predvsem v času prometnih konic, ko se zaradi velikega števila motornih vozil na cestnem omrežju, potovalni časi bistveno podaljšajo.



Slika 40: Cestno prometno omrežje v bližini stranske vstopne točke Ig Morostig (levo: ureditev državne regionalne ceste R3-642/1360 skozi naselje Ig, desno: območje križišča R3-642/1360 in Govekarjeve ceste - območje AP Ig)

Dostop do infrastrukture javnega potniškega prometa

Avtobusni javni potniški promet

Linije javnega mestnega ljubljanskega avtobusnega prometa (LPP) potekajo tudi do naselja Ig, in sicer po državni regionalni cesti R3-642/1360 iz smeri Ljubljane, pri čemer je najbližje avtobusno postajališče urejeno na območju križišča Govekarjeve ceste na državno regionalno cesto. Avtobusno postajališče je od hiše Morostig (stranska vstopna točka) oddaljeno cca. 100 m (merjeno po Govekarjevi cesti).

V obstoječi prometni ureditvi je v neposredni bližini stranske vstopne točke Ig (Hiša Morostig) izvedeno avtobusno postajališče »AP Ig«. V obstoječi ureditveni shemi LPP na postajališču »AP Ig« ustavljajo avtobusi javnega potniškega prometa na naslednjih linijah:

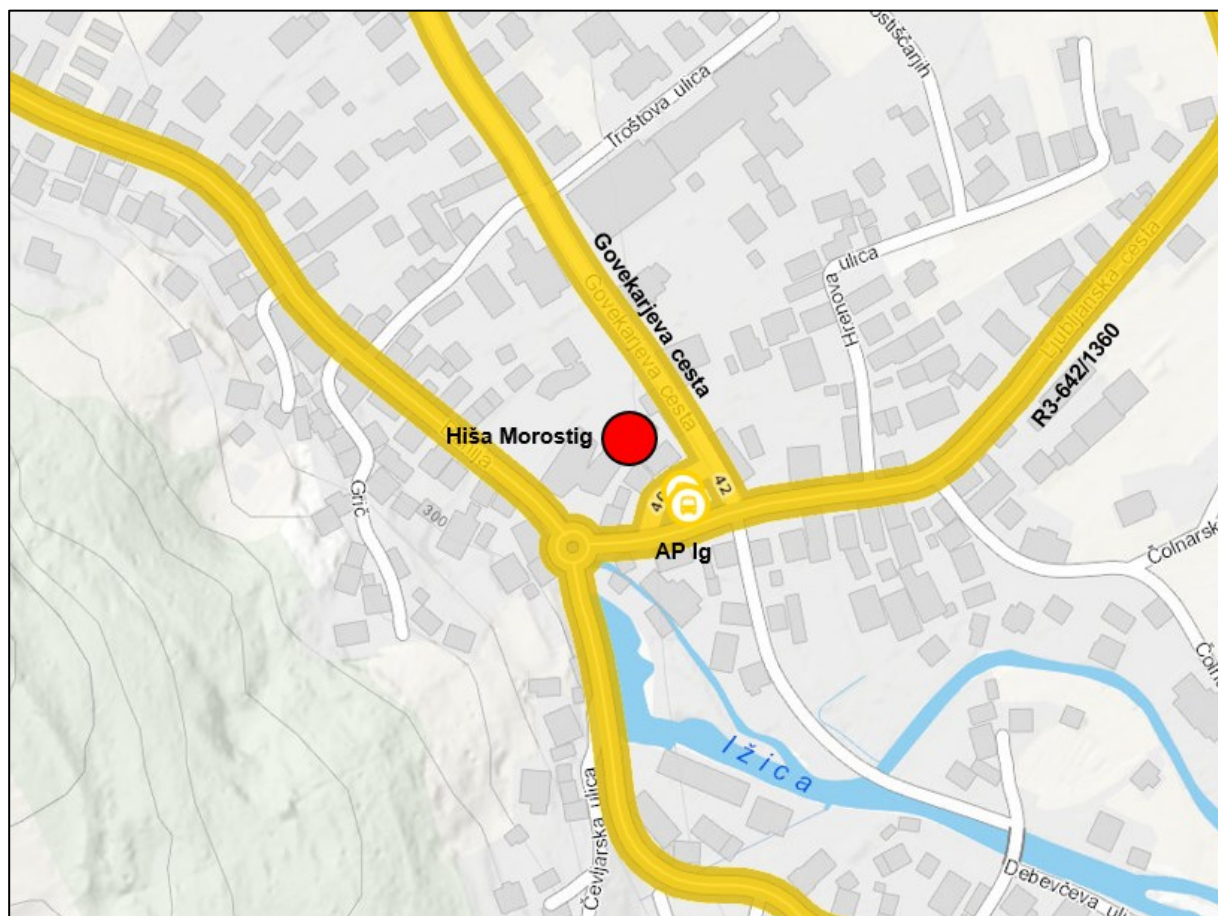
- o linija št. 19I (Tomačevo – Iška vas obračališče)

Poleg mestnega JPP na postajališču AP Ig ustavljajo tudi avtobusi na posameznih medkrajevnih linijah (npr. Ig – Zapotok).

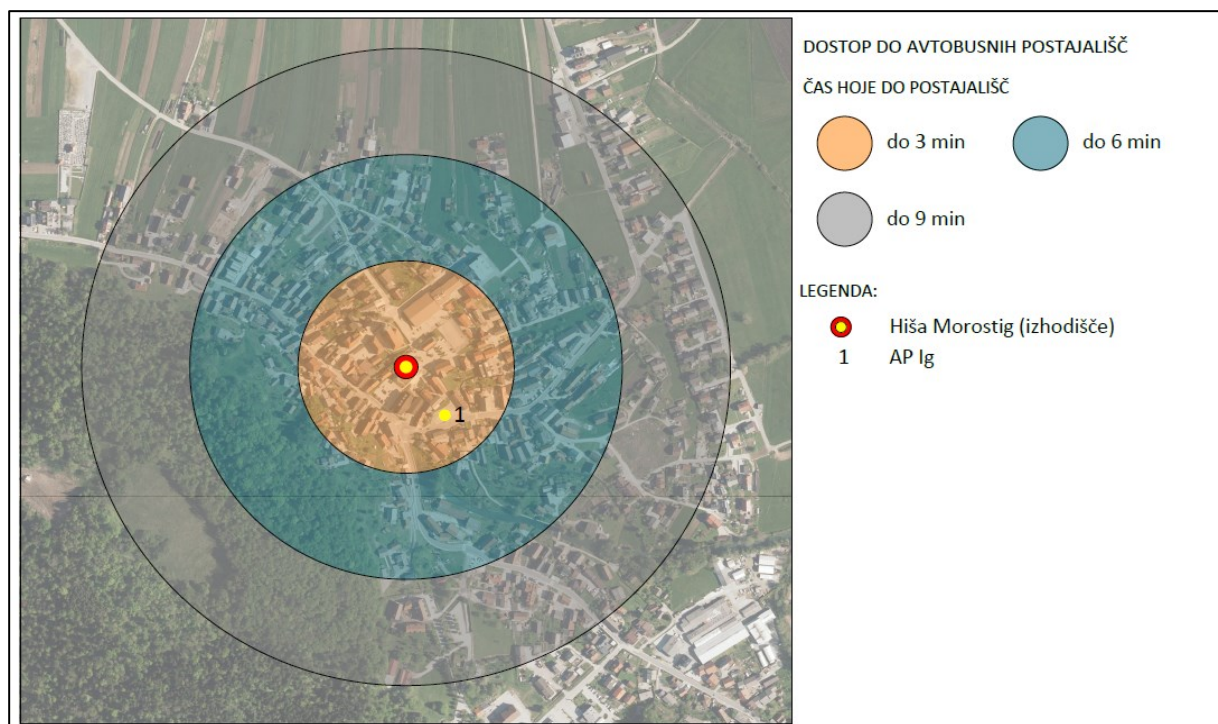
Na podlagi ugotovljene razdalje je bil v nadaljevanju ocenjen čas hoje med Hišo Morostig in najbližjim avtobusnim postajališčem (»AP Ig«), ki znaša:

- o avtobusno postajališče »AP Ig«: cca. 2 min

Obstoječa shema linij avtobusnega prometa LPP na območju stranske vstopne točke Ig Morostig ter čas hoje med stransko vstopno točko in avtobusnim postajališčem sta prikazana na slikah v nadaljevanju:



Slika 41: Shema linij LPP na širšem območju stranske vstopne točke Ig Morostig
(vir: prominfo.projekti.si)



Slika 42: Predviden čas hoje do najbližjega avtobusnega postajališča (izhodišče: Hiša Morostig)



Druge oblike javnega potniškega prometa

Na širšem območju stranske vstopne točke Ig Morostig ni železniških tirov oziroma infrastrukture javnega železniškega potniškega prometa.

Dostop do infrastrukture za kolesarje in pešce

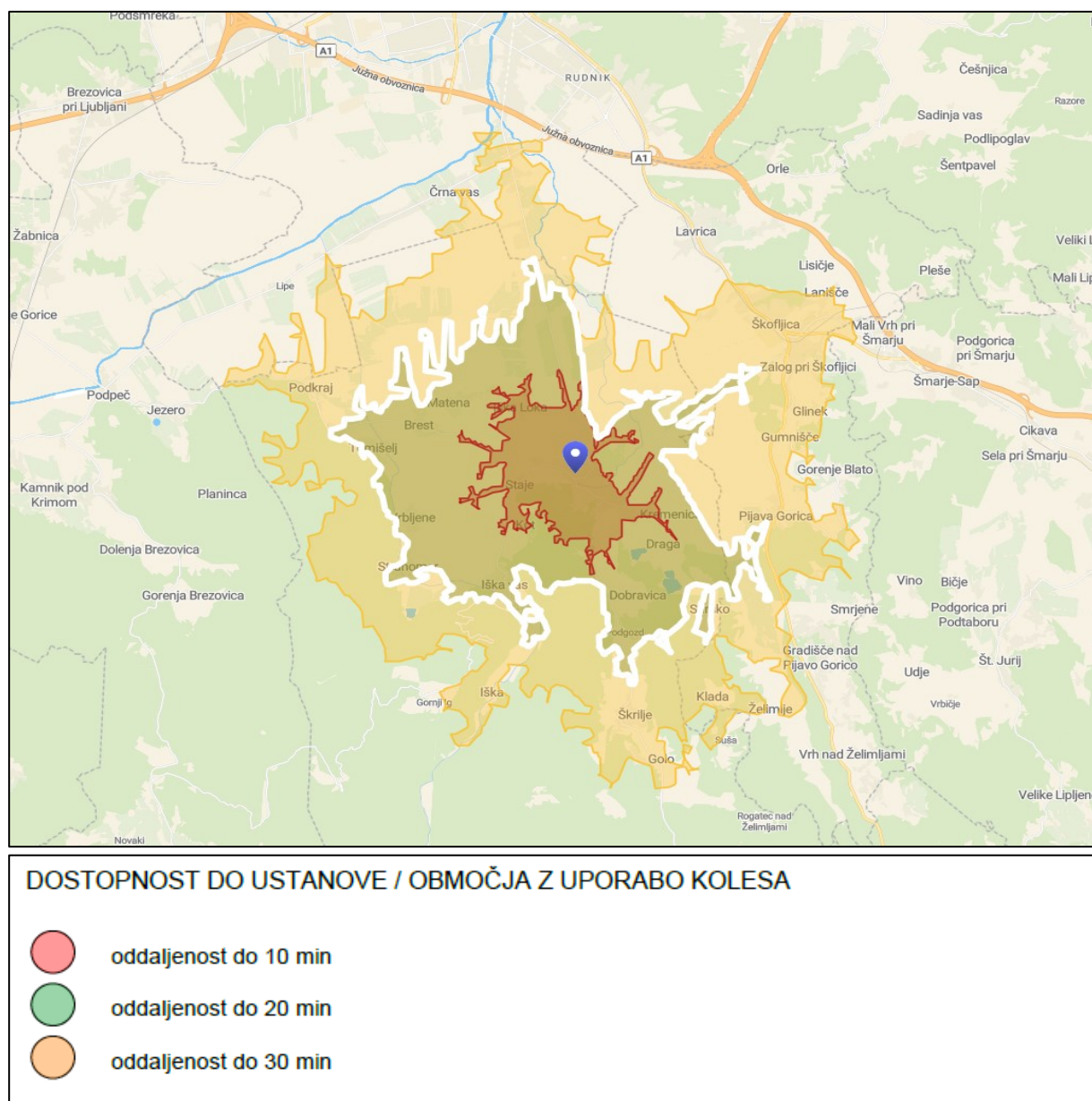
Širše območje stranske vstopne točke Ig Morostig je z vidika dostopa za pešce dokaj dobro urejeno, saj so ločene površine za pešce izvedene ob regionalni državni cesti (odseka R3-642/1360 in R3642/1150) v večjem delu pa tudi ob lokalni Govekarjevi cesti, ki poteka ob severnem robu stranske vstopne točke.

Po urejenih nivojsko ločenih hodnikih za pešce ob državni regionalni cesti R3-642/1360 je predvidena pot pešcev/obiskovalcev v smeri kolišč na Barju (odsek regionalne ceste v dolžini cca. 650 m med avtobusno postajo AP Ig in bencinskim servisom Petrol Ig). Celotna dolžina peš poti med Hišo Morostig in kolišči na Barju sicer znaša cca. 2 km oziroma cca. 30 min hoje.

Slabše kot poti pešcev so na širšem območju stranske vstopne točke Ig Morostig urejene poti kolesarjev, saj ob državnem in lokalnem cestnem omrežju ni izvedenih nivojsko ločenih površin za kolesarje (npr. kolesarske steze), prav tako pa na vozišču ni zarisanih/označenih kolesarskih pasov.

Na celotnem odseku državne regionalne ceste med Ljubljano in naseljem Ig (t.i. Ižanska cesta) v obstoječi prometni ureditvi ni izvedenih ustreznih površin za kolesarje in pešce (npr. hodniki za pešce, kolesarske steze, skupne površine za kolesarje in pešce v obliki rekreacijske poti ...), zato je pot pešcev in kolesarjev med Ljubljano in Igom onemogočena oziroma potencialno nevarna.

Na slikah v nadaljevanju je prikazana dostopnost do območja vstopne točke Ig Morostig z uporabo kolesa in peš, v izbranih časovnih obdobjih (10 min, 20 min, 30 min).

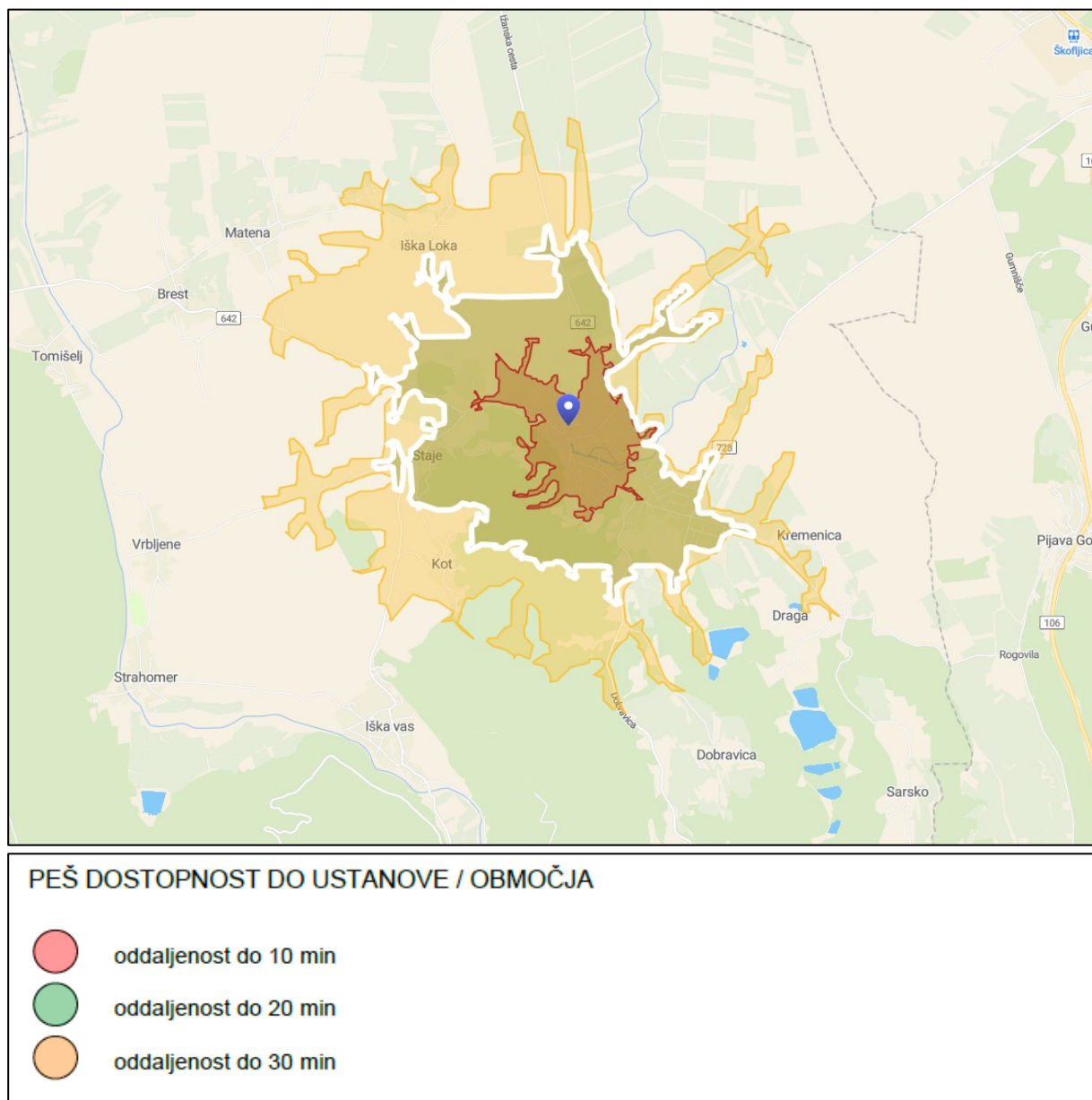


Slika 43: Dostopnost do stranske vstopne točke Ig Morostig z uporabo kolesa - izhodišče: Hiša Morostig (vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je dostopnost omejena širše območje naselja Ig, proti zahodu pa do naselij Iška Loka, Staje in Kot. V 10-minutnem časovnem obdobju je z uporabo kolesa iz smeri stranske vstopne točke Ig Morostig možno dostopati do območja kolišč na Barju.

V 20-minutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa proti zahodu razširi na naselja Brest, Matena, Tomišelj, Strahomer in Iška vas, proti vzhodu pa na naselja Kremenica, Draga, Dobravica in Sarsko, vse do naselja Pijava Gorica. Proti severu je v 20-minutem časovnem obdobju možno dostopati vse do občinske meje z Mestno občino Ljubljana.

V 30-minutnem časovnem obdobju se dostopnost s kolesom proti zahodu razširi do naselja Podkraj, na jugu do Iškega vintgarja ter naselij Škrilje in Golo, proti vzhodu pa do Želimelj, Pijave Gorice in Škofljice. Proti severu je v 30-minutem časovnem obdobju z uporabo kolesa možno dostopati do južnih predelov Ljubljane (lokacija glavne vstopne točke Center Barje).



Slika 44: Peš dostopnost do stranske vstopne točke Ig Morostig - izhodišče: Hiša Morostig (vir: smappen.com)

V 10-minutnem časovnem obdobju je peš dostopnost omejena na osrednje območje naselja Ig: npr. do bencinskega servisa Petrol na severnem delu (izhodišče za pot proti koliščem), oziroma do Zagorice na zahodnem delu naselja.

V 20-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost razširi na širše območje naselja Ig, proti zahodu pa do naselij Iška Loka in Staje.

V 30-minutnem časovnem obdobju se peš dostopnost proti zahodu razširi do naselij Brest in Matena ter naselja Kot (jugozahodna smer), proti vzhodu pa do naselij Kremenica in Draga. V 30-minutnem obdobju peš dostopnosti od stranske vstopne točke Ig Morostig so zajeta tudi kolišča na Barju.

Dostop do infrastrukture namenjene mirujočemu prometu

Parkirne površine za motorni promet

V obstoječi prometni ureditvi je tik ob objektu Hiša Morostig urejeno javno parkirišče z 12 PM za osebna vozila. Dodatna javna parkirna mesta za osebna vozila so urejena tudi ob okoliških objektih v javni rabi (npr. Občina Ig, Osnovna šola Ig, pošta ...).

Na jugozahodni strani objekta Hiša Morostig je v obstoječi prometni ureditvi izvedeno parkirišče P+R Ig s kapaciteto 36 PM, z dostopom neposredno iz državne regionalne ceste R3-642/1150. Na parkirišču sta urejeni tudi dve dimenzijsko prilagojeni parkirni mesti za invalide. Parkirišče P+R Ig je sicer prvenstveno namenjeno lokalnemu prebivalstvu, ki svoje vozilo parkirajo v središču Iga in pot proti Ljubljani nadaljujejo z uporabo JPP, in ne obiskovalcem Hiše Morostig.



Slika 45: Ureditev parkirišč v okolici Hiše Morostig (levo: parkirišča za osebna vozila tik ob objektu, desno: parkirišče P+R Ig na jugozahodni strani objekta Hiša Morostig)

Parkirne površine za kolesa

V obstoječi prometni ureditvi ob stranski vstopni točki Hiša Morostig ni urejene infrastrukture za parkiranje koles (npr. kolesarnica ali stojala za priklapljanje koles), prav tako pa v bližnji okolici ni urejenih postajališč javnih sistemov za izposajo koles.

Vizija in cilji mobilnostnega načrta

Velik delež uporabe lastnega osebnega vozila za opravljanje vsakodnevnih potovanj se odraža predvsem v poslabševanju prometnih razmer na cestnem omrežju ter v težavah na področju mirujočega prometa. Podaljševanje potovalnih časov zaradi gneče oziroma zastojev, težave s pomanjkanjem parkirnih mest in nepravilno parkiranimi motornimi vozili, obremenitve okolja z izpusti in hrupom ter drugi negativni učinki na zaščiteni flori in favni, ki jih prispevajo tudi obiskovalci Krajinskega parka Ljubljansko barje, so osnovni motivi za izdelavo mobilnostnega načrta.

Vizija mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje posledično temelji na:

- želji po izboljšanju oziroma obvladovanju prometnih težav na cestnem omrežju,
- želji po izboljšanju problematike na področju mirujočega prometa (parkiranje),
- ozaveščanju o negativnih vplivih motoriziranega prometa na ljudi in okolje,
- izboljšanju zdravja prebivalcev s spodbujanjem alternativnih zdravih načinov potovanja,
- zmanjševanju stroškov, ki jih prebivalci porabijo za vsakodnevna potovanja,
- izboljšanju prometne varnosti na območju obravnave in širše,
- skrbi po ohranjanju naravne in kulturne dediščine obravnavanega območja.

Osnovni cilj mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje je preusmeritev večinskega deleža obiskovalcev, ki na območje krajinskega parka dostopajo z uporabo lastnega osebnega avtomobila ali s turističnimi avtobusi, na urejena parkirišča na obrobju ter povečanje deleža trajnostnih in aktivnih oblik potovanja znotraj območja Krajinskega parka Ljubljansko barje.

Za doseganje osnovnega cilja je treba na območju obravnave sprejeti tudi druge podpirne cilje, katerih rezultati neposredno vplivajo na doseganje zastavljenega osnovnega cilja po zmanjšanju rabe motornih vozil za opravljanje potovanja na osrednjem območju Krajinskega parka Ljubljansko barje. Ključni podporni cilji, določeni na podlagi izvedenih aktivnosti v procesu izdelave mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje v sklopu projekta SmartMOVE, so predstavljeni v nadaljevanju:

- preusmeritev večinskega deleža motornih vozil na urejena parkirišča ob glavnih vstopnih točkah v Krajinski park Ljubljansko barje,
- zmanjšanje deleža motornih vozil za dostop do stranskih (sekundarnih) vstopnih točk v Krajinski park Ljubljansko barje,
- boljše upravljanje in nadzor nad parkiranjem motornih vozil na širšem območju Krajinskega parka Ljubljansko barje,
- izboljšanje obstoječih sistemov javnega potniškega prometa ter uvajanje novih, inovativnih oblik javnega potniškega prometa (npr. shuttle prevozi, ladijski potniški promet) za dostop do glavnih in stranskih vstopnih točk oziroma na za opravljanje medtočkovnih potovanj,
- izboljšanje infrastrukture za kolesarje in pešce ter aktivno spodbujanje obiskovalcev k aktivnem in trajnostnem dostopu do območja Krajinskega parka Ljubljansko barje.

Scenarij mobilnostnega načrta

V splošnem je za doseganje z mobilnostnim načrtom določenih ciljev možno predvideti različne scenarije, ki določajo nabor ter način izvedbe ukrepov. V nadaljevanju sta predstavljena dva ključna in med seboj precej različna splošna scenarija za doseganje ciljev mobilnostnega načrta, in sicer scenarij »gradnja infrastrukture« in scenarij »upravljanje mobilnosti«.

Scenarij 1: Gradnja infrastrukture

Gradnja infrastrukture je najpogostejši odziv na težave s pomanjkanjem parkirnih mest, pri čemer se v tem scenariju infrastrukturno zmogljivost za motorna vozila (število parkirnih mest) prilagaja prometnemu povpraševanju. Ključni ukrep, ki se ga izvede v okviru tega scenarija je gradnja dodatnih parkirnih mest na nivoju terena oziroma gradnja (večetažnih) parkirnih hiš.

Prednosti scenarija, ki predvideva gradnjo dodatne infrastrukture za motorna vozila so:

- o prikaz učinkovitosti uprave podjetja/ustanove,
- o visoka sprejemljivost ukrepov med zaposlenimi in drugimi uporabniki (obiskovalci, turisti ...),
- o začasna rešitev problema pomanjkanja parkirišč,
- o sprostitev površin za druge rabe v primeru gradnje večetažnih garaž.

Slabosti scenarija, ki predvideva gradnjo dodatne infrastrukture za motorna vozila so:

- o visoki stroški,
- o zasedanje površin, ki bi jih ustanova lahko namenila za druge rabe,
- o dodatne parkirne površine privabljajo še več avtomobilskega prometa, kar poslabša prometne razmere na obodnem cestnem omrežju v okolici ustanove oziroma širše.

Scenarij 2: Upravljanje mobilnosti

Upravljanje mobilnosti je sodoben pristop reševanja izzivov s področja mobilnosti in mirujočega prometa, pri čemer je za razliko od scenarija 1 poseben poudarek namenjen organizaciji storitev, ozaveščanju in izobraževanju. Tak scenarij ima v primerjavi z drugimi možnimi scenariji vrsto prednosti, ukrepi, ki jih tak scenarij predvideva pa vsebujejo elemente iz različnih področij:

- o izboljšanje ponudbe JPP,
- o spodbujanje uporabnikov k hoji, kolesarjenju in uporabi trajnostnih mobilnostnih sredstev (npr. skiroji, rolke),
- o uvajanje novih trajnostnih načinov prevozov (npr. skupinski prevozi po sistemu sopotništva, skupinski shuttle prevozi in podobno),
- o informiranje, ozaveščanje in izobraževanje s področja mobilnosti.

Ključne prednosti upravljanja mobilnosti v primerjavi z drugimi scenariji so:

- o ukrepi ne zahtevajo visokih investicijskih stroškov zato jih je možno uresničiti v krajšem času,
- o možnost postopnega uvajanja ukrepov in kasnejše spreminjanje,
- o ukrepi imajo velik vpliv na spreminjanje potovalnih navad uporabnikov.



Možne slabosti scenarija, ki predvideva upravljanje mobilnosti so:

- za učinkovitost ukrepov je pogosto potrebno sprejeti dodatne (pod)ukrepe oziroma ukrep sprejeti v kombinaciji z drugimi ukrepi,
- zahtevna koordinacija ukrepov med različnimi deležniki, potreba po stalni komunikaciji na relaciji vodstvo ustanove/zaposleni/obiskovalci,
- začetno nasprotovanje določenim ukrepom (po uveljavitvi ukrepov in doseženih prvih pozitivnih rezultatih se začetno nasprotovanje uporabnikov pogosto spremeni v podporo),
- v določenih primerih mehkejši ukrepi, ki jih predvideva tak scenarij ne zadostujejo, posledično pa je potrebno sprejeti tudi nekatere infrastrukturne ukrepe.

Glede na to, da je osnovni cilj Mobilnostnega načrta za Krajinski park Ljubljansko barje zmanjšanje deleža uporabe lastnega osebnega vozila na območju krajinskega parka, je za potrebe mobilnostnega načrta bolj primeren scenarij 2, ki temelji na principu upravljanja mobilnosti.

Poleg mehkejših ukrepov lahko izbrani scenarij vsebuje tudi določene infrastrukturne ukrepe, ki se jih sprejme z namenom izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa ter spodbujanja kolesarjenja in hoje za prihod na delovno mesto (gradnja avtobusnih in železniških postajališč, dodatnih kolesarnic, garderob za zaposlene, polnilne infrastrukture, gradnja zadostnega števila parkirnih mest na glavnih vstopnih točkah v krajinski park ipd.).

Izbran scenarij mobilnostnega načrta je bil obravnavan in potrjen s strani projektnega odbora.

Ukrepi mobilnostnega načrta

Izbrana področja ukrepov

Z namenom doseganja zastavljenih ciljev s področja mobilnosti so v nadaljevanju mobilnostnega načrta predstavljeni različni ukrepi, ki so bili predhodno obravnavani in potrjeni s strani projektnega odbora.

Mobilnostni načrt za Krajinski park Ljubljansko barje vsebuje pet glavnih področij (stebrov) ukrepov, ki se med seboj povezujejo in dopolnjujejo. Ključni namen vseh predlaganih ukrepov je spreminjanje potovalnih navad turistov in obiskovalcev obravnavanega območja, pri čemer je osnovni cilj preusmeritev motornega prometa na urejena parkirišča na obrobju ter posledično povečanje deleža uporabe drugih, trajnostnih oblik mobilnosti za opravljanje potovanj na osrednjem delu krajinskega parka (npr. JPP, kolo, hoja).

Glavna področja predlaganih ukrepov so:

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

Mobilnostni načrt za Krajinski park Ljubljansko barje predvideva ukrepe z vseh petih področij, pri čemer so v sklopu mobilnostnega načrta za vsakega izmed ukrepov navedeni osnovni parametri:

- kratek opis vsebine in način izvedbe ukrepa,
- ocena višine stroškov za implementacijo ukrepa,
- vir financiranja,
- ocena zahtevnosti implementacije ukrepa,
- ocena sprejemljivosti ukrepa med zaposlenim,
- ocena vpliva ukrepa na potovalne navade zaposlenih,
- ocena vpliva ukrepa na zmanjšanje okoljskih emisij (neposredni in posredni vplivi),
- odgovornost za izvedbo ukrepa.

Glede na različne potrebe posameznih območij oziroma vstopnih točk v Krajinski park Ljubljansko barje, na katere se ukrepi nanašajo, so predlagani ukrepi v mobilnostnem načrtu razdeljeni na splošne ukrepe, ki jih je smiselno sprejeti na nivoju celotnega obravnavanega območja (vse vstopne točke) oziroma na specifične ukrepe, ki veljajo izključno za posamezne obravnavane vstopne točke.

Osnovna razdelitev ukrepov tako predvideva:

- splošne ukrepe za celotno območje Krajinskega parka Ljubljansko barje (vse vstopne točke)
- specifične ukrepe za glavno vstopno točko Barje – Rakova Jelša,
- specifične ukrepe za glavno vstopno točko Center Barje,
- specifične ukrepe za stransko vstopno točko Podpeč,
- specifične ukrepe za stransko vstopno točko Športni park Bevke,
- specifične ukrepe za stransko vstopno točko Ig-Morostig.

Splošni ukrepi za celotno območje KPLB

Pregled nabora ukrepov

Ukrep	Zahtevnost ukrepa	Prioriteta ukrepa
Splošni ukrepi za Krajinski park Ljubljansko barje		
Informacijski paket za obiskovalce s poudarkom na dostopu do KPLB (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	Nizka	Visoka
Informacijske table o mobilnostnem vedenju na območju KPLB (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	Srednja	Visoka
Kategorizacija cest in poti glede na uporabniške prioritete (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	Srednja	Srednja
Upravljanje in nadzor nad parkiranjem (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	Visoka	Srednja
Nagrada obiskovalcem za trajnostni prihod na območje KPLB (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	Srednja	Visoka
Promocija hoje (ukrep za spodbujanje hoje)	Nizka	Srednja
Gradnja infrastrukture za pešce na območju KPLB (ukrep za spodbujanje hoje)	Visoka	Visoka
Promocija kolesarjenja (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Nizka	Srednja
Gradnja infrastrukture za kolesarje na območju KPLB (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Visoka	Visoka
Ureditev večmodalnih točk na železniških postajah na območju KPLB (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	Visoka	Visoka
Priprava pobude za prilagoditev sistema JPP (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	Srednja	Srednja

Opis ukrepov

Ukrep 1: Informacijski paket za obiskovalce s poudarkom na dostopu do KPLB

(ukrep s področja upravljanja mobilnosti)

Priprava informacijskega gradiva o možnostih dostopa do območja Krajinskega parka Ljubljansko barje. V sklopu informacijskega gradiva se obiskovalce usmerja na parkirišča ob glavnih vstopnih točkah na obrobju Barja (v gradivu se predstavi lokacije, parkirne režime, k tam veljajo, opis »kako priti do tja«), hkrati pa se promovira trajnostne načine mobilnosti za poti po območju KPLB (»z avtomobilom do glavnih vstopnih točk, od tam naprej pa z uporabo JPP, kolesa, hoja, ladjica ...«).

V gradivu se označi najustreznejše/najhitrejše/najslikovitejše poti med posameznimi vstopnimi točkami oziroma do najbližjih naravnih ali kulturnih znamenitosti ter okvirne potovalne čase (npr. označi se čas hoje ali kolesarjenja od vstopne točke v Podpeči do Podpeškega jezera).

Informacijsko gradivo se lahko v manjšem obsegu pripravi v tiskani obliki (plakati, letaki), bolj priporočen način podajanja teh informacij pa je preko objav v merodajnih (spletnih) medijih – npr. na spletni strani KPLB, spletne strani občin, turistične zveze in društev, družbena omrežja ...

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB
Ostali deležniki:	/

Ukrep 2: Informacijske table o mobilnostnem vedenju na območju KPLB

(ukrep s področja upravljanja mobilnosti)

Na informacijskih tablah, ki se jih postavi ob vstopnih točkah na območju KPLB se poleg informacij o kulturnih in naravnih znamenitostih območja podaja tudi informacije v zvezi z mobilnostjo oziroma pravila za dostop do območja. Table se postavi na urejenih parkiriščih (opis pravil parkiranja na temu parkirišču, režim parkiranja – ali je brezplačno ali plačljivo, možnost plačila ...) in na točkah od koder je nadaljnja pot dovoljena le peš oziroma s kolesi (na tabli se prikažejo spodbujevalni slogani kot npr.: »od tu naprej pot nadaljujemo s kolesi« ...).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ☆ ☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ☆ ☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB
Ostali deležniki:	/

Ukrep 3: Kategorizacija cest in poti glede na uporabniške prioritete

(ukrep s področja upravljanja mobilnosti)

Ukrep predlaga, da se za območje KPLB pripravi študija oziroma strokovne podlage, v sklopu katerih se kategorizira vse prometne površine na obravnavanem območju (ceste, pohodne poti, rekreacijske poti, kolesarske steze in podobno) – določitev nivojev poti.

Za vsako obravnavano prometno površino se določi transportna sredstva, s katerimi je po tej površini dovoljeno potovati – npr. pot samo za pešce in kolesarje oziroma skupne površine za motorni promet in kolesarje. Hkrati se lahko določi posebne režime, ki so na posamezni prometni površini v veljavi stalno oziroma samo v določenem obdobju – npr. souporaba prometne površine za pešce, kolesarje in kmetijsko mehanizacijo, ali pa prednost traktorjev in kmetijske mehanizacije na prometni površini v septembru in oktobru ...).

V sklopu študije se pripravi zemljevid kategorizacije poti, z določenimi pravili in režimi, ki se ga lahko javnosti oziroma obiskovalcem predstavi v okviru informacijskih gradiv.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ☆ ☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ☆ ☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB
Ostali deležniki:	Izdelovalci strokovnih podlag (prostorski in prometni načrtovalci)

Ukrep 4: Upravljanje in nadzor nad parkiranjem

(ukrep s področja upravljanja mobilnosti)

Ukrep predvideva izboljšanje upravljanja in nadzora nad parkiranjem na območju KPLB, in sicer tako usmerjanje obiskovalcev na urejena parkirišča ob glavnih vstopnih točkah kot tudi nadzor nad nepravilno parkiranimi vozili oziroma kaznovanje prekrškov. Ukrep se nanaša tako na medobčinske redarske službe, ki so pristojne na območjih posameznih občin, kot tudi na parkovne nadzornike zaposlene na JZ KPLB, pri čemer se z ukrepom priporoča izboljšanje sodelovanja med obema nivojema nadzora, optimizacija delovnih procesov in predvsem kadrovske okrepitve.

V okviru ukrepa se predvideva tudi priprava ustrezne zakonodaje in občinskih odlokov, v sklopu katerih se definirajo pristojnosti nadzornih služb ter kazenske sankcije za posamezne prekrške.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ☆ ☆	Nizka do srednja
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB Občine na območju KPLB
Ostali deležniki:	Medobčinske redarske službe

Ukrep 5: Nagrada obiskovalcem za trajnostni prihod na območje KPLB

(ukrep s področja upravljanja mobilnosti)

Inovativen ukrep, ki spodbuja in nagraduje obiskovalce, ki na območje KPLB prihajajo na trajnostni način. Ukrep lahko predvideva nagrade v obliki cenejših vstopnic za ogled naravnih in kulturnih znamenitosti ob predložitvi vozovnice za JPP do vstopne točke ali na primer organizacijo nagradnih iger s praktičnimi nagradami za obiskovalce, ki na območje KPLB dostopajo na trajnostni način (npr. nagrada za stotega obiskovalca s kolesom v letu ipd.).

Spodbude in nagradne igre naj bodo javnosti predstavljene v okviru informacijskih gradiv.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB
Ostali deležniki:	/

Ukrep 6: Promocija hoje

(ukrep za spodbujanje hoje)

Najboljši argument za spodbujanje hoje za prihod na območje KPLB med turisti oziroma obiskovalci je ohranjanje in krepitev zdravja. S tega vidika je smiselno, da ustanova (JZ KPLB) promocijo hoje poveže z dogodki za izboljšanje zdravja prebivalstva. Tako lahko ukrep sestavljajo različni dogodki, kot na primer sodelovanje ustanove v različnih promocijskih akcijah za spodbujanje hoje (nacionalne spodbujevalne akcije v organizaciji različnih zunanjih izvajalcev oziroma ministrstev, ali lastna organizacija v domeni JZ KPLB). V okviru akcij se lahko v sodelovanju z NIJZ oziroma izbranim zdravstvenim domom izvede tudi preizkuse fizične pripravljenosti obiskovalcev.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizki do srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB
Ostali deležniki:	Zdravstveni domovi, NIJZ Organizatorji akcij in dogodkov za promocijo hoje (npr. pristojno Ministrstvo, nevladne organizacije, društva)

Ukrep 7: Gradnja infrastrukture za pešce na območju KPLB

(ukrep za spodbujanje hoje)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe in gradnjo nove infrastrukture za pešce na celotnem območju KPLB (npr. gradnja nivojsko ločenih pločnikov ob prometnicah, gradnja rekreacijskih poti, ki so prostorsko ločene od prometnic, ureditev varnih in primerno označenih prehodov za pešce in podobno).

Urejene površine za pešce med urbanim zaledjem (npr. Ljubljana, Škofljica, Brezovica ...) in osrednjimi območji krajinskega parka Ljubljansko barje (npr. Ig, Podpeč, Bevke ...) predstavljajo osnovni predpogoj za povečanje deleža obiskovalcev, ki do vstopnih točk oziroma do posameznih naravnih in kulturnih znamenitosti na območju KPLB dostopajo peš.

V obstoječi prometni ureditvi so ločene površine za pešce mestoma slabo urejene oziroma jih ob daljših in prometno precej obremenjenih cestnih odsekih sploh ni, posledično pa so poti pešcev na določenih cestnih odsekih otežene in celo nevarne. Med pomembnejše dostopne ceste na območju KPLB, za katere je značilna neurejenost ločenih površin za pešce, spadata regionalna državna cesta med Ljubljano in Igom (t.i. Ižanska cesta) in lokalna cesta med Škofljico in Igom (Malnarjeva cesta).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Občine na območju KPLB
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 8: Promocija kolesarjenja

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Podobno kot v primeru promocije hoje za prihod na območje KPLB lahko ustanova organizira različne promocijske dogodke za spodbujanje kolesarjenja (oziroma sodeluje v različnih nacionalnih dogodkih, ki jih organizirajo zunanji organizatorji, ministrstva ...), s pomočjo katerih se lahko obiskovalce vzpodbudi k spremembi potovalnih navad in večji uporabi kolesa za vsakodnevna potovanja. Ustanova naj dogodka za promocijo kolesarjenja prilagodi različnim skupinam obiskovalcev (organizirane turistične skupine, družine z otroki in podobno).

Promocijski dogodki naj bodo intenzivnejši v toplem delu leta, ko so vremenske razmere bolj primerne za kolesarjenje. V okviru ukrepa je smiselno izvesti naslednje aktivnosti:

- o sodelovanje ustanove v promocijskih akcijah za spodbujanje kolesarjenja, ki jih organizirajo različni zunanji izvajalci,
- o preizkus fizične pripravljenosti zaposlenih v sodelovanju z Nacionalnim inštitutom za javno zdravje (NIJZ) oziroma izbranim zdravstvenim domom,
- o organizacija kolesarskih izletov po območju KPLB,
- o testiranje koles in kolesarske opreme za obiskovalce.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizki do srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB
Ostali deležniki:	Zdravstveni domovi, NIJZ Organizatorji akcij in dogodkov za promocijo kolesarjenja (npr. pristojno Ministrstvo, nevladne organizacije, društva) Ponudniki/prodajalci kolesarske opreme

Ukrep 9: Gradnja infrastrukture za kolesarje na območju KPLB

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za kolesarje na celotnem območju KPLB (npr. gradnja nivojsko ločenih kolesarskih stez ob prometnicah, gradnja rekreacijskih poti, ki so prostorsko ločene od prometnic, ureditev ustreznih klančin, varnih in primerno označenih prehodov za kolesarje in podobno).

Urejene površine za kolesarje med urbanim zaledjem Krajinskega parka Ljubljansko barje (npr. Ljubljana, Škofljica, Brezovica ...) in osrednjimi območji (npr. Ig, Podpeč, Bevke ...) predstavljajo osnovni predpogoji za povečanje deleža obiskovalcev, ki do vstopnih točk oziroma do posameznih naravnih in kulturnih znamenitosti na območju KPLB dostopajo z uporabo koles.

V obstoječi prometni ureditvi so ločene površine za kolesarje ob prometnicah na celotnem območju KPLB slabo urejene oziroma jih ob daljših in prometno precej obremenjenih cestnih odsekih sploh ni, posledično pa so poti kolesarjev na določenih cestnih odsekih otežene in celo nevarne.

Podobno kot v primeru infrastrukture za pešce, med pomembnejše dostopne ceste na območju KPLB, za katere je značilna neurejenost ločenih površin za kolesarje spadata regionalna državna cesta med Ljubljano in Igom (t.i. Ižanska cesta) in lokalna cesta med Škofljico in Igom (Malnarjeva cesta).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Občine na območju KPLB
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 10: Ureditev večmodalnih točk na železniških postajah na območju KPLB

(ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)

Železniške postaje na območju KPLB (npr. Brezovica, Borovnica, Škofljica ...) naj se uredijo po principu večmodalnih točk, s čimer se izboljša možnost dostopa do območja KPLB z uporabo vlaka oziroma v kombinaciji različnih prevoznih sredstev (vlak + druge oblike trajnostne mobilnosti).

Na območju železniških postaj naj se uredijo npr. postaje avtobusnega JPP oziroma postajališča javnih sistemov za izposajo koles, s čimer lahko obiskovalci svojo pot po barju po prihodu na železniško postajo nadaljujejo z drugimi trajnostnimi oblikami mobilnosti.

Poleg infrastrukture za JPP, kolesa in druge podobne trajnostne oblike mobilnosti, naj se na območju železniških postaj uredijo tudi info točke, kjer lahko obiskovalci pridobijo ključne informacije o dostopu do različnih kulturnih in naravnih znamenitosti oziroma do posameznih vstopnih točk.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Slovenske železnice (SŽ) Občine na območju KPLB
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 11: Priprava pobude za prilagoditev sistema JPP*(ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)*

Zasnova obstoječega omrežja avtobusnega javnega potniškega prometa včasih ne dovoljuje, da bi večji del uporabnikov (npr. obiskovalcev) na območje KPLB dostopal z javnim prevozom, oziroma težavo predstavljajo neustrezno zasnovani vozni redi. Če se na podlagi ugotovitev izvedenih anket (v času priprave mobilnostnega načrta ali v kateri koli drugi fazi) izkaže, da bi sprememba poteka linij, pogostost voženj JPP ali posodobljena infrastruktura lahko povečala delež uporabe te oblike mobilnosti med obiskovalci in drugimi uporabniki, je smiselno, da ustanova na pristojno občino ali neposredno k izvajalcu storitev JPP naslovi pobudo za prilagoditev sistema JPP. V pisni pobudi naj ustanova čim bolj jasno opredeli svoje potrebe in definira, katere spremembe bi ji koristile (npr. podaljšanje linije JPP do območja posamezne vstopne točke, ureditev novega ali rekonstrukcija obstoječega postajališča v bližini vstopne točke, prilagoditev voznega reda JPP oziroma povečanje frekvence voženj avtobusov v času vikendov, ko je število obiskovalcev na območju KPLB največje in podobno). V pobudi naj ustanova prikaže, na koliko potencialnih potnikov bi predlagana sprememba lahko vplivala.

Ustanova pripravi pobudo za prilagoditev sistema javnega potniškega prometa (npr. prilagoditev linij JPP ali povečanje frekvence voženj v času vikendov). Ustanova se lahko pri pripravi pobude poveže tudi z drugimi ustanovami ali programi v bližnji okolici, ki bi jim tak ukrep prav tako koristil. V ta namen se vodstvo ustanove poveže z vodstvom druge ustanove in pri njih poišče podporo za izvedbo ukrepa.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB (pobude)
Ostali deležniki:	Ponudniki storitev JPP (npr. LPP) Občine na območju KPLB) Druge ustanove v okolici

Specifični ukrepi za vstopno točko Barje Rakova Jelša

Pregled nabora ukrepov

Ukrep	Zahtevnost ukrepa	Prioriteta ukrepa
Specifični ukrepi za glavno vstopno točko Barje – Rakova Jelša		
Preusmeritev motornega prometa na parkirišče P+R Barje (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	Nizka	Visoka
Ureditev parkirišča za avtodome s pripadajočo infrastrukturo (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	Srednja	Visoka
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	Visoka	Visoka
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Visoka	Visoka
Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Nizka
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Nizka
Vzpostavitev ladijskega JPP na Ljubljani (ureditev pristana) (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	Visoka	Srednja
Širitev javnih sistemov za izposajo e-osebni vozil (»carsharing«) (ukrep za spodbujanje trajnostne uporabe avtomobila)	Srednja	Nizka

Opomba: Poleg specifičnih ukrepov na območju glavne vstopne točke Barje – Rakova Jelša veljajo tudi vsi splošni ukrepi, ki so predvideni za Krajinski park Ljubljansko barje

Opis ukrepov

Ukrep 1: Preusmeritev motornega prometa na parkirišče P+R Barje

(ukrep s področja upravljanja mobilnosti)

Večinski delež motornega prometa obiskovalcev (osebna vozila in turistični avtobusi) je treba preusmeriti na parkirišča ob glavnih vstopnih točkah na obrobju krajinskega parka.

Glavna vstopna točka Barje – Rakova Jelša je previdena v bližini že urejenega parkirišča P+R Barje, zato ureditev dodatnih parkirnih mest za obiskovalce neposredno na lokaciji glavne vstopne točke ni potrebna. Obiskovalce, ki do območja glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša dostopajo z motornimi vozili se tako usmerja na parkirišče P+R Barje, kjer je urejenih 347 PM za osebna vozila, vključno s PM za invalide in polnilnicami za polnjenje električnih vozil. Na območju parkirišča P+R je omogočeno tudi ustavljanje (turističnih) avtobusov.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ☆	Srednja
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ☆ ☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ☆ ☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB
Ostali deležniki:	Mestna občina Ljubljana

Ukrep 2: Ureditev parkirišča za avtodome s pripadajočo infrastrukturo

(ukrep s področja upravljanja mobilnosti)

Na območju glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša naj se uredi parkirišče oziroma postajališče za avtodome (PZA), z vso potrebno infrastrukturo (npr. možnost priklopa na elektriko, pitna voda).

Z ureditvijo namenskih površin za avtodome se obiskovalce spodbuja k obisku KPLB tudi z uporabo te oblike mobilnosti, hkrati pa se prepreči, da bi obiskovalci avtodome oziroma druga bivalna vozila parkirali na površinah v osrednjem delu krajinskega parka, ki za tako obliko turizma niso primerne.

Parkirišča za avtodome naj se uredi v bližini urejenih površin za kolesarje in pešce oziroma infrastrukture za JPP, s čimer lahko obiskovalci, ki na območje KPLB prispejo z avtodomi, pot po območju krajinskega parka nadaljujejo z drugimi trajnostnimi oblikami mobilnosti (kolo, hoja, JPP).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ☆ ☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ☆ ☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji do visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobuda)

Ukrep 3: Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke*(ukrep za spodbujanje hoje)*

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za pešce na območju glavne vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje sprehajalnih poti, gradnja ločenih hodnikov za pešce oziroma pločnikov, ureditev varnih prehodov za pešce ...).

Na območju glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša je smiselno izboljšati infrastrukturo za pešce med glavno vstopno točko ob mestnem parku Rakova Jelša in parkiriščem P+R Barje, kjer se predvidi večinski delež parkirnih površin za obiskovalce (rekonstrukcija in vzdrževanje obstoječih nivojsko ločenih hodnikov za pešce, ureditev varnih in označenih prehodov za pešce ...) ter na območjih med glavno vstopno točko in drugo infrastrukturo, ki je pomembna z vidika trajnostnega dostopa obiskovalcev (npr. do AC mosta čez Ljubljano, v primeru, da se tam uredi vstopno/izstopno točko za ladijski JPP oziroma do novega vodovodnega mosta v Lipah).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 4: Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke*(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)*

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za kolesarje na območju glavne vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje poti, kjer je dovoljena vožnja koles, gradnja ločenih kolesarskih stez, ureditev varnih prehodov za kolesarje in klančin ...).

Na območju glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša je smiselno izboljšati infrastrukturo za kolesarje iz smeri parkirišča P+R Barje (območje nadvoza nad AC (rekonstrukcija in vzdrževanje obstoječih ter gradnja novih nivojsko ločenih kolesarskih stez, ureditev varnih in označenih prehodov za kolesarje) in rekreacijskih poti med Ljubljano in novim vodovodnim mostom v Lipah).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 5: Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles, neposredno na lokaciji glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša, s čimer se obiskovalcem omogoči infrastrukturo za dostop do območja obravnave z uporabo lastnega kolesa. Kolesarnica oziroma stojala za priklapljanje koles naj omogočajo varno parkiranje oziroma priklapljanje koles (stojala za bočno priklapljanje okvirja kolesa na stojalo), po potrebi pa naj bodo opremljena z nadstrešnico, ki parkirana kolesa zaščiti pred zunanjimi vplivi.

Kapaciteta kolesarnice oziroma stojal za priklapljanje koles naj se določi na podlag ugotovljenih potreb, v primeru naknadnih dodatnih potreb pa se lahko število stojal v nadaljevanju tudi poveča (za začetek se priporoča manjše število naslonov za kolesa – do 5 stojal za priklapljanje koles).

Z mobilnostnim načrtom se priporoča, da se na območju glavne vstopne točke zagotovi tudi polnilnico za polnjenje električnih koles.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 6: Postavitev stojala za osnovna popravila koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva nakup in postavitev stojala z osnovno servisno kolesarsko opremo na lokaciji glavne vstopne točke, s katero lahko obiskovalci na hitro izvedejo manjša popravila koles (npr. privijačenje sedeža, napolnitev zračnic in podobno).

Stojala s servisno opremo, ki so na voljo na trgu, so običajno opremljena s tlačilko, orodjem za popravilo oziroma vzdrževanje okvirjev in vilic, orodjem za popravilo in nastavitev pogona, orodjem za popravilo kolesnega sklopa ter večnamenskim osnovnim orodjem.

Stojalo s servisno opremo naj se umesti ob površinah za parkiranje koles (npr. ob stojalih za priklapljanje koles, če so le-ta že izvedena), po možnosti na vidno in bolj frekventno mesto, s čimer se zmanjša podvrženost stojala različnim oblikam vandalizma.

Z mobilnostnim načrtom se priporoča, da se na lokaciji glavne vstopne točke omogoči tudi dostop do vode z namenom pranja koles (pranje blatnih gorskih, ki jih obiskovalci uporabljajo za poti po Barju in jih na območje pripeljejo z avtomobilom).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ☆ ☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ☆ ☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 7: Širitev javnih sistemov za izposajo koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Dodatno vzpodbudo za prihod na območje KPLB z uporabo kolesa lahko predstavljajo javni sistemi za izposajo koles. V Ljubljani so se v zadnjem času, poleg priljubljenega in uveljavljenega javnega sistema BicikeLJ, pojavili tudi drugi ponudniki, ki poleg izposoje klasičnih koles ponujajo tudi izposajo e-koles, s čimer se privlačnost te storitve še dodatno povečuje (npr. Nomago bikes).

Za čim pogostejšo uporabo takega sistema med obiskovalci je ključno, da je javno postajališče za kolesa locirano čim bližje glavni vstopni točki. Z analizo dostopnosti je bilo ugotovljeno, da je v obstoječi prometni ureditvi na širšem območju glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša postajališče sistema BicikeLJ in sistema Nomago bikes urejeno na območju parkirišča P+R Barje, kar je z vidika dostopnosti do glavne vstopne točke ustrezna lokacija.

V primeru naknadno ugotovljenih dodatnih potreb po tovrstnih postajališčih naj ustanova pri ponudnikih storitev preveri, ali obstaja možnost za dodatno širitev postajališč za izposajo koles neposredno na lokacijo glavne vstopne točke Barje – Rakova Jelša, s čimer bi se dostop do tovrstne oblike mobilnosti za obiskovalce KPLB še izboljšal (pri tem je ključno, da se na obravnavani lokaciji predvidi sisteme za izposajo koles, ki so kompatibilni s sistemi na območju Ljubljane oziroma regije LUR).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Ponudniki javnih sistemov za izposajo koles Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 8: Vzpostavitev ladijskega JPP na Ljublanici (ureditev pristana)

(ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)

V primeru vzpostavitve plovne poti po Ljublanici, ukrep predvideva ureditev pristana oziroma vstopno/izstopne točke ter linije vodnega javnega potniškega prometa v bližini glavne vstopne točke.

Najprimernejša oziroma najbližja možna lokacija za vzpostavitev vstopno/izstopne točke v bližini glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša je na območju AC mostu čez Ljubljanico (sotočje Ljubljanice in Ižice), ki je od lokacije glavne vstopne točke oddaljena cca. 1 km.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 9: Širitev javnih sistemov za izposajo e-osebne vozila (»carsharing«)

(ukrep za spodbujanje trajnostne uporabe avtomobila)

V želji po zmanjšanju deleža rabe lastnega osebne vozila za dostop do območja KPLB, lahko dodatno alternativo predstavljajo tudi sistemi za izposajo osebnih vozil oziroma t.i. carsharing. Sistemi za izposajo in izmenjavo osebnih vozil neposredno vplivajo na zmanjšanje prometnih obremenitev in potreb po parkirnih mestih na območju obravnave, saj bi uporabniki tega sistema, ki za prihod oziroma odhod iz območja uporabijo eno osebno vozilo po sistemu izmenjave, na območje sicer dostopali vsak z lastnim osebnim vozilom. Prav tako so vsa osebna vozila, ki so vključena v flote sistemov za izmenjavo vozil, električna, kar pozitivno vpliva na zmanjšanje okoljskih emisij. Na območju Ljubljane so se v zadnjem času poleg priljubljenega sistema Avant2Go pojavili tudi drugi ponudniki, kar še dodatno povečuje dostopnost do te storitve.

Za čim pogostejšo uporabo takega sistema je pomembno, da je postajališče za izposajo vozil locirano čim bližje izbrani vstopni točki Z mobilnostnim načrtom se tako priporoča vzpostavitev postajališča neposredno na lokaciji glavne vstopne točke Barje Rakova Jelša ali na lokaciji parkirišča P+R Barje.



Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	★	☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	★	☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★	★	☆	Srednji do visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Ponudniki javnih sistemov za izposajo e-osebnih vozil Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)



Specifični ukrepi za vstopno točko Center Barje

Pregled nabora ukrepov

Ukrep	Zahtevnost ukrepa	Prioriteta ukrepa
Specifični ukrepi za glavno vstopno točko Center Barje		
Ureditev večjega parkirišča za motorni promet (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	Srednja	Visoka
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	Visoka	Visoka
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Visoka	Visoka
Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Nizka
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Nizka
Širitev javnih sistemov za izposajo e-osebni vozil (»carsharing«) (ukrep za spodbujanje trajnostne uporabe avtomobila)	Srednja	Nizka

Opomba: Poleg specifičnih ukrepov na območju glavne vstopne točke Center Barje veljajo tudi vsi splošni ukrepi, ki so predvideni za Krajinski park Ljubljansko barje

Opis ukrepov

Ukrep 1: Ureditev večjega parkirišča za motorni promet

(ukrep s področja upravljanja mobilnosti)

Večinski delež motornega prometa obiskovalcev (osebna vozila in turistični avtobusi) je treba preusmeriti na parkirišča ob glavnih vstopnih točkah na obrobju krajinskega parka.

V sklopu projekta Centra Barje je predvidena ureditev parkirišča s cca. 60 PM za motorni promet, na katerega se lahko usmeri obiskovalce, ki do območja glavne vstopne točke dostopajo z motornimi vozili. V okviru ukrepa se z mobilnostnim načrtom priporoča, da se v sklopu ureditve parkirišča predvidi tudi dimenzijsko prilagojena parkirna mesta za invalide in polnilnice za polnjenje električnih vozil. Na območju glavne vstopne točke je v primeru prostorskih možnosti smiselno urediti tudi parkirna mesta oziroma površine za ustavljanje turističnih avtobusov.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Srednja
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ☆ ☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ☆ ☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobuda)

Ukrep 2: Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje hoje)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za pešce na območju glavne vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje sprehajalnih poti, gradnja ločenih hodnikov za pešce oziroma pločnikov, ureditev varnih prehodov za pešce ...).

Na območju glavne vstopne točke Center Barje je smiselno izboljšati infrastrukturo za pešce med glavno vstopno točko in najbližjimi postajališči LPP ob Peruzzijevi ulici oziroma do druge infrastrukture, ki je pomembna z vidika trajnostnega dostopa obiskovalcev (npr. do mosta čez Ižico, v primeru, da se na lokacije Center Barje vzpostavi izposojevalnico čolnov, na bregu Ižice pa vstopno/izstopno točko čolnov).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 3: Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za kolesarje na območju glavne vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje poti, kjer je dovoljena vožnja koles, gradnja ločenih kolesarskih stez, ureditev varnih prehodov za kolesarje in klančin ...).

Na območju glavne vstopne točke Center Barje je smiselno izboljšati infrastrukturo za kolesarje ob lžanski cesti oziroma Peruzzijski ulici, pri čemer je treba predvideti nove ločene površine za kolesarje v obliki kolesarskih stez, urediti varne in označene prehodov za kolesarje in podobno.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 4: Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva postavitev kolesarnice in stojal za priklapljanje koles, neposredno na lokaciji glavne vstopne točke Center Barje, s čimer se obiskovalcem omogoči infrastrukturo za dostop do območja obravnave z uporabo lastnega kolesa. Kolesarnica oziroma stojala za priklapljanje koles naj omogočajo varno parkiranje oziroma priklapljanje koles (stojala za bočno priklapljanje okvirja kolesa na stojalo), po potrebi pa naj bodo opremljena z nadstrešnico, ki parkirana kolesa zaščiti pred zunanjimi vplivi.

Kapaciteta kolesarnice oziroma stojal za priklapljanje koles naj se določi na podlag ugotovljenih potreb, v primeru naknadnih dodatnih potreb pa se lahko število stojal v nadaljevanju tudi poveča (za začetek se priporoča manjše število naslonov za kolesa – do 10 stojal za priklapljanje koles).

Z mobilnostnim načrtom se priporoča, da se na območju glavne vstopne točke zagotovi tudi polnilnico za polnjenje električnih koles.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	★	☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	★	☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★	★	☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 5: Postavitev stojala za osnovna popravila koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva nakup in postavitev stojala z osnovno servisno kolesarsko opremo na lokaciji glavne vstopne točke, s katero lahko obiskovalci na hitro izvedejo manjša popravila koles (npr. privijačenje sedeža, napolnitev zračnic in podobno).

Stojala s servisno opremo, ki so na voljo na trgu, so običajno opremljena s tlačilko, orodjem za popravilo oziroma vzdrževanje okvirjev in vilic, orodjem za popravilo in nastavitev pogona, orodjem za popravilo kolesnega sklopa ter večnamenskim osnovnim orodjem.

Stojalo s servisno opremo naj se umesti ob površinah za parkiranje koles (npr. ob stojalih za priklapljanje koles, če so le-ta že izvedena), po možnosti na vidno in bolj frekventno mesto, s čimer se zmanjša podvrženost stojala različnim oblikam vandalizma.

Z mobilnostnim načrtom se priporoča, da se na lokaciji glavne vstopne točke omogoči tudi dostop do vode z namenom pranja koles (pranje blatnih gorskih, ki jih obiskovalci uporabljajo za poti po Barju in jih na območje pripeljejo z avtomobilom).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	☆	☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	☆	☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★	★	☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 6: Širitev javnih sistemov za izposojlo koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Dodatno vzpodbudo za prihod na območje KPLB z uporabo kolesa lahko predstavljajo javni sistemi za izposojlo koles. V Ljubljani so se v zadnjem času, poleg priljubljenega in uveljavljenega javnega sistema BicikeLJ, pojavili tudi drugi ponudniki, ki poleg izposoje klasičnih koles ponujajo tudi izposojlo e-koles, s čimer se privlačnost te storitve še dodatno povečuje (npr. Nomago bikes).

Za čim pogostejšo uporabo takega sistema med obiskovalci je ključno, da je javno postajališče za kolesa locirano čim bližje glavni vstopni točki. Z analizo dostopnosti je bilo ugotovljeno, da je v obstoječi prometni ureditvi na širšem območju obravnave ni vzpostavljenih postajališč sistemov za izposojlo koles, je pa po ureditvi vstopne točke Center Barje neposredno na lokaciji predvidena vzpostavitev javnega sistema za izposojlo koles BicikeLJ (postajališče BicikeLJ na lokaciji Center Barje).

Z mobilnostnim načrtom se predlaga, da ustanova tudi pri drugih ponudnikih storitev preveri, ali obstaja možnost za dodatno širitev postajališč za izposojlo koles neposredno na lokacijo glavne vstopne točke Center Barje, s čimer bi se dostop do tovrstne oblike mobilnosti za obiskovalce KPLB še izboljšal (npr. za širitev sistema za izposojlo električnih koles ponudnika Nomago bikes). Pri tem je ključno, da se na obravnavani lokaciji predvidi sisteme za izposojlo koles, ki so kompatibilni s sistemi na območju Ljubljane oziroma regije LUR.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Ponudniki javnih sistemov za izposojlo koles Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 7: Širitev javnih sistemov za izposojlo e-osebneih vozil (»carsharing«)

(ukrep za spodbujanje trajnostne uporabe avtomobila)

V želji po zmanjšanju deleža rabe lastnega osebnega vozila za dostop do območja KPLB, lahko dodatno alternativo predstavljajo tudi sistemi za izposojlo osebnih vozil oziroma t.i. carsharing. Sistemi za izposojlo in izmenjavo osebnih vozil neposredno vplivajo na zmanjšanje prometnih obremenitev in potreb po parkirnih mestih na območju obravnave, saj bi uporabniki tega sistema, ki za prihod oziroma odhod iz območja uporabijo eno osebno vozilo po sistemu izmenjave, na območje sicer dostopali vsak z lastnim osebnim vozilom. Prav tako so vsa osebna vozila, ki so vključena v flote sistemov za izmenjavo vozil, električna, kar pozitivno vpliva na zmanjšanje okoljskih emisij. Na območju Ljubljane so se v zadnjem času poleg priljubljenega sistema Avant2Go pojavili tudi drugi ponudniki, kar še dodatno povečuje dostopnost do te storitve.



Za čim pogostejšo uporabo takega sistema je pomembno, da je postajališče za izposajo vozil locirano čim bližje izbrani vstopni točki Z mobilnostnim načrtom se tako priporoča vzpostavitev postajališča neposredno na lokaciji glavne vstopne točke Center Barje.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji do visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Ponudniki javnih sistemov za izposajo e-osebnih vozil Mestna občina Ljubljana
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)



Specifični ukrepi za vstopno točko Podpeč

Pregled nabora ukrepov

Ukrep	Zahtevnost ukrepa	Prioriteta ukrepa
Specifični ukrepi za stransko vstopno točko Podpeč		
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	Visoka	Visoka
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Visoka	Visoka
Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Visoka
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja
Vzpostavitev ladijskega JPP na Ljubljani (ureditev pristana) (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	Visoka	Srednja

Opomba: Poleg specifičnih ukrepov na območju stranske vstopne točke Podpeč veljajo tudi vsi splošni ukrepi, ki so predvideni za Krajinski park Ljubljansko barje

Opis ukrepov

Ukrep 1: Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje hoje)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za pešce na območju stranske vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje sprehajalnih poti, gradnja ločenih hodnikov za pešce oziroma pločnikov, ureditev varnih prehodov za pešce ...).

Na območju med predvideno stransko vstopno točko v Podpeči in glavno turistično točko na tem območju (Podpeško jezero) so ob regionalni državni cesti ločene površine za pešce v obstoječi prometni ureditvi precej dobro urejene. Ukrep se tako nanaša na rekonstrukcijo in izboljšanje površin za pešce ob lokalnih cestah in neposredno ob vstopni točki Podpeč (npr. za dostop do vstopno/izstopne točke za ladijski javni potniški promet na Ljublanici) in neposredno na območju Podpeškega jezera – lokalna cesta za dostop do gostilne Jezero (ulica Jezero).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Občina Brezovica
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 2: Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za kolesarje na območju stranske vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje poti, kjer je dovoljena vožnja koles, gradnja ločenih kolesarskih stez, ureditev varnih prehodov za kolesarje in klančin ...).

Na območju stranske vstopne točke Podpeč je smiselno izboljšati infrastrukturo za kolesarje ob državni regionalni cesti na območju med vstopno točko in Podpeškim jezerom (površine za kolesarje v obstoječi prometni ureditvi na tem odseku državne ceste niso urejene oziroma so urejene pomanjkljivo) oziroma gradnja namenske rekreacijske poti za kolesarje med vstopno točko in Podpeškim jezerom, prostorsko ločene od območja državne ceste.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Občina Brezovica
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 3: Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva postavitev kolesarnice in stojal za priklapljanje koles, neposredno na lokaciji glavne turistične točke na obravnavanem območju (ob Podpeškem jezeru), s čimer se obiskovalcem omogoči infrastrukturo za dostop do območja obravnave z uporabo lastnega kolesa. Kolesarnica oziroma stojala za priklapljanje koles naj omogočajo varno parkiranje oziroma priklapljanje koles (stojala za bočno priklapljanje okvirja kolesa na stojalo), po potrebi pa naj bodo opremljena z nadstrešnico, ki parkirana kolesa zaščiti pred zunanjimi vplivi.

Po potrebi se lahko stojala za priklapljanje koles uredit tudi neposredno na lokaciji stranske vstopne točke Podpeč (nižja prioriteta ukrepa).

Kapaciteta kolesarnice oziroma stojal za priklapljanje koles naj se določi na podlag ugotovljenih potreb, v primeru naknadnih dodatnih potreb pa se lahko število stojal v nadaljevanju tudi poveča (na območju Podpeškega jezera je smiselno urediti večje število stojal za priklapljanje koles – npr. minimalno 20 stojal, na lokaciji vstopne točke Podpeč pa se po potrebi uredi manjše število stojal – do 5 stojal).

Z mobilnostnim načrtom se priporoča, da se na območju Podpeškega jezera zagotovi tudi polnilnico za polnjenje električnih koles.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Občina Brezovica
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 4: Postavitev stojala za osnovna popravila koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva nakup in postavitev stojala z osnovno servisno kolesarsko opremo na lokaciji glavne turistične točke obravnavanega območja (ob Podpeškem jezeru), s katero lahko obiskovalci na hitro izvedejo manjša popravila koles (npr. privijačenje sedeža, napolnitev zračnic in podobno).

Stojala s servisno opremo, ki so na voljo na trgu, so običajno opremljena s tlačilko, orodjem za popravilo oziroma vzdrževanje okvirjev in vilic, orodjem za popravilo in nastavitev pogona, orodjem za popravilo kolesnega sklopa ter večnamenskim osnovnim orodjem.

Stojalo s servisno opremo naj se umesti ob površinah za parkiranje koles (npr. ob stojalih za priklopljanje koles, če so le-ta že izvedena), po možnosti na vidno in bolj frekventno mesto, s čimer se zmanjša podvrženost stojala različnim oblikam vandalizma.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ☆ ☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ☆ ☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Občina Brezovica
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 5: Širitev javnih sistemov za izposajo koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Dodatno vzpodbudo za prihod na območje KPLB z uporabo kolesa lahko predstavljajo javni sistemi za izposajo koles. V vseh občinah v okolici Ljubljane (celotno območje LUR) je smiselno vzpostaviti enotne javne sisteme za izposajo koles, ki bodo uporabnikom omogočili enostavno načrtovanje potovanj tudi preko občinskih meja (npr. izposoja kolesa na postajališču v eni občini in zaključek potovanja na območju druge občine).

Z namenom omogočanja tudi daljših potovanj s koles je smiselno, da se na celotnem območju LUR razmisli o vzpostavitvi enotnega javnega sistema za izposajo e-koles.

Za čim pogostejšo uporabo takega sistema med obiskovalci je ključno, da je javno postajališče za kolesa locirano čim bližje stranski vstopni točki oziroma še bolj smiselno glavni turistični točki na tem območju (Podpeško jezero). Z analizo dostopnosti je bilo ugotovljeno, da je v obstoječi prometni ureditvi na širšem območju stranske vstopne točke Podpeč ni vzpostavljenih postajališč sistemov za izposajo koles.

Z mobilnostnim načrtom se zato predlaga, da ustanova pri različnih ponudnikih storitev oziroma na Občini Brezovica preveri ali obstaja možnost vzpostavitve javnega sistema za izposajo koles ter hkrati predlaga vzpostavitev postajališča na območju glavne turistične točke na tem območju (Podpeško jezero), s čimer bi se dostop do tovrstne trajnostne oblike mobilnosti za obiskovalce KPLB še izboljšal. Pri tem je ključno, da se na obravnavani lokaciji predvidi sisteme za izposajo koles, ki so kompatibilni s sistemi na območju Ljubljanske urbane regije - LUR.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki



Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Ponudniki javnih sistemov za izposajo koles Občina Brezovica
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 6: Vzpostavitev ladijskega JPP na Ljubljani (ureditev pristana)

(ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)

V primeru vzpostavitve plovne poti po Ljubljani, ukrep predvideva ureditev pristana oziroma vstopno/izstopne točke ter linije vodnega javnega potniškega prometa v bližini stranske vstopne točke.

Najprimernejša oziroma najbližja možna lokacija za vzpostavitev vstopno/izstopne točke je v neposredni bližini načrtovane lokacije stranske vstopne točke Podpeč, v industrijski coni Podpeč.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Občina Brezovica
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Specifični ukrepi za vstopno točko Športni park Bevke

Pregled nabora ukrepov

Ukrep	Zahtevnost ukrepa	Prioriteta ukrepa
Specifični ukrepi za stransko vstopno točko Športni park Bevke		
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	Visoka	Visoka
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Visoka	Visoka
Postavitev kolesarnice in stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Nizka
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja
Pobuda za izboljšanje avtobusnega JPP na območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	Srednja	Srednja

Opomba: Poleg specifičnih ukrepov na območju stranske vstopne točke Športni park Bevke veljajo tudi vsi splošni ukrepi, ki so predvideni za Krajinski park Ljubljansko barje

Opis ukrepov

Ukrep 1: Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje hoje)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za pešce na območju stranske vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje sprehajalnih poti, gradnja ločenih hodnikov za pešce oziroma pločnikov, ureditev varnih prehodov za pešce ...).

Ukrep predvideva izboljšanje obstoječe infrastrukture za pešce med območjem Športnega parka Bevke in območjem Mali plac (severno od območja ŠP Bevke) oziroma izhodiščem na Učno pot Bevke (južno od območja ŠP Bevke – infrastruktura za pešce v naselju Bevke).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	★	☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	★	☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★	★	★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Občina Vrhnika
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 2: Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za kolesarje na območju stranske vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje poti, kjer je dovoljena vožnja koles, gradnja ločenih kolesarskih stez, ureditev varnih prehodov za kolesarje in klančin ...).

Ukrep predvideva izboljšanje obstoječe in gradnjo nove infrastrukture za kolesarje na širšem območju stranske vstopne točke (kolesarske steze ob lokalnih cestah, ločene kolesarske poti), s čimer se stransko vstopno točko ŠP Bevke poveže z glavnimi turističnimi točkami na območju (Mali plac, Učna pot Bevke...) ter obstoječo infrastrukturo za kolesarje na celotnem območju KPLB.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	★	☆	Srednji do visok
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	★	☆	Srednji do visok
Stroški ukrepa:	★	★	★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Občina Vrhnika
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 3: Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva postavitev kolesarnice in stojal za priklapljanje koles, neposredno na lokaciji stranske vstopne točke oziroma na izhodiščnih točkah glavnih turističnih atrakcij na obravnavanem območju (Mali plac, izhodišče Učne poti Bevke na skrajnem južnem delu naselja Bevke), s čimer se obiskovalcem omogoči infrastrukturo za dostop do območja obravnave z uporabo lastnega kolesa. Kolesarnica oziroma stojala za priklapljanje koles naj omogočajo varno parkiranje oziroma priklapljanje koles (stojala za bočno priklapljanje okvirja kolesa na stojalo), po potrebi pa naj bodo opremljena z nadstrešnico, ki parkirana kolesa zaščiti pred zunanjimi vplivi.

Kapaciteta kolesarnice oziroma stojal za priklapljanje koles naj se določi na podlag ugotovljenih potreb, v primeru naknadnih dodatnih potreb pa se lahko število stojal v nadaljevanju tudi poveča (za začetek se priporoča manjše število naslonov za kolesa – do 5 stojal za priklapljanje koles na posamezni lokaciji).

Z mobilnostnim načrtom se priporoča, da se na območju stranske vstopne točke ŠP Bevke zagotovi tudi polnilnico za polnjenje električnih koles.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Občina Vrhnika
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 4: Postavitev stojala za osnovna popravila koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva nakup in postavitev stojala z osnovno servisno kolesarsko opremo na lokaciji stranske vstopne točke oziroma izhodiščnih točkah glavnih turističnih atrakcij na obravnavanem območju (Mali plac, izhodišče Učne poti Bevke na skrajnem južnem delu naselja Bevke), s katero lahko obiskovalci na hitro izvedejo manjša popravila koles (npr. privijačenje sedeža, napolnitev zračnic in podobno).

Stojala s servisno opremo, ki so na voljo na trgu, so običajno opremljena s tlačilko, orodjem za popravilo oziroma vzdrževanje okvirjev in vilic, orodjem za popravilo in nastavitev pogona, orodjem za popravilo kolesnega sklopa ter večnamenskim osnovnim orodjem.

Stojalo s servisno opremo naj se umesti ob površinah za parkiranje koles (npr. ob stojalih za priklapljanje koles, če so le-ta že izvedena), po možnosti na vidno in bolj frekventno mesto, s čimer se zmanjša podvrženost stojala različnim oblikam vandalizma.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	☆	☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	☆	☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★	★	☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Občina Vrhnika
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 5: Širitev javnih sistemov za izposajo koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Dodatno vzpodbudo za prihod na območje KPLB z uporabo kolesa lahko predstavljajo javni sistemi za izposajo koles. V vseh občinah v okolici Ljubljane (celotno območje LUR) je smiselno vzpostaviti enotne javne sisteme za izposajo koles, ki bodo uporabnikom omogočili enostavno načrtovanje potovanj tudi preko občinskih meja (npr. izposoja kolesa na postajališču v eni občini in zaključek potovanja na območju druge občine).

Z namenom omogočanja tudi daljših potovanj s koles je smiselno, da se na celotnem območju LUR razmisli o vzpostavitvi enotnega javnega sistema za izposajo e-koles.

Za čim pogostejšo uporabo takega sistema med obiskovalci je ključno, da je javno postajališče za kolesa locirano čim bližje stranski vstopni točki (ŠP Bevke). Z izvedeno analizo dostopnosti je bilo ugotovljeno, da je v obstoječi prometni ureditvi na širšem območju stranske vstopne točke ni vzpostavljenih postajališč sistemov za izposajo koles.

Z mobilnostnim načrtom se zato predlaga, da ustanova pri različnih ponudnikih storitev oziroma na Občini Vrhnika preveri ali obstaja možnost vzpostavitve javnega sistema za izposajo koles ter hkrati predlaga vzpostavitev postajališča na območju stranske vstopne točke oziroma v bližini glavnih turističnih atrakcij na obravnavanem območju (Mali plac, izhodišče Učne poti Bevke na skrajnem južnem delu naselja Bevke), s čimer bi se dostop do tovrstne trajnostne oblike mobilnosti za obiskovalce KPLB še izboljšal. Pri tem je ključno, da se na obravnavani lokaciji predvidi sisteme za izposajo koles, ki so kompatibilni s sistemi na območju Ljubljanske urbane regije - LUR.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	★	☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	★	☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★	★	★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Ponudniki javnih sistemov za izposajo koles Občina Vrhnika
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)



Ukrep 6: Pobuda za izboljšanje avtobusnega JPP na območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)

Zasnova obstoječega omrežja javnega potniškega prometa včasih ne dovoljuje, da bi uporabniki do območja obravnave potoval z javnim prevozom, ali pa težavo predstavljajo neustrezno zasnovani vozni redi. Z analizo dostopnosti na območju obravnave se je pokazalo, da je najbližje postajališče JPP od stranske vstopne točke ŠP Bevke oddaljeno cca. 1,5 km oziroma 20 min hoje.

Z željo po povečanju deleža obiskovalcev, ki do območja stranske vstopne točke dostopajo z uporabo JPP je smiselno, da se v prihodnje postajališče JPP uredi bližje vstopni točki ŠP Bevke, s čimer se to območje učinkoviteje naveže na obstoječ sistem JPP.

Ustanova naj pripravi pobudo za prilagoditev sistema javnega potniškega prometa, ki jo lahko naslovi direktno na izvajalca JPP oziroma na Občino Vrhnika. Ustanova se lahko pri pripravi pobude poveže tudi z drugimi ustanovami ali programi v bližnji okolici, ki bi jim tak ukrep prav tako koristil. V ta namen se vodstvo ustanove poveže z vodstvom druge ustanove in pri njih poišče podporo za izvedbo ukrepa.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ☆ ☆	Nizki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	JZ KPLB (pobuda)
Ostali deležniki:	Ponudniki storitev JPP Občina Vrhnika Druge ustanove v okolici



Specifični ukrepi za vstopno točko Ig Morostig

Pregled nabora ukrepov

Ukrep	Zahtevnost ukrepa	Prioriteta ukrepa
Specifični ukrepi za stransko vstopno točko Ig Morostig		
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	Visoka	Visoka
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Visoka	Visoka
Postavitev kolesarnice in stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	Srednja	Srednja

Opomba: Poleg specifičnih ukrepov na območju stranske vstopne točke Ig (Morostig) veljajo tudi vsi splošni ukrepi, ki so predvideni za Krajinski park Ljubljansko barje

Opis ukrepov

Ukrep 1: Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje hoje)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za pešce na območju stranske vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje sprehajalnih poti, gradnja ločenih hodnikov za pešce oziroma pločnikov, ureditev varnih prehodov za pešce ...).

Ukrep predvideva izboljšanje obstoječe infrastrukture za pešce med območjem stranske vstopne točke Ig Morostig in tematsko potjo do Kolišč (infrastruktura ob državni cesti, ki bolj kot gradnjo novih pločnikov, ki so v obstoječi prometni ureditvi izvedeni ustrezno, zajema ureditev varnih in označenih prehodov za pešce in podobno).

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji do visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Občina Ig
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 2: Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva rekonstrukcijo obstoječe oziroma gradnjo nove infrastrukture za kolesarje na območju stranske vstopne točke (npr. gradnja in vzdrževanje poti, kjer je dovoljena vožnja koles, gradnja ločenih kolesarskih stez, ureditev varnih prehodov za kolesarje in klančin ...).

Ukrep predvideva izboljšanje obstoječe in gradnjo nove infrastrukture za kolesarje na širšem območju stranske vstopne točke (kolesarske steze ob regionalni cesti do navezave na tematsko pot do Kolišč, s čimer se stransko vstopno točko Ig Morostig poveže z glavnimi turističnimi točkami na območju (Kolišča) ter predvsem obstoječo infrastrukturo za kolesarje na celotnem območju KPLB.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ★	Visoka
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji do visok
Stroški ukrepa:	★ ★ ★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Republika Slovenija oziroma pristojno ministrstvo Občina Ig
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Ukrep 3: Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva postavitev kolesarnice in stojal za priklapljanje koles, neposredno na lokaciji stranske vstopne točke oziroma na izhodišču tematske poti do kolišč na Barju, s čimer se obiskovalcem omogoči infrastrukturo za dostop do območja obravnave z uporabo lastnega kolesa. Kolesarnica oziroma stojala za priklapljanje koles naj omogočajo varno parkiranje oziroma priklapljanje koles (stojala za bočno priklapljanje okvirja kolesa na stojalo), po potrebi pa naj bodo opremljena z nadstrešnico, ki parkirana kolesa zaščiti pred zunanjimi vplivi.

Kapaciteta kolesarnice oziroma stojal za priklapljanje koles naj se določi na podlag ugotovljenih potreb, v primeru naknadnih dodatnih potreb pa se lahko število stojal v nadaljevanju tudi poveča (za začetek se priporoča manjše število naslonov za kolesa – do 5 stojal za priklapljanje koles na posamezni lokaciji).

Z mobilnostnim načrtom se priporoča, da se na območju stranske vstopne točke Ig Morostig zagotovi tudi polnilnico za polnjenje električnih koles.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★ ★ ☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★ ★ ★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★ ★ ☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★ ★ ☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★ ★ ☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Občina Ig
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 4: Postavitev stojala za osnovna popravila koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Ukrep predvideva nakup in postavitev stojala z osnovno servisno kolesarsko opremo na lokaciji stranske vstopne točke oziroma na izhodišču tematske poti do kolišč na Barju, s katero lahko obiskovalci na hitro izvedejo manjša popravila koles (npr. privijačenje sedeža, napolnitev zračnic in podobno).

Stojala s servisno opremo, ki so na voljo na trgu, so običajno opremljena s tlačilko, orodjem za popravilo oziroma vzdrževanje okvirjev in vilic, orodjem za popravilo in nastavitev pogona, orodjem za popravilo kolesnega sklopa ter večnamenskim osnovnim orodjem.

Stojalo s servisno opremo naj se umesti ob površinah za parkiranje koles (npr. ob stojalih za priklapljanje koles, če so le-ta že izvedena), po možnosti na vidno in bolj frekventno mesto, s čimer se zmanjša podvrženost stojala različnim oblikam vandalizma.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	☆	☆	Manjši
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	☆	☆	Manjši
Stroški ukrepa:	★	★	☆	Srednji

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Občina Ig
Ostali deležniki:	JZ KPLB

Ukrep 5: Širitev javnih sistemov za izposajo koles

(ukrep za spodbujanje kolesarjenja)

Dodatno vzpodbudo za prihod na območje KPLB z uporabo kolesa lahko predstavljajo javni sistemi za izposajo koles. V vseh občinah v okolici Ljubljane (celotno območje LUR) je smiselno vzpostaviti enotne javne sisteme za izposajo koles, ki bodo uporabnikom omogočili enostavno načrtovanje potovanj tudi preko občinskih meja (npr. izposoja kolesa na postajališču v eni občini in zaključek potovanja na območju druge občine).

Z namenom omogočanja tudi daljših potovanj s koles je smiselno, da se na celotnem območju LUR razmisli o vzpostavitvi enotnega javnega sistema za izposajo e-koles.

Za čim pogostejšo uporabo takega sistema med obiskovalci je ključno, da je javno postajališče za kolesa locirano čim bližje stranski vstopni točki (Ig Morostig). Z izvedeno analizo dostopnosti je bilo ugotovljeno, da je v obstoječi prometni ureditvi na širšem območju stranske vstopne točke ni vzpostavljenih postajališč sistemov za izposajo koles.

Z mobilnostnim načrtom se zato predlaga, da ustanova pri različnih ponudnikih storitev oziroma na Občini Ig preveri ali obstaja možnost vzpostavitve javnega sistema za izposajo koles ter hkrati predlaga vzpostavitev postajališča na območju stranske vstopne točke oziroma v bližini tematske poti do kolišč na Barju, s čimer bi se dostop do tovrstne trajnostne oblike mobilnosti za obiskovalce KPLB še izboljšal. Pri tem je ključno, da se na obravnavani lokaciji predvidi sisteme za izposajo koles, ki so kompatibilni s sistemi na območju Ljubljanske urbane regije - LUR.

Osnovni parametri ukrepa

Zahtevnost ukrepa:	★	★	☆	Srednja
Sprejemljivost ukrepa med uporabniki:	★	★	★	Visoka
Vpliv na spremembo potovalnih navad:	★	★	☆	Srednji
Vpliv na zmanjšanje okoljskih emisij:	★	★	☆	Srednji
Stroški ukrepa:	★	★	★	Visoki

Izvajanje ukrepa

Odgovornost za izvedbo:	Ponudniki javnih sistemov za izposajo koles Občina Ig
Ostali deležniki:	JZ KPLB (pobude)

Akcijski načrt

Predlagan akcijski načrt sledi ukrepom mobilnostnega načrta ter načelom trajnostne mobilnosti, v njem pa je navedena časovnica izvajanja ukrepov mobilnostnega načrta, ki so za ustanovo sprejeti z namenom doseganja zastavljenih ciljev. Cilji mobilnostnega načrta morajo biti jasni, podrobni, specifični, dosegljivi, realni, merljivi in časovno opredeljeni.

V akcijski načrt morajo biti vključene naslednje vsebine:

- vpliv na spremembo potovalnih navad zaposlenih;
- nabor predlaganih ukrepov za ustanovo (po stopnji prioritete);
- oceno stroškov izvajanja ukrepov (opisna ocena in ocena v EUR);
- viri financiranja;
- odgovornost za pripravo in izvajanje ukrepov;
- časovnica izvajanja ukrepov (rok za izvedbo ukrepa, trajanje ukrepa).

Priporoča se, da se ukrepe mobilnostnega načrta izvede glede na prioriteto predvidenih ukrepov, in sicer najprej ukrepe z visoko stopnjo prioritete, na podlagi ugotovljenih potreb pa se v naslednjih fazah nabor izvajanja ukrepov razširi na ukrepe s srednjo in nizko stopnjo prioritete.

Na podlagi izdelanega akcijskega načrta se lahko spremlja izvajanje in učinkovitost posameznih ukrepov, ki so bili za ustanovo predlagani v sklopu mobilnostnega načrta, pri čemer se lahko v primeru ugotovljenih pomanjkljivosti ukrepe naknadno prilagodi, dopolni oziroma nadomesti z drugimi.

Akcijski načrt izvajanja ukrepov se izdelava za petletno obdobje, in sicer za obdobje 2024 - 2028. Po preteku petletnega obdobja se priporoča novelacija mobilnostnega načrta, ki vključuje tako evalvacijo izvajanja ukrepov kot doseganja zastavljenih ciljev.

Ukrepi so v akcijskem načrtu navedeni glede na določeno prioriteto in predlagan datum sprejetja ukrepa, pri čemer so najprej navedeni ukrepi z visoko prioriteto, ki jih je smiselno sprejeti najprej, tem pa sledijo ukrepi s srednjo ter nizko prioriteto, ki se jih izvede v naslednjih fazah.

AKCIJSKI NAČRT ZA IZVAJANJE UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA ZA KRAJINSKI PARK LJUBLJANSKO BARJE PRVO PETLETNO OBDOBJE (2024 - 2028)										
Opis ukrepa	Prioriteta ukrepa	Odgovornost za ukrep	Časovni okvir sprejetja/izvajanja ukrepa					Ocena stroškov ukrepa	Viri financiranja	Opombe
			2024	2025	2026	2027	2028			
SPLOŠNI UKREPI ZA CELOTNO OBMOČJE KPLB										
Informacijski paket za obiskovalce s poudarkom na dostopu do KPLB (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	visoka	JZ KPLB	X	X	X	X	X	1.000 EUR za posamezen informacijski paket (tiskano gradivo). V primeru spletnih objav ni dodatnih stroškov za ustanovo	Lastni viri	/
Informacijske table o mobilnostnem vedenju na območju KPLB (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	visoka	JZ KPLB	X	X				5.000 do 10.000 EUR (odvisno od količine informacijskih tabel na območju KPLB)	Lastni viri	/
Nagrada obiskovalcem za trajnostni prihod na območje KPLB (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	visoka	JZ KPLB	X	X	X	X	X	1.000 EUR letno za praktične nagrade + cca. 5 % nižji letni prihodek od prodaje vstopnic	Lastni viri	/
Gradnja infrastrukture za pešce na območju KPLB (ukrep za spodbujanje hoje)	visoka	Republika Slovenija Pristojne občine	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Gradnja infrastrukture za kolesarje na območju KPLB (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	visoka	Republika Slovenija Pristojne občine	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Ureditev večmodalnih točk na železniških postajah na območju KPLB (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	visoka	Republika Slovenija Slovenske železnice (SŽ) Pristojne občine		X	X	X	X	Odvisno od obsega del (rang nekaj 10.000 do nekaj 100.000 EUR)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Kategorizacija cest in poti glede na uporabniške prioritete (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	srednja	JZ KPLB			X			10.000 EUR za izdelavo študije (zunanji izvajalci)	Lastni viri	V sodelovanju z izbranimi prostorskimi/prometnimi načrtovalci
Upravljanje in nadzor nad parkiranjem (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	srednja	JZ KPLB Pristojne občine		X	X	X	X	25.000 EUR letno za vsako dodatno zaposleno osebo + tekoči stroški	Občinski proračuni, lastni viri	V sodelovanju z medobčinskimi redarskimi službami
Promocija hoje (ukrep za spodbujanje hoje)	srednja	JZ KPLB	X	X	X	X	X	1.000 do 2.000 EUR za posamezno promocijsko akcijo	Državni in občinski proračuni, lastna sredstva	V sodelovanju z MOPE, nevladnimi organizacijami, društvi, NIJZ
Promocija kolesarjenja (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	JZ KPLB	X	X	X	X	X	1.000 do 2.000 EUR za posamezno promocijsko akcijo	Državni in občinski proračuni, lastna sredstva	V sodelovanju z MOPE, nevladnimi organizacijami, društvi, NIJZ, ponudniki izposoje koles
Priprava pobude za prilagoditev sistema JPP (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	srednja	JZ KPLB	X					Ni dodatnih stroškov za ustanovo (pripravijo zaposleni v okviru obstoječih delovnih nalog)	/	V sodelovanju z ostalimi ustanovami na območju KPLB

AKCIJSKI NAČRT ZA IZVAJANJE UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA ZA KRAJINSKI PARK LJUBLJANSKO BARJE PRVO PETLETNO OBDOBJE (2024 - 2028)										
Opis ukrepa	Prioriteta ukrepa	Odgovornost za ukrep	Časovni okvir sprejetja/izvajanja ukrepa					Ocena stroškov ukrepa	Viri financiranja	Opombe
			2024	2025	2026	2027	2028			
SPECIFIČNI UKREPI ZA GLAVNO VSTOPNO TOČKO BARJE RAKOVA JELŠA										
Preusmeritev motornega prometa na parkirišče P+R Barje (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	visoka	JZ KPLB	X	X	X	X	X	Ni dodatnih stroškov za ustanovo, ki ukrep izvede v okviru informacijskih gradiv oziroma s pomočjo informacijskih tabel	/	V sodelovanju z Mestno občino Ljubljana (MOL)
Ureditev parkirišča za avtodome s pripadajočo infrastrukturo (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	visoka	Mestna občina Ljubljana			X			10.000 do 20.000 EUR (odvisno od velikosti in obsega infrastrukture)	Občinski proračun, javno-zasebno partnerstvo, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	visoka	Republika Slovenija Mestna občina Ljubljana	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	visoka	Republika Slovenija Mestna občina Ljubljana	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Mestna občina Ljubljana			X			1.000 EUR z montažo za postavitev enega stojala z orodjem	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Vzpostavitev ladijskega JPP na Ljubljani (ureditev pristana) (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	srednja	Republika Slovenija Mestna občina Ljubljana		X				Odvisno od obsega del (rang nekaj 10.000 EUR za ureditev pristana)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	nizka	Mestna občina Ljubljana				X		Odvisno od števila stojal in dodatne opreme (cca. 200 EUR/stojalo z montažo + 7.500 EUR nadstrešnica)	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	nizka	Ponudniki storitev Mestna občina Ljubljana				X		15.000 EUR za vzpostavitev postajališča + obratovalni stroški 1.000 EUR/leto/kolo	Zasebni kapital ponudnikov storitev, možnost sofinanciranja s strani ustanove (lastni viri)	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Širitev javnih sistemov za izposajo e-osebni vozil (»carsharing«) (ukrep za spodbujanje trajnostne uporabe avtomobila)	nizka	Ponudniki storitev Mestna občina Ljubljana				X		V primeru preureditve obstoječih parkirišč: cca. 500 eur/PM za signalizacijo in opremo. V primeru postavitve polnilnice dodaten strošek cca. 10.000 do 15.000 EUR	Zasebni kapital ponudnikov storitev, možnost sofinanciranja s strani ustanove (lastni viri)	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja

AKCIJSKI NAČRT ZA IZVAJANJE UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA ZA KRAJINSKI PARK LJUBLJANSKO BARJE PRVO PETLETNO OBDOBJE (2024 - 2028)										
Opis ukrepa	Prioriteta ukrepa	Odgovornost za ukrep	Časovni okvir sprejetja/izvajanja ukrepa					Ocena stroškov ukrepa	Viri financiranja	Opombe
			2024	2025	2026	2027	2028			
SPECIFIČNI UKREPI ZA GLAVNO VSTOPNO TOČKO CENTER BARJE										
Ureditev večjega parkirišča za motorni promet (ukrep s področja upravljanja mobilnosti)	visoka	Mestna občina Ljubljana			X			V okviru projekta izgradnje Centra Barje (zunanja ureditev). Rang stroškov nekaj 10.000 EUR za parkirne površine	Občinski proračun, javno-zasebno partnerstvo, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	visoka	Republika Slovenija Mestna občina Ljubljana	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	visoka	Republika Slovenija Mestna občina Ljubljana	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Mestna občina Ljubljana			X			1.000 EUR z montažo za postavitev enega stojala z orodjem	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	nizka	Mestna občina Ljubljana				X		Odvisno od števila stojal in dodatne opreme (cca. 200 EUR/stojalo z montažo + 7.500 EUR nadstrešnica)	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	nizka	Ponudniki storitev Mestna občina Ljubljana				X		15.000 EUR za vzpostavitev postajališča + obratovalni stoški 1.000 EUR/leto/kolo	Zasebni kapital ponudnikov storitev, možnost sofinanciranja s strani ustanove (lastni viri)	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Širitev javnih sistemov za izposajo e-osebni vozil (»carsharing«) (ukrep za spodbujanje trajnostne uporabe avtomobila)	nizka	Ponudniki storitev Mestna občina Ljubljana				X		V primeru preureditve obstoječih parkirišč: cca. 500 eur/PM za signalizacijo in opremo. V primeru postavitve polnilnice dodaten strošek cca. 10.000 do 15.000 EUR	Zasebni kapital ponudnikov storitev, možnost sofinanciranja s strani ustanove (lastni viri)	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja

AKCIJSKI NAČRT ZA IZVAJANJE UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA ZA KRAJINSKI PARK LJUBLJANSKO BARJE PRVO PETLETNO OBDOBJE (2024 - 2028)										
Opis ukrepa	Prioriteta ukrepa	Odgovornost za ukrep	Časovni okvir sprejetja/izvajanja ukrepa					Ocena stroškov ukrepa	Viri financiranja	Opombe
			2024	2025	2026	2027	2028			
SPECIFIČNI UKREPI ZA STRANSKO VSTOPNO TOČKO PODPEČ										
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	visoka	Republika Slovenija Občina Brezovica	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	visoka	Republika Slovenija Občina Brezovica	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	visoka	Občina Brezovica	X					Odvisno od števila stojal in dodatne opreme (cca. 200 EUR/stojalo z montažo + 7.500 EUR nadstrešnica)	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Občina Brezovica			X			1.000 EUR z montažo za postavitev enega stojala z orodjem	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Ponudniki storitev Občina Brezovica		X	X			15.000 EUR za vzpostavitev postajališča + obratovalni stoški 1.000 EUR/leto/kolo	Zasebni kapital ponudnikov storitev, možnost sofinanciranja s strani ustanove (lastni viri)	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Vzpostavitev ladijskega JPP na Ljubljani (ureditev pristana) (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	srednja	Republika Slovenija Občina Brezovica		X				Odvisno od obsega del (rang nekaj 10.000 EUR za ureditev pristana)	Državni in občinski proračuni, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB

AKCIJSKI NAČRT ZA IZVAJANJE UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA ZA KRAJINSKI PARK LJUBLJANSKO BARJE PRVO PETLETNO OBDOBJE (2024 - 2028)										
Opis ukrepa	Prioriteta ukrepa	Odgovornost za ukrep	Časovni okvir sprejetja/izvajanja ukrepa					Ocena stroškov ukrepa	Viri financiranja	Opombe
			2024	2025	2026	2027	2028			
SPECIFIČNI UKREPI ZA STRANSKO VSTOPNO TOČKO ŠPORTNI PARK BEVKE										
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	visoka	Občina Vrhnika	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Občinski proračun, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	visoka	Občina Vrhnika	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Občinski proračun, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Občina Vrhnika			X			1.000 EUR z montažo za postavitev enega stojala z orodjem	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Širitev javnih sistemov za izposojlo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Ponudniki storitev Občina Vrhnika		X	X			15.000 EUR za vzpostavitev postajališča + obratovalni stroški 1.000 EUR/leto/kolo	Zasebni kapital ponudnikov storitev, možnost sofinanciranja s strani ustanove (lastni viri)	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Pobuda za izboljšanje avtobusnega JPP na območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa)	srednja	JZ KPLB	X					Ni dodatnih stroškov za ustanovo (pripravijo zaposleni v okviru obstoječih delovnih nalog)	/	V sodelovanju z ostalimi ustanovami na območju KPLB
Postavitev kolesarnice ali stojal za priklopljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	nizka	Občina Vrhnika				X		Odvisno od števila stojal in dodatne opreme (cca. 200 EUR/stojalo z montažo + 7.500 EUR nadstrešnica)	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja

AKCIJSKI NAČRT ZA IZVAJANJE UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA ZA KRAJINSKI PARK LJUBLJANSKO BARJE PRVO PETLETNO OBDOBJE (2024 - 2028)										
Opis ukrepa	Prioriteta ukrepa	Odgovornost za ukrep	Časovni okvir sprejetja/izvajanja ukrepa					Ocena stroškov ukrepa	Viri financiranja	Opombe
			2024	2025	2026	2027	2028			
SPECIFIČNI UKREPI ZA STRANSKO VSTOPNO TOČKO IG MOROSTIG										
Izboljšanje infrastrukture za pešce na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje hoje)	visoka	Republika Slovenija Občina Ig	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Občinski proračun, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje na širšem območju vstopne točke (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	visoka	Republika Slovenija Občina Ig	X	X	X	X	X	Odvisno od obsega del (ocena: 100 EUR/m2 površine)	Občinski proračun, evropska sredstva	Pobuda s strani JZ KPLB
Postavitev kolesarnice ali stojal za priklapljanje koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Občina Ig		X				Odvisno od števila stojal in dodatne opreme (cca. 200 EUR/stojalo z montažo + 7.500 EUR nadstrešnica)	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Postavitev stojala za osnovna popravila koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Občina Ig			X			1.000 EUR z montažo za postavitev enega stojala z orodjem	Občinski proračun, lastni viri	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja
Širitev javnih sistemov za izposajo koles (ukrep za spodbujanje kolesarjenja)	srednja	Ponudniki storitev Občina Ig		X	X			15.000 EUR za vzpostavitev postajališča + obratovalni stroški 1.000 EUR/leto/kolo	Zasebni kapital ponudnikov storitev, možnost sofinanciranja s strani ustanove (lastni viri)	Pobuda s strani JZ KPLB in možnost sofinanciranja

Viri

- Oven, A. 2012. Prebivalstvo krajinskega parka Ljubljansko barje. Ljubljana
- Blatnik, Š. 2018. Predlog ureditev za obiskovalce v Krajinskem parku Ljubljansko barje (magistrska naloga). Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo UL. Ljubljana
- ProSVET, podjetniško svetovanje. 2022. Vstopna točka v Krajinski park Ljubljansko barje (Rakova Jelša). Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)
- Maurič, T., Kristan, M., Kutin, M., Zupan, S. 2022. Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp. Tolmin
- Jeriha, U., Slapničar, A., Didovič, U., Ličer, L., Stavrevič, I. 2023. Mobilnostni načrt turistične destinacije Predjama v okviru projekta Predjama Sustainable – Upravljanje trajnostne mobilnosti na turistični lokaciji Predjama. Postojna
- Mestna občina Ljubljana, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). 2017. Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana. Ljubljana
- Občina Vrhnika, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). 2017. Celostna prometna strategija Občine Vrhnika. Ljubljana
- Občina Borovnica, Locus prostorske informacijske rešitve d.o.o., Center za vodenje participativnih procesov. 2018. Celostna prometna strategija Občine Borovnica. Borovnica
- RRA LUR, LUZ d.d., ZRC SAZU, PIL, IPoP. 2018. Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije. Ljubljana