



Koncept mobilnosti za dnevne migrante v Ljubljano

Final report



Naročnik:

Center za razvoj Litija, d.o.o.

Kidričeva 1

1270 Litija

Odgovorni predstavnik naročnika:

Gašper Kleč

Naloga:

Koncept mobilnosti za dnevne migrante v Ljubljano

Osnutek končnega poročila

Izdelovalec:

LOGITEH, d.o.o.

Koroška cesta 62

2000 Maribor

Odgovorni predstavnik izvajalca in nosilec naloge:

Aleksander Đurić, univ. dipl. inž. prom.

Člani projektne skupine:

Aleksander Đurić, univ. dipl. inž. prom.

Josip Rotar, univ. dipl. inž. prom.

mag. Beno Mesarec, univ. dipl. inž. prom.

Alla Obradović univ. dipl. inž. str.

Boštjan Zorec univ. dipl. inž. grad.

Predmetne oznake:

Gesla: delovne migracije, javni potniški promet, trajnostna mobilnost

Keywords: work migrations, public passenger traffic, sustainable mobility

KONCEPT MOBILNOSTI ZA DNEVNE MIGRANTE V LJUBLJANO

Kazalo

1	Uvod.....	1
1.1	Vizija mobilnosti.....	1
1.2	Cilji koncepta mobilnosti	2
2	Analiza dokumentov	4
2.1	Analiza dokumentov in strategij na evropski ravni.....	4
2.2	Analiza dokumentov in strategij na slovenski ravni.....	5
2.3	Analiza dokumentov in strategij na regijski ravni.....	11
2.4	Analiza dokumentov in strategij na občinski ravni.....	14
2.4.1	Analiza dokumentov in strategij na ravni občine Dol pri Ljubljani	14
2.4.2	Analiza dokumentov in strategij na ravni občine Domžale.....	15
2.4.3	Analiza dokumentov in strategij na ravni občine Litija	16
2.4.4	Analiza dokumentov in strategij na ravni občine Kamnik.....	17
2.5	Primerjalna analiza občinskih dokumentov	18
3	Splošna analiza obravnavanega območja	21
3.1	Geografske značilnosti obravnavanih občin	21
3.2	Značilnosti prometnih povezav obravnavanih občin.....	23
3.3	Gospodarske značilnosti obravnavanih občin	25
3.4	Demografske in migracijske značilnosti obravnavanih občin	26

4	Prometne značilnosti obravnavanih občin	35
4.1	Lastništvo vozil	36
4.2	Izbor prometnega sredstva.....	37
4.3	Pogostost in trajanje potovanj.....	41
4.4	Prometna situacija v obravnavanih občinah	43
4.5	Kolesarski promet v obravnavanih občinah.....	46
4.6	Javni potniški promet v obravnavanih občinah	50
4.7	Mirujoč promet v obravnavanih občinah.....	56
4.8	Prometna varnost v obravnavanih občinah.....	58
4.9	Mnenja zainteresirane javnosti.....	59
5	Cilji in ciljne vrednosti	62
5.1	Skupna vizija razvoja prometa in mobilnosti s poudarkom na javnem potniškem prometu	62
5.2	Opredelitev jasnih in merljivih ciljev ter realnih kazalnikov.....	64
6	Oblikovanje ukrepov	66
6.1	Ukrepi zunanjih deležnikov	66
6.2	Scenarij »Občinski ukrepi«.....	67
6.3	Sklop ukrepov v smeri Litija / Dol pri Ljubljani.....	68
6.3.1	Izboljšanje/vzpostavitev nivoja ponudbe avtobusnega javnega potniškega prometa.....	68
6.3.2	Kombinirana vozovnica	86
6.3.3	Ureditev avtobusnih (in železniških) postajališč	88
6.3.4	Integracija šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov.....	96
6.3.5	S kolesom v Ljubljano	98
6.4	Sklop ukrepov v smeri Kamnik / Domžale.....	100
6.4.1	Izboljšanje nivoja ponudbe železniškega segmenta	100
6.4.2	Izboljšanje nivoja ponudbe avtobusnega segmenta	102
6.4.3	Mestni promet.....	107
6.4.4	Ureditev avtobusnih (in železniških) postajališč	108
6.4.5	Integracija šolskih in rednih prevozov	108
6.4.6	S kolesom v Ljubljano	108
7	Predlog akcijsko-proračunskega načrta	109
8	Literatura in viri.....	115

Slike

Slika 1:	Križišče kolesarskih povezav v Brinju.....	47
Slika 2:	Kolesarnica na železniški postaji v Domžalah.....	48
Slika 3:	Parkiranje koles ob avtobusni postaji v Kamniku.	49
Slika 4:	Parkiranje koles na železniški postaji Kresnice.....	50
Slika 5:	Primer neprimerno urejene oglasna tabla na avtobusnem postajališču.	52
Slika 6:	Parkiranje ob železniški postaji v Litiji.	57
Slika 7:	Možen potek avtobusne linije po lokalni cesti čez naselje Ribče.	76
Slika 8:	Tehnične dimenzije pri stojalih kotne izvedbe 45 stopinj.	91
Slika 9:	Tehnične dimenzije pri stojalih ravne izvedbe in stojalih z dvojno višino.....	91
Slika 10:	Kolesarsko stojalo UNIVERZAL, pod kotom 45 stopinj, poševno desno.	91
Slika 11:	Kolesarnica LUNA, z enostransko postavitvijo in nameščenimi stojali z dodatnim naslonom za okvir kolesa.	92
Slika 12:	Primer znaka, ki označuje parkirišče po sistemu Park & Ride.....	93
Slika 13:	Kolodvorska ulica pred železniško postajo v Domžalah.....	93
Slika 14:	Zemljevid kolesarskih povezav v Ljubljano.	100
Slika 15:	Prometna infrastruktura na širšem območju naselja Ihan.	103

Tabele

Tabela 1:	Prikaz indikativnih projektov po posameznih aktivnostih ukrepa Dostopnost za kakovost življenja.	12
Tabela 2:	Popis študij, strokovnih podlag in strateških dokumentov v obravnavanih občinah.	18
Tabela 3:	Popis občinskih odlokov, pravilnikov, sklepov in navodil v obravnavanih občinah.	19
Tabela 4:	Skupno število prebivalcev ob koncu prvega polletja leta 2009.	26
Tabela 5:	Nekatere skupine prebivalstva v obravnavanih občinah.	29
Tabela 6:	Število delovno aktivnih dnevnih migrantov iz občine Dol pri Ljubljani po prvih desetih občinah dela.	32
Tabela 7:	Število delovno aktivnih dnevnih migrantov iz občine Domžale po prvih desetih občinah dela.	32
Tabela 8:	Število delovno aktivnih dnevnih migrantov iz občine Kamnik po prvih desetih občinah dela.	33
Tabela 9:	Število delovno aktivnih dnevnih migrantov iz občine Litija po prvih desetih občinah dela.	33
Tabela 10:	Lastništvo vozil po občinah.	36
Tabela 11:	Število avtobusnih odhodov v/iz smeri Ljubljane za občino Dol pri Ljubljani.	51
Tabela 12:	Število avtobusnih odhodov v/iz smeri Ljubljane za občino Domžale.	52
Tabela 13:	Število avtobusnih odhodov v/iz smeri Ljubljane za občino Kamnik.	54
Tabela 14:	Število avtobusnih odhodov v/iz smeri Ljubljane za občino Litija.	55
Tabela 15:	Število prometnih nesreč in njihove posledice na območju Policijske postaje Domžale.	58

Tabela 16: Število prometnih nesreč in njihove posledice na območju Policijske postaje Kamnik.....	58
Tabela 17: Število prometnih nesreč in njihove posledice na območju Policijske postaje Litija.....	59
Tabela 18: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Ribče sp.....	69
Tabela 19: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Ribče sp. kot ga zahteva razpisna dokumentacija	70
Tabela 20: Pregled obstoječih tarif do 31.12.2010.....	71
Tabela 21: Pregled tarif po 1.1.2011.....	71
Tabela 22: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Ribče sp. ob povečanem obsegu voženj.....	72
Tabela 23: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Ribče sp. ob povečanem obsegu voženj po 1.1.2011.....	73
Tabela 24: Predlog višine cene vozovnic.....	74
Tabela 25: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Spodnji Hotič.....	77
Tabela 26: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Spodnji Hotič, kot ga zahteva razpisna dokumentacija	78
Tabela 27: Pregled obstoječih tarif za Hotič do 31.12.2010.....	79
Tabela 28: Pregled tarif za Hotič po 1.1.2011.....	79
Tabela 29: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Hotič sp. ob povečanem obsegu voženj.....	80
Tabela 30: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Hotič sp. ob povečanem obsegu voženj po 1.1.2011.....	81
Tabela 31: Predlog višine cene vozovnic.....	82
Tabela 32: Predlog višine cene vozovnic.....	85
Tabela 33: Klasifikacija kolesarskih parkirišč glede na stopnjo varnosti.....	89
Tabela 34: Predpisano število kolesarskih parkirišč in stopnje varnosti glede na vrsto objekta po vrsti uporabnikov.....	90
Tabela 35: Predračun kolesarnice za 24 koles.....	92
Tabela 36: Možni izvedbi znakov za avtobusna postajališča z opisom osnovnih značilnosti in ceno.....	95
Tabela 37: Opis in potek predlaganih kolesarskih povezav.....	99
Tabela 38: Standard povezav na relaciji med avtobusnima postajališčema Ihan Termit – Domžale.....	104
Tabela 39: Standard povezav na relaciji med avtobusnima postajališčema Domžale – Ihan Termit	104
Tabela 40: Standard povezav na relaciji med avtobusnima postajališčema Ihan Emona – Ljubljana.....	105

Tabela 41: Standard povezav na relaciji med avtobusnima postajališčema Ljubljana–Ihan Emona.	105
Tabela 42: Minimalno število parov voženj na dan med naseljema Ihan in Domžale.	106
Tabela 43: Minimalno število voženj na relaciji Ihan – Domžale glede na režim in del dneva.	106
Tabela 44: Minimalno število voženj na relaciji Domžale – Ihan glede na režim in del dneva.	106

Grafi

Graf 1: Trend števila prebivalcev v občini Dol pri Ljubljani.....	26
Graf 2: Trend števila prebivalcev občine Domžale.....	27
Graf 3: Trend števila prebivalcev občine Kamnik.....	27
Graf 4: Trend števila prebivalcev občine Litija.....	27
Graf 5: Gibanje števila prebivalcev po starostnih skupinah v občini Dol pri Ljubljani.	28
Graf 6: Gibanje števila prebivalcev po starostnih skupinah v občini Domžale.....	28
Graf 7: Gibanje števila prebivalcev po starostnih skupinah v občini Kamnik.....	28
Graf 8: Gibanje števila prebivalcev po starostnih skupinah v občini Litija.	29
Graf 9: Učenci, dijaki in študenti občine Dol pri Ljubljani po občini prebivališča, občini šolanja in spolu.....	30
Graf 10: Učenci, dijaki in študenti občine Domžale po občini prebivališča, občini šolanja in spolu.....	30
Graf 11: Učenci, dijaki in študenti občine Kamnik po občini prebivališča, občini šolanja in spolu.....	31
Graf 12: Učenci, dijaki in študenti občine Litija po občini prebivališča, občini šolanja in spolu.....	31
Graf 13: Izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev občine Dol pri Ljubljani za potovanja na/iz dela.....	37
Graf 14: Izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole – občina Dol pri Ljubljani.	37
Graf 15: Izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev občine Domžale za potovanja na/iz dela.....	38
Graf 16: Izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole – občina Domžale.....	38
Graf 17: Izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev občine Kamnik za potovanja na/iz dela.....	38

Graf 18: Izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole – občina Kamnik.....	39
Graf 19: Izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev občine Litija za potovanja na/iz dela	39
Graf 20: Izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole – občina Litija	39
Graf 21: Primerjava obravnavanih občin po deležih izbora prometnega sredstva delovno aktivnih za potovanja na delo.....	40
Graf 22: Delovno aktivno prebivalstvo občine Dol pri Ljubljani po pogostosti potovanj na delo.....	41
Graf 23: Delovno aktivno prebivalstvo občine Domžale po pogostosti potovanj na delo.....	41
Graf 24: Delovno aktivno prebivalstvo občine Kamnik po pogostosti potovanj na delo.....	41
Graf 25: Delovno aktivno prebivalstvo občine Litija po pogostosti potovanj na delo.	42
Graf 26: Delovno aktivno prebivalstvo občine Dol pri Ljubljani po porabljenem času za potovanje na delo (v eno smer).	42
Graf 27: Delovno aktivno prebivalstvo občine Domžale po porabljenem času za potovanje na delo (v eno smer).	42
Graf 28: Delovno aktivno prebivalstvo občine Kamnik po porabljenem času za potovanje na delo (v eno smer).	43
Graf 29: Delovno aktivno prebivalstvo občine Litija po porabljenem času za potovanje na delo (v eno smer).	43

Uvod

1.1 Vizija mobilnosti

Mobilnost zavzema v življenju posameznika, v gospodinjstvih, pa tudi v družbi kot celoti, pomembnejše mesto, kot se morda zdi. V zgodovinskem razvoju je človek namreč lokacije, kjer lahko zadovoljuje svoje osnovne potrebe, »razmetal« po prostoru. Proces še ni zaključen, saj se razdalje, ki jih mora premagati povprečen Evropejec, da bi se šolal, oskrboval, prišel in odšel z delovnega mesta, rekreiral, obiskal prijatelje ali kulturne prireditve itd... še povečujejo. Napori posameznika, pa tudi družbe, so bili desetletja usmerjeni v zagotavljanje individualne motorizirane mobilnosti. Družinski proračuni so izjemno obremenjeni s stroški za transport (beri: nakup in vzdrževanje osebne avtomobila), državni in lokalni proračuni pa s stroški gradnje in vzdrževanja cestne infrastrukture.

Velik del Evrope, pa tudi Slovenije, je – sicer pozno, pa vendar – spoznal, da je razvoj spodbujanja osebne motorizirane mobilnosti trčil na prostorske, okoljske, finančne, pa še kakšne meje. Iz tega spoznanja – spremenjenega vrednostnega sistema – se je pojavila potreba, da prevrednotimo koncepte mobilnosti.

Dejstvo je, da je za naselja, ki ležijo v močnem gravitacijskem območju večjih središč, problematika mobilnosti še dodatno pomembna. Prebivalci teh naselij za zadovoljevanje osnovnih bivalnih funkcij (predvsem delo, šolanje, oskrba) porabijo bistveno več časa in več denarja, pri potovanjih so izpostavljeni več varnostnim in zdravstvenim tveganjem itd... kot je to sicer v povprečju. V zameno (seveda) bivajo v cenejšem in bolj zdravem okolju.

Sodobni trajnostni mobilnostni načrti temeljijo na novih konceptih »blaginje«, kjer se ob siceršnjih imperativih trajnostnega razvoja (varovanje zdravja, okolja) ne zanemarja želja in

potreba po določeni ekonomski aktivnosti in rasti. Prevrednoteni koncepti mobilnosti iščejo predvsem rešitve, ki bi:

- pri potovanjih ljudem **omogočale izbiro** in jih ne vezale na osebni prevoz;
- ljudi in njihove potrebe obravnavale **enakovredno**; tudi tistih približno 50 % (!) ljudi, ki ne more kot voznik opraviti neke poti, mora imeti možnost samostojnega gibanja po prostoru;
- a pri tem **ne** bistveno **ogrožati ekonomije**.

1.2 Cilji koncepta mobilnosti

Zgoraj opisana vizija mobilnosti je presplošna, da bi jo bilo možno neposredno prevesti v ukrepe. Praksa je pokazala, da so splošne deklaracije (vizije, koncepti), ki smo jih v preteklosti pogosto »sproducirali«, ostale na papirju. Bile so ali presplošne, preekstremne ali predolgoročne, preobsežne in finančno neizvedljive,... predvsem pa so se zaključevale z nestrukturiranim spiskom ukrepov, ki so se med seboj pogosto izključevali.

V konkretnem konceptu mobilnosti za občine Dol pri Ljubljani, Litija, Domžale in Kamnik smo se zato zavestno omejili in osredotočili na:

- iskanje ukrepov, ki izboljšujejo kakovost potovanj do Ljubljane, predvsem potovanj na delo in šolanje, za tiste, ki ta potovanja opravljajo ali bi jih morda želeli opravljati s sredstvi javnega prometa ter s kolesi,
- iskanje ukrepov, ki jih lahko izvedejo občine predvsem same (!) in niso povsem odvisni od »dobre volje« MOL-a ali države,
- iskanje ukrepov, ki so izvedljivi »takoj«, oziroma v največ triletnem obdobju in
- iskanje ukrepov, ki jih je realno možno izpeljati, predvsem finančno in pravno.

Med ukrepi, »ki izboljšujejo« kakovost mislimo predvsem na kakovost, ki jo občuti potnik/uporabnik:

- da vozila javnega prevoza vozijo pogosteje in dlje (popoldan, zvečer, ob sobotah, nedeljah in praznikih),
- da vozila javnega prevoza bolje navezujejo (določena) naselja ali povezujejo naselja po novih trasah,
- da vozovnice manj stanejo oziroma, da so vozovnice bolj univerzalno uporabne, kot so danes.

Ob tem pa mislimo tudi na ukrepe, ki bi jih (morda) lahko občutili občinski proračuni, kot so:

- izvajanje posebnih (šolskih) prevozov kot javnih, kadar je to izvedljivo.

V krog zaželenih ukrepov spadajo tudi ukrepi, ki dvigajo kakovost vožnje s kolesi, kakor tudi vse ukrepe, ki omogočajo lažje prestopanje na sredstva JPP.

V okviru izdelave tega koncepta se (zavestno) nismo podrobneje ukvarjali s cestno prometnimi problemi (kot so povečevanje pretočnosti oziroma kapacitet cest, predvsem križišč).

Metodološko je delo potekalo po naslednjih korakih:

- Analiza vrste razvojnih programov. Kadar je šlo za zelo splošne ali dolgoročne programe, oceniti realnost njihove implementacije v obdobju obravnave.
- Kratka analiza stanja »na terenu« (potovalni časi, pogostost, točnost, cenovne posebnosti...); da bi dobili inštrumentarij za presojo »resnosti« problema.
- Iskanje nabora problemov; delavnice in razgovori »s prizadetimi« z željo izluščiti, kaj uporabniki občutijo kot problem in kako bi ga lahko rešili.
- Verifikacija »spiska želja« – ali so problemi realni/resnični, ali so problemi rešljivi, ali so problemi rešljivi z lastnimi napori.
- Identifikacija rešljivih problemov ter pretvorba v operativne naloge.
- Izdelava konkretnih predlogov ukrepanja za identificirane naloge.
- Izdelava akcijsko-finančnega načrta.

Analiza dokumentov

V okviru zasnove koncepta mobilnosti za dnevne migrante v Ljubljano za območje občin Dol pri Ljubljani, Domžale, Litija in Kamnik je bila opravljena analiza evropskih dokumentov oz. strategij, ki definirajo politiko trajnostnega razvoja v širšem okolju ter slovenskih dokumentov oz. strategij na nacionalni, regijski in občinski ravni.

V nadaljevanju so podani kratki povzetki relevantnih strategij oz. dokumentov.

2.1 Analiza dokumentov in strategij na evropski ravni

Strategija za trajnostni razvoj EU

Strategija za trajnostni razvoj EU je krovni dokument, ki izpostavlja pomembnost kvalitete življenja in predstavlja vizijo razvoja. Strategija določa tako splošne cilje kot konkretne aktivnosti za sedem ključnih področij, pomembnih za kvaliteto življenja, za obdobje do leta 2010. Med temi področji je posebej izpostavljeno tudi področje trajnostnega prometa. Kot eden izmed splošnih ciljev, ki jih je potrebno doseči, je zagotavljanje ustreznega prometnega sistema, ki bo skladen z gospodarskimi, socialnimi in okoljskimi potrebami družbe.

Bela knjiga – Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitve

Bela knjiga določa prometno politiko EU in njene cilje za obdobje do leta 2010. V njej so opredeljene smernice za revitalizacijo železnic, izboljšanje kakovosti in varnosti cestnega prometa, uvajanje intermodalnih sistemov, učinkovito zaračunavanje transporta, razvoj

visoko kvalitetnega mestnega prometa itd. Za razvoj visoko kvalitetnega mestnega prometa je izpostavljena pomembnost izmenjave dobrih praks, ki spodbujajo učinkovitejšo izrabo javnega transporta in obstoječe infrastrukture.

Zelena knjiga – Za novo kulturo mobilnosti v mestih

Zelena knjiga – Za novo kulturo mobilnosti v mestih se osredotoča na oblikovanje nove kulture mobilnosti v mestih. Po Zelene knjigi se evropska mesta soočajo s petimi izzivi, ki jim bo v prihodnje potrebno posvetiti veliko pozornosti: zagotavljanje tekočega prometa v mestih, zagotavljanje bolj zelenih mest, uvajanje inteligentnega mestnega prometa ter zagotavljanje dostopnejšega in varnejšega mestnega prometa. Objavi Zelene knjige je sledilo oblikovanje akcijskega načrta o mobilnosti v mestih, ki podaja sklope kratkoročnih in srednjeročnih ukrepov do leta 2012.

Uredba o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza

Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 je zasnovana tudi na podlagi glavnih ciljev Bele knjige. Uredba opredeljuje, kako lahko pristojni organi ob upoštevanju določb prava Evropske skupnosti ukrepajo na področju javnega potniškega prevoza, da bi zagotovili opravljanje storitev v splošnem interesu. Uredba določa pogoje, po katerih pristojni organi, kadar nalagajo obveznosti ali sklepajo pogodbe o izvajanju javne službe, izvajalcem javnih služb nadomestijo nastale stroške, in/ali dodelijo izključne pravice v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb.

2.2 Analiza dokumentov in strategij na slovenski ravni

Strategija razvoja Slovenije

Strategija razvoja Slovenije je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. V njej so prikazani štirje temeljni cilji razvoja Slovenije (gospodarski, družbeni, medgeneracijski in sonaravni) ter razvoj v mednarodnem merilu. Poleg ciljev so v strategiji opredeljene ključne razvojne prioritete. V okviru prioritete Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja so izpostavljeni ukrepi, kot so razvoj policentričnega urbanega sistema, regionalnih središč in mestnih regij, razvoj inteligentnih transportnih sistemov ter uvajanje trajnostnih oblik mobilnosti in uporabe javnega prevoza.

Strategija gospodarskega razvoja Slovenije

Glavni cilj Strategije gospodarskega razvoja Slovenije je trajnostno povečevanje blaginje prebivalcev in prebivalk Slovenije, ki vključuje gospodarsko, socialno in okoljsko komponento. Strategija določa dolgoročne cilje, za katere je značilna preusmeritev politike iz do sedaj pretežno ruralne v urbano naravnano politiko. Med dolgoročnimi cilji je navedena tudi konsolidacija somestij, ki naj z delitvijo funkcij in učinkovitim javnim prometom prevzamejo vlogo manjkajočih večjih središč. Na področju prometa izpostavlja pomen oblikovanja integriranega prometnega sistema, v katerem bodo regionalna središča opravljala vlogo vozlišč predvsem na temelju razvitega javnega potniškega prometa. Dokument narekuje potrebo po bolj razvojno uravnoteženi obravnavi železniškega in cestnega prometa.

Državni razvojni program Republike Slovenije za obdobje 2007 – 2013

Okvir za programe in ukrepe Državnega razvojnega programa (DRP) predstavljajo razvojne prioritete, opredeljene v Strategiji razvoja Slovenije, pri čemer predstavlja DRP izvedbeni dokument razvojnega načrtovanja. DRP je usklajen tudi z ReNRPO in regionalnimi razvojnimi programi.

Za projekte s področja prometa je v obravnavani finančni perspektivi namenjen visok delež sredstev, pri čemer je velik del naložb povezan tudi z javno potniško infrastrukturo in storitvami (na vseh prometnih podsistemih).

Nacionalni strateški referenčni okvir

Nacionalni strateški referenčni okvir (NSRO) predstavlja poglobitev Državnega razvojnega programa na specifičnem področju kohezijske politike EU. Vključuje tiste programe in projekte iz Državnega razvojnega programa, ki bodo sofinancirani s sredstvi evropskega proračuna in ki bodo izpolnjevali kriterije novih uredb EU s področja kohezijske politike za obdobje 2007 – 2013. Predstavlja podlago za izvajanje operativnih programov kohezijske politike EU v Sloveniji. Na osnovi NSRO se pripravijo operativni programi, ki so izvajalski dokumenti za obdobje 2007 – 2013 in določajo neposredno izhajajoče pravne obveznosti in pravice izvajanja kohezijske politike EU v Sloveniji. Področje prometa vključuje:

- Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013 – v okviru razvojne prioritete skladnega razvoja regij je med kazalniki rezultatov opredeljeno tudi povečanje števila potovanj z javnimi prevoznimi sredstvi (v milijonih). Tako si je v okviru načrtovanja mobilnosti v mestih potrebno prizadevati za kakovostne, inovativne in energetske učinkovite storitve javnega potniškega prometa, vključno z intermodalnimi povezavami z drugimi trajnostnimi transportnimi sredstvi. Vplivati je potrebno tudi na potovalne navade in izbiro načina prevoza z načrti za upravljanje mobilnosti in izvajanjem strategij za upravljanje povpraševanja. Poudarek pa mora biti tudi na razvoju varne in zanesljive cestne infrastrukture in prometnih sredstev za vse uporabnike.

- Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013 – v prometnem delu Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture je izpostavljena podpora in potreba po razvoju različnih možnosti mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s poudarkom na trajnostni mobilnosti, in sicer s povečanjem zanesljivosti prometnega sistema, povečanjem ekonomske učinkovitosti, povečanjem prometne varnosti, nadaljnjim razvojem novih načinov transporta ter osveščanjem in vzgojo uporabnikov prevoznih sredstev. Na področju javnega potniškega prometa so predvidene dejavnosti, ki prispevajo k učinkovitejšemu javnemu potniškemu prometu v okviru širših mestnih območij ter vzpostavitev že omenjenega sistema enotne vozovnice. V organizacijo javnega potniškega prometa na primestnih območjih se bodo bistveno bolj aktivno vključile tudi lokalne skupnosti.

Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023

Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih (ReNRPO) temelji na Strategiji razvoja Slovenije in zajema ključne razvojno-investicijske projekte, pri uresnitvi katerih bo sodelovala država. Področje javnega potniškega prometa je v resoluciji vključeno v sklopu projektov, ki podpirajo doseganje ciljev pete prioritete Strategije razvoja Slovenije, in sicer »povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja«. Posebej pomemben je projekt »Trajnostna mobilnost: integracija prometnih sistemov in razvoj javnega potniškega prometa«. Predmet projekta je uvesti sistem enotne vozovnice in obveščanje potnikov v javnem potniškem prometu, vzpostavitev intermodalnih stičišč in vzpostavitev arhitekture inteligentnih transportnih sistemov. Uvedba enotne tarife, enotne vozovnice, enotnega sistema obveščanja in enotne organizacije sistema javnega potniškega prometa bodo vplivali na izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Strategija prostorskega razvoja Slovenije je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Opredeljuje cilje prostorskega razvoja, podaja zasnovo in strateške usmeritve za prostorski razvoj države ter instrumente za usmerjanje nacionalnega prostorskega razvoja. Dokument določa prioritete in cilje bodočega prostorskega razvoja ter podaja smernice razvoja mestnih središč, regij in regijskih centrov, ki temelji na funkcionalnosti in fizični povezanosti. Poseben poudarek daje zagotavljanju učinkovitosti javnega prevoza. Pri načrtovanju prometnih površin podpira razvoj javnega potniškega prometa, kolesarskega prometa in širjenje površin za pešce. Predvideva razvoj sistema potniških terminalov, kjer se postajališča različnih prevoznih sistemov javnega potniškega prometa logistično povezujejo. Za širša mestna področja predvideva navezavo naselij na sistem železniškega potniškega prometa. Na področju kolesarskega prometa predvideva oblikovanje kolesarskega omrežja vzdolž daljinskih in glavnih cestnih povezav ter njegovo navezavo na evropske kolesarske povezave; v urbanih področjih pa razvoj kolesarskega omrežja, ki bo primerno za dnevne migracije na krajših razdaljah.

Prostorski red Slovenije

Prostorski red Slovenije določa pravila za urejanje prostora oziroma pravila za izvajanje Strategije prostorskega razvoja Slovenije. Pri načrtovanju prostorskih sistemov določa, na kakšen način se v širšem mestnem območju poveže poselitvena območja naselij z njihovim zaledjem. Dokument opredeljuje hierarhijo pri načrtovanju cestne infrastrukture v naseljih in določa prednost šibkejših udeležencev v prometu pred motoriziranim prometom. Prav tako opredeljuje hierarhično strukturo vozlišč javnega potniškega prometa. Ob načrtovanju slednjih zahteva ureditev prestopanja med različnimi vrstami prometa tako, da se zagotavljajo čim krajše peš povezave med različnimi vrstami prometa, dobra funkcionalna in vidna povezanost z javnim odprtim prostorom mest in naselij ter dobra povezanost z omrežjem poti za kolesarje in pešce.

Nacionalni program varstva okolja 2005 – 2012

Nacionalni program varstva okolja 2005 – 2012 (NPVO) je osnovni strateški dokument na področju varstva okolja, katerega cilj je splošno izboljšanje okolja in kakovosti življenja ter varstvo naravnih virov. V njem so določeni glavni okoljski cilji in prednostne naloge ter ukrepi za doseganje teh ciljev na področju Slovenije do leta 2012.

NPVO kot najpomembnejše ukrepe za zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje opredeljuje zmanjševanje individualnega prometa na urbanih območjih ob hkratnem povečanju deleža uporabe javnega prometa, preusmeritev tovornega prometa na železnice in zmanjšanje osebne potniškega prometa (predvsem na krajših razdaljah v mestih). Ob omenjenih ukrepih NPVO opredeljuje tudi ekonomske ukrepe, kot so npr. podražitev parkiranja v mestnih središčih, dosledno kaznovanje za nepravilno parkiranje vozil sočasno s pocenitvijo in izboljšanjem javnega prometa, povišanje cestnih pristojbin za tovorna vozila ipd.

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) opredeljuje izhodišča, cilje in ukrepe za doseganje ciljev ter ključne nosilce prometne politike. RePPRS med drugim določa tudi ukrepe na področju potniškega prometa. Pri sistemu javnega potniškega prometa je nujen poudarek na izboljšani povezanosti med posameznimi vrstami prevoza, predvsem preko prestopnih točk, oblikovanju skupnega informacijskega sistema ter uveljavitvi skupne vozovnice za celotno prevozno storitev. V sklopu storitev javnega potniškega prometa je potrebno zagotavljati tudi javne storitve skupinskega prevoza, ki so v javnem interesu. Dokument določa tudi 21 ukrepov, ki so potrebni za zagotavljanje zadovoljive stopnje mobilnosti prebivalstva.

Zakon o prostorskem načrtovanju

Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) je začel veljati aprila 2007 in ureja področje prostorskega načrtovanja, opremljanja stavbnih zemljišč ter uvajanje, vodenje in uporabo prostorskega informacijskega sistema, ki jih je prej urejal Zakon o urejanju prostora. Z ZPNačrt se v pravni red RS prenašajo tudi zahteve Direktive 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje, ki se nanašajo na obveznost zagotavljanja kakovosti okoljskih poročil.

Po ZPNačrt je cilj prostorskega načrtovanja omogočati skladen prostorski razvoj z obravnavo in usklajevanjem različnih potreb in interesov razvoja z javnimi koristmi na področjih varstva okolja, ohranjanja narave in kulturne dediščine, varstva naravnih virov, obrambe in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Državna prostorska akta po ZPNačrt sta državni strateški prostorski načrt in državni prostorski načrt. Občinska prostorska akta sta občinski prostorski načrt in občinski podrobni prostorski načrt. Občina lahko sprejme strateški del občinskega prostorskega načrta kot občinski strateški prostorski načrt, ki je v tem primeru samostojen občinski prostorski akt. Medobčinski prostorski akt je regionalni prostorski načrt.

Zakon o varstvu okolja

Zakon o varstvu okolja (ZVO-1-UPB1) je eden izmed osnovnih dokumentov, s katerimi Slovenija opredeljuje varstvo okolja in ohranjanje narave. Zakon določa temeljna načela varstva okolja, ukrepe varstva okolja, spremljanje stanja okolja in informacije o okolju, ekonomske in finančne instrumente varstva okolja, javne službe varstva okolja in druga z varstvom okolja povezana vprašanja. V skladu z načelom trajnostnega razvoja morajo biti zahteve po varovanju okolja vključene v pripravo in izvajanje politik ter dejavnosti na vseh področjih gospodarskega in socialnega razvoja.

Zakon o prevozih v cestnem prometu

Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2) določa pogoje in način opravljanja prevozov potnikov in blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu ter organe, pristojne za izvajanje in nadzor.

ZPCP-2 določa, da se prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu opravlja kot javni linijski prevoz, posebni linijski prevoz, občasni prevoz, avtotaksi prevoz in kot posebna oblika prevoza.

Javni linijski prevoz potnikov, razen javnega linijskega prevoza v mestnem prometu, zagotavlja država kot javno dobrino z gospodarsko javno službo (50. člen ZPCP-2). Ta se financira iz cene storitev proračuna Republike Slovenije in drugih virov. Višina sredstev za izvajanje gospodarske javne službe se za vsako leto določi s proračunom. Občina je ob tem dolžna sofinancirati opravljanje prevozov potnikov na določeni liniji, ki se izvaja v pogojih

javne službe, če se opravljanje prevozov potnikov uvede na predlog občine in je izvajanje linije pretežno v interesu občine (52. člen ZVCP-2). Župan tako v predlogu proračuna predlaga višino sredstev za sofinanciranje javnega linijskega prevoza potnikov (na linijah, ki se uvedejo na predlog občine in kjer je izvajanje linij pretežno v interesu občine).

Zakon o železniškem prometu

Zakon o železniškem prometu (v nadaljevanju: ZZeIP-UPB4) določa pogoje za izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu, storitve obvezne gospodarske službe s področja železniškega prometa, status javne železniške infrastrukture ipd.

V primeru, da so potrebe prebivalcev določenega območja večje od ponudbe prevoza, jih skladno s svojimi potrebami in možnostmi lahko zagotavlja tudi lokalna skupnost tako, da zagotovi sredstva za povečan obseg storitev. Država ali lokalna skupnost zaradi smotrnosti in doseganja večje kakovosti uslug javnega potniškega prometa zagotavlja kot javno dobro prevozne storitve, ki jih na načelih enotne in celovite ponudbe izvajajo prevozniki v različnih vrstah prometa.

ZZeIP-UPB4 določa tudi status javne železniške infrastrukture in upravljanje. Prevozne storitve v železniškem prometu morajo biti opravljene skladno s predpisi, ki urejajo javni prevoz potnikov in blaga. Obstaja možnost, da država zaradi javne koristi del javne železniške infrastrukture izroči v uporabo lokalni skupnosti, ki to javno infrastrukturo potrebuje za zadovoljevanje potreb prebivalcev svojega območja po javnem prevozu ali zadovoljevanje potreb svojega gospodarstva, ki ga prevoznik noče ali ne more zagotoviti.

Uredba o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu

Uredba določa vrsto in obseg storitev, pogoje za njihovo zagotavljanje in način opravljanja navedene gospodarske javne službe. Uredba se ne nanaša na prevoz potnikov v mestnem prometu, na posebne linijske prevoze in prevoze učencev osnovnih šol.

Koncesija po Uredbi GJS obsega prevoz potnikov na linijah po voznem redu, v skladu s splošnimi prevoznimi pogoji, ki jih določi DRSC, na podlagi tarifnega sistema in javno objavljenega cenika, prodajo vozovnic, obveščanje uporabnikov javnega linijskega potniškega prometa o voznih redih, prevoznih pogojih in cenah prevoza ter prevoz izročene in nespremljane prtljage.

Koncendent in koncesionar imata dolžnost, da pod enakimi pogoji zagotovita dostopnost, prevoz in varnost v prometu vsem uporabnikom javnih linijskih prevozov, ki so predmet koncesij. Konkendent mora poleg tega zagotavljati finančna sredstva za izvajanje gospodarske javne službe, koncesionar pa mora opravljati prevoze na linijah, določenih v koncesijski pogodbi ter uporabnikom zagotavljati stalno in kvalitetno izvajanje koncesionirane dejavnosti. Med drugim mora koncesionar zagotoviti ustrezno kapaciteto avtobusov za prevoz vseh zainteresiranih potnikov, usklajevati svojo dejavnost z razvojnimi potrebami in

interesi ter potrebami koncedenta, prodajati vozovnice v skladu s pogoji in tarifami, ki jih določi koncedent, opravljati prevoze v skladu z voznim redom in predlagati koncedentu morebitne spremembe, dopolnitve in izboljšave voznih redov. Preko sredstev javnega obveščanja mora javnost obveščati o spremembah poteka linij, spremembi voznega reda in prekinitvi prevozov v določenih primerih. Koncesionar mora tudi objaviti vozni red na avtobusnih postajališčih, kjer so z voznim redom predvideni postanki.

2.3 Analiza dokumentov in strategij na regijski ravni

Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2007 – 2013

Regionalni razvojni program (RRP) je po Zakonu o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja temeljni programski dokument na regionalni ravni.

Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2007 – 2013 (RRP LUR) analizira stanje v regiji s poudarkom na prometu ter opredeljuje strateške cilje za obravnavano obdobje (2007 – 2013):

- ustvariti delujoče somestje, kjer bo do leta 2013 več kot 80% ljudi imelo v povprečju manj kot 300 m zračne razdalje do javnih površin in javnega prevoza;
- povečati dodano vrednost na zaposlenega za 10%;
- postati regija z evropsko prestolnico, kjer je kakovost življenja najvišja v Evropi.

Za dosego naštetih strateških ciljev so predlagani nizi ukrepov in potrebne aktivnosti. Med njimi velja izpostaviti ukrep »Dostopnost za kakovost življenja«, znotraj katerega se aktivnosti navezujejo na področje urejanja prometa.

Tabela 1 prikazuje predvidene aktivnosti, indikativne projekte, udeležence in časovni okvir za dosego zgoraj naštetih ciljev znotraj ukrepa »Dostopnost za kakovost življenja«.

Tabela 1: Prikaz indikativnih projektov po posameznih aktivnostih ukrepa
Dostopnost za kakovost življenja.

Vir: RRP LUR 2007 – 2013

AKTIVNOSTI	INDIKATIVNI PROJEKTI	UDELEŽENCI	ČASOVNI OKVIR
Izdelava medobčinskega prostorskega akta za področje prometa	Strokovne podlage za pripravo regionalne zasnove prostora	RRA LUR, občine, Ministrstvo za okolje in prostor, Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste ter Javna agencija za železniški promet	2005 - 2013
	Regionalna zasnova prostora (prometni del)		
Ustanovitev regijskega regulatornega oz. povezovalnega telesa za javni prevoz	Analiza pravnih predpisov	občine in Ministrstvo za promet	2005
	Priprava predloga za ustanovitev organa		
	Ustanovitev in delovanje organa		
Uvedba skupnega voznega reda ter povezave sistema parkiranja in javnega prevoza	Analiza voznih redov	Svet regije, prevozniki, Ministrstvo za promet ter upravljavci parkirišč	2006 - 2007
	Priprava predloga sprememb in uvajanje		
	Skupen vozni red in vozovnica		
Urejanje in izgradnja intermodalnih vozlišč na železniških postajah in postajališčih	Prostorsko umeščanje in analiza učinkovitosti intermodalnih vozlišč	Javna agencija za železniški promet, občine, gospodarske družbe in kohezijski sklad	2006 - 2013
	Izvedba intermodalnih vozlišč		
Uvajanje prilagodljivih oblik javnega prevoza v podeželskih in suburbanih delih regije	Analiza potreb in možnosti	občine in prevozniki	2006 - 2020
	Uvajanje sodobnejših oblik prevoza		
Izgradnja zmogljivejših oblik javnega prevoza	Pripravljalne študije in dokumentacija	Svet regije, Javna agencija za železniški promet, prevozniki, kohezijski sklad in banke	2008 - 2013
	Izvedba zmogljivejših oblik javnega prevoza		

Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji

Študija predstavlja strokovne osnove za urejanje in vzpostavitev visokokakovostnega JPP v Ljubljanski urbani regiji (LUR) do leta 2027 in obsega šest vmesnih poročil ter skupno končno poročilo.

Rezultat naloge je predlog načrta sistema JPP, ki je bil oblikovan na podlagi vizije, da bi bila vsem uporabnikom omogočena ugodna možnost izbire časovno in ekonomsko privlačnega prevoza. Predlagan načrt JPP tako predvideva nadgradnjo obstoječega koncepta JPP in temelji na vzpostavitvi sodobnih hitrih linij (SHL) z rumenimi pasovi in središči JPP s parkirišči »P+R« v regiji.

Strokovne podlage za pripravo regionalnega prostorskega načrta Ljubljanske urbane regije

Projekt SPRPN LUR sodi v okvir uresničevanja ukrepa »Načrtovanje za zagotovitev kakovostnega življenjskega prostora« regionalnega razvojnega programa LUR za obdobje 2007-2013. Osnovni cilj omenjenega ukrepa je »z usklajenim načrtovanjem več sektorjev v prostoru in izvedbo začrtanih programov doseči kakovostne pogoje za delo in življenje v regiji«. V strokovnih podlagah so izpostavljeni naslednji problemi:

- prostorska monocentričnost,
- neprimerna raba površin, njihova razmestitev in gostota
- nekonkurenčnost medkrajevnega, primestnega in mestnega javnega potniškega prometa,

kar vodi v postopno odmiranje tkiva ljubljanskega urbanega jedra, s tem pa tudi nazadovanje celotne LUR. Zato je predstavljen niz ukrepov, s katerimi se je mogoče spopasti z izpostavljenimi problemi:

- priprava regionalne prometne politike,
- vzpostavitev novih, koncentričnih cestnih povezav med subcentri v regiji,
- integracija javnega prometa na regionalni ravni,
- reorganizacija javnega prometa v regiji,
- nadgradnja kolesarskega omrežja ter
- vzpostavitev omrežja kolesarnic za povečanje gravitacijskega zaledja prestopnih točk.

Urbanistični koncept razvoja naselij v Ljubljanski urbani regiji v koridorjih integriranega mestnega in regionalnega tirnega potniškega prometa

Osnovna vsebina študije je povezovanje urbanega razvoja in javnega transporta, še posebej izboljšanje tirnega potniškega prometa za Ljubljansko urbano regijo – kot kombinacijo regionalne železnice in tramvaja (s priključevanjem avtobusnih povezav). Mesto Kamnik je v tej študiji še posebej obdelano.

Bistveni poudarki študije na področju prometne ureditve so:

- razvoj urbanih struktur ob kraku primestne železnice Črnuče – Kamnik,
- boljše povezovanje z javnim prometom (železnica kot hrbtenica, na katero se vežejo proge avtobusnih povezav, uvajanje postaj »park and ride« na pomembnih točkah),
- širjenje urbane rasti, ki naj bi izhajala iz izboljšanega tirnega prometa. Študija predvideva možne širitve poselitve okrog železniških postajališč: v peš razdalji (500 m in 800 m) in v razdalji do 1000 m s kolesom.

Območni razvojni program središča Slovenije

Dokument so pripravile občine, vključene v Razvojno partnerstvo središča Slovenije: Dol pri Ljubljani, Kamnik, Litija, Lukovica, Moravče, Radeče, Šmartno pri Litiji in Zagorje ob Savi. V njem so opredeljeni skupni razvojni programi omenjenih občin. S povezovanjem želijo občine enakomerneje porazdeliti razvoj in koncentracijo gospodarske moči, saj se bojijo, da bi se podeželje spremenilo v spalno predmestje Ljubljane in drugih bližnjih urbanih središč.

2.4 Analiza dokumentov in strategij na občinski ravni

V nadaljevanju je prikazana kratka analiza občinskih strategij in dokumentov za vsako izmed občin obravnavanega območja.

2.4.1 Analiza dokumentov in strategij na ravni občine Dol pri Ljubljani

Lokalni razvojni program občine Dol pri Ljubljani – Analiza stanja

Dokument¹ predstavlja osnovne značilnosti občine Dol pri Ljubljani in s tem analitično podlago za Lokalni razvojni program občine Dol pri Ljubljani 2007 – 2013.

Lokalni razvojni program občine Dol pri Ljubljani 2007 – 2013

Lokalni razvojni program² (LRP) predstavlja analizo stanja v občini, vizijo območja, SWOT analizo, opredelitev strateških poslovnih ciljev, opis izvedbenih projektov (s področij: okolje, prostor in infrastruktura, družbeno okolje ter gospodarstvo) in finančni okvir LRP.

V poglavju izvedbeni projekti so za vsako poglavje določeni projekti, njihovi cilji, časovni okvir, vrednost v EUR in nosilec odgovornosti. Na področju okolja, prostora in infrastrukture so prisotni naslednji programi: trajnostni prostorski razvoj, oskrba z vodo, ureditev občinskih cest in javnega prometa, ekološko ravnanje z odpadki in oskrba z energijo. V zadnjem poglavju je podan finančni okvir Lokalnega razvojnega programa – LRP, kjer so natančneje opredeljeni finančni vložki občine v posamezne projekte po posameznih letih.

Analiza stanja in teženj v prostoru občine Dol pri Ljubljani

Dokument³ analizira pravno stanje na osnovi predpisov, ki določajo ukrepe in omejitve v prostoru. Analizirana je obstoječa prostorska zakonodaja, predvsem ZUreP-1 in vsi podzakonskih predpisi ZUreP-1, ki lahko vplivajo na izdelavo SPRO in PRO. Na tem mestu so podani tudi vsi zakonski in podzakonski predpisi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi SPRO in PRO.

V dokumentu so predstavljene osnove značilnosti (geografija, prebivalstvo, zgodovina...), dejavnosti (industrija, obrt, turizem, promet...) ter problemi in razvojne težnje v občini.

¹ http://www.dol.si/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=332&Itemid=86

² http://www.dol.si/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=338&Itemid=86

³ http://www.dol.si/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=298&Itemid=86

2.4.2 Analiza dokumentov in strategij na ravni občine Domžale

Analiza stanja in teženj v prostoru

Dokument opredeljuje razvojne težnje v občini Domžale in služi kot podlaga za izdelavo strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda občine Domžale. Analizirano je pravno stanje na osnovi predpisov, ki določajo ukrepe in omejitve v prostoru. Analizirana je obstoječa prostorska zakonodaja, predvsem ZUreP-1 in vsi podzakonskih predpisi ZUreP-1, ki lahko vplivajo na izdelavo SPRO in PRO.

V okviru razvojnih teženj v prostoru je obdelano tudi področje prometa oz. prometne infrastrukture (povzeto po Prometni študiji občine Domžale), kjer je izraženo pričakovanje, da bi se z zgraditvijo posameznih obvoznih cest razrešil problem prometnih zastojev v prometnih konicah. Za javni potniški promet pa je izražena potreba po njegovem spodbujanju pri migracijah v šolo in službo.

Prometna študija občine Domžale

Študija⁴ iz leta 2005 analizira obstoječe stanje in ugotavlja glavne probleme na področju prometa. Na podlagi analize stanja podaja zasnovo prihodnje ureditve, ki jo sestavljajo tri pomembne usmeritve in se je uveljavila pod imenom trajnostni razvoj.

Prometna študija opisuje tri različice prihodne prometne zasnove. V ospredju so investicije v nove obvoznice in priključke na avtocesto. Podaja tudi izhodišča za napoved prometa ter model prometnih obremenitev in prepustnosti ključnih mestnih križišč (ob upoštevanju predlaganih različic) v letu 2025.

Položaj občine Domžale in njenih naselij v Ljubljanski urbani regiji glede na dejavnosti

Študija analizira položaj naselij v občini Domžale in podaja smernice bodočega planiranja za izboljšanje položaja občine znotraj LUR. Podaja nekatere idejne rešitve (nogometno mesto, industrijsko središče »just-in-time«, izobraževalno središče), ki bi vplivale na prihodnji položaj občine Domžale. Opredeljuje dve možni smeri prihodnjega razvoja. Prva, stihijska smer, sledi najbolj izrazitim procesom v občini in okolici ter vodi v suburbanizacijo občine, s čimer bi občina postala satelit oz. podaljšek Ljubljane. Drugačno smer razvoja pa bi se lahko doseglo s premišljenim planiranjem in krepitvijo raznolikih dejavnosti.

⁴ <http://www.domzale.si/download.php?ID=274>

Poročilo o stanju okolja v občini Domžale

Poročilo predstavlja stanje okolja v občini Domžale in se deli na tri sklope. V prvem predstavlja skrb za okolje v občini in pristojnosti ter odgovornosti posameznih služb. V drugem sklopu podaja dejansko stanje posameznih elementov okolja, v tretjem pa predstavlja vplive na okolje. Vsako poglavje vsebuje zbirko koristnih nasvetov in dodatnih virov informacij. Kot najpomembnejše okoljske probleme v občini izpostavlja onesnaženost podtalnice in zraka ter hrup, pri čemer imata največje vplive kmetijstvo in promet. Poročilo predstavlja tudi prometno situacijo v občini Domžale, ki je opisana v posebnem podpoglavju o prometu.

2.4.3 Analiza dokumentov in strategij na ravni občine Litija

Dolgoročni razvojni program občine Litija za obdobje 2007 – 2015

Dokument⁵ opisuje splošne razvojne usmeritve občine in podaja analizo stanja v občini glede na geografsko lego, prebivalstvo, gospodarstvo, kmetijstvo, družbene dejavnosti in turizem. Predstavlja nabor in opis poglobitvenih ukrepov za naslednje programske obdobje na področjih upravne organiziranosti, infrastrukture in družbenih dejavnosti. Za vsako področje opisuje dejansko stanje, namen in cilje ukrepa, vsebino programa, vire financiranja, nosilce izvedbe ter časovni in finančni okvir.

Prometna študija Litije

Študija podaja analizo sedanjega stanja in zasnovo prihodnje prometne ureditve, ki se osredotoča na cestno omrežje, javni promet ter kolesarski in peš promet. Poudarek je na cestnem omrežju in obvoznicah, ki naj bi mesto razbremenile tranzitnega prometa.

Odlok o oglaševanju v Občini Litija

Z odlokom o oglaševanju v Občini Litija se določa pridobivanje pravice uporabe lokacij za postavitev objektov in naprav za oglaševanje v komercialne namene. Z njim se določajo pogoji, načini in obveznosti za postavitev objektov in naprav za oglaševanje ter izvajanje dejavnosti oglaševanja na območju Občine Litija, postavljenih na površinah in objektih na katerih ima Občina Litija lastninsko, stvarno ali katero drugo pravico, javnih površinah, zasebnih površinah in objektih.

⁵ http://www.litija.si/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=101&Itemid=26

2.4.4 Analiza dokumentov in strategij na ravni občine Kamnik

Strokovne podlage za zasnovano sistema zelenih in drugih odprtih površin na območju občine Kamnik

Strokovne podlage za zasnovano sistema zelenih in drugih odprtih površin opredeljujejo razvojne težnje občine Kamnik na tem področju. Med ostalimi obdelanimi problemi se osredotoča tudi na tiste, ki so povezani s prometom (obremenjene prometnice in mirujoči promet).

Program priprave strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda občine Kamnik

V okviru Programa priprave strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda občine Kamnik so izpostavljeni tudi glavni problemi s področja prometa v občini:

- pomanjkanje parkirnih površin,
- slaba prometna pretočnost skozi občinsko središče,
- problem javnega prevoza,
- razpršena gradnja in
- močan dnevni migracijski tok v smeri Ljubljane.

Prometna študija dela občine Kamnik

Študija s pomočjo simulacijskih orodij določa prometni model omrežja za mesto Kamnik do leta 2014 oz. 2024. Na podlagi sedanjih in predvidenih prometnih obremenitev so v študiji predlagani ukrepi, s katerimi bi se naj v prihodnosti izboljšala problematika prometnih kapacitet mesta Kamnik. Ukrepi se v glavnem nanašajo na odprtje obvoznih cestnih povezav, širitev cest, povečanje pretočnosti v križiščih in razbremenitev starega mestnega jedra.

2.5 Primerjalna analiza občinskih dokumentov

Za obravnavane občine je bila opravljena primerjalna analiza občinskih dokumentov. Naslednji tabeli (Tabela 2 in Tabela 3) prikazujeta popis študij, strokovnih podlag in strateških dokumentov ter popis relevantnih občinskih odlokov, pravilnikov, sklepov in navodil v obravnavanih občinah. Iz njih je razvidna »pokritost« posameznih vsebinskih področij z ustreznimi (dostopnimi) občinskimi dokumenti.

Tabela 2: Popis študij, strokovnih podlag in strateških dokumentov v obravnavanih občinah.

	Dol pri Ljubljani	Domžale	Litija	Kamnik
Razvoj	Lokalni razvojni program Občine Dol pri Ljubljani 2007 - 2013		Dolgoročni razvojni program Občine Litija za obdobje 2007 - 2015	
	Dolgoročni plan Občine Dol pri Ljubljani			
	Analiza razvojnih možnosti za razvoj dejavnosti			
Prostor	Analiza stanja in teženj v prostoru kot strokovna podlaga za pripravo novih prostorskih aktov občine Dol pri Ljubljani	Analiza stanja in teženj v prostoru kot podlaga za izdelavo strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda občine Domžale	Analiza stanja in teženj in analiza razvojnih možnosti za razvoj dejavnosti kot strokovna podlaga za izdelavo novih prostorskih aktov občine Litija	Izdelava strategije prostorskega razvoja občine Kamnik, urbanistične zasnove mesta Kamnik in prostorskega reda občine Kamnik (Študija ranljivosti prostora)
				Strokovne podlage za zasnovo sistema zelenih in drugih odprtih površin na območju Občine Kamnik
Promet		Prometna študija občine Domžale	Prometna študija Litije	Prometna študija dela občine Kamnik

Tabela 3: Popis občinskih odlokov, pravilnikov, sklepov in navodil v obravnavanih občinah.

	Dol pri Ljubljani	Domžale	Litija	Kamnik
Organizacija	Odlok o organizaciji in delovnem področju občinske uprave Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 30/08)	Odlok o organizaciji in delovnem področju Občinske uprave Občine Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, šte. 5/2008)	Odlok o organizaciji in delovnem področju občinske uprave Občine Litija (Uradni list RS, št. 123/04)	Odlok o organizaciji in delovnem področju občinske uprave
			Odlok o posebnem statusu mesta Litija	
Varstvo okolja in zdravja	Odlok o varstvu virov pitne vode na območju občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 82/01)		Odlok o določitvi varstvenih pasov in ukrepov za zavarovanje vodnih virov na območju občine Litija (Uradni list RS, št. 53/92, 58/93, 55/95, 15/97, 50/02)	Odlok o varstvu zraka na območju občine Kamnik
Mirujoč promet				Pravilnik o prometni ureditvi na javnih parkirnih površinah v delu mesta Kamnik
				Sklep o določitvi višine parkirnine na javnih plačljivih parkirnih površinah v delu mesta Kamnik
				Sklep o določitvi najemnine za rezervirane parkirne površine
Ceste	Odlok o kategorizaciji občinskih cest v občini Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 75/98)	Odlok o občinskih cestah (Uradni vestnik občine Domžale, šte. 12/2005)	Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Občini Litija (Ur.l. RS, št. 66/05 in 33/06)	Odlok o kategorizaciji občinskih cest v občini Kamnik
	Odlok o občinskih cestah (Uradni list RS, št. 70/98)	Odlok o kategorizaciji občinskih cest in občinskih kolesarskih poti v Občini Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale, št. 13/07).	Odlok o občinskih cestah (Ur.l. RS, št. 28/02)	Odlok o občinskih cestah
		Odlok o pogojih, postopkih in merilih za podelitev koncesije na področju opravljanja gospodarske javne službe "urejanje in vzdrževanje občinskih cest" (Uradni vestnik občine Domžale, šte. 5/104)		Odlok o načinu izvajanja gospodarske javne službe "urejanje in vzdrževanje občinskih cest"

	Dol pri Ljubljani	Domžale	Litija	Kamnik
JPP	Odlok o koncesiji za opravljanje dejavnosti javnih linijskih prevozov in posebnih linijskih prevozov na območju Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 81/04)	Pogoji in kriteriji za brezplačen prevoz učencev, katerih varnost na poti v šolo je ogrožena 10/02		
Javni red	Odlok o javnem redu in miru na območju občine Dol pri Ljubljani (Ur.l. RS, št. 25/97)		Odlok o javnem redu in miru v Občini Litija (Ur.l. RS, št. 33/96)	
Prometna ureditev		Navodilo za postopek ugotavljanja upravičenosti umirjanja prometa in kriterije za izbor ukrepov 9/350	Odlok o ureditvi prometa v mestu Litija	Odlok o ureditvi cestnega prometa in prometni ureditvi javnih površin na območju občine Kamnik
Prostor	Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih	Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje občine Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, šte. 4/2003)	Odlok o sprejetju prostorskih ureditvenih pogojev za območje Litije in Šmartna (Uradni list SRS, št. 22/88, Uradni list RS, št. 89/02, 7/04, 51/04)	Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih občine Kamnik
	Program priprave strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 39/06)	Program priprave prostorskih ureditvenih pogojev Občine Domžale za območje urbanistične zasnove Domžale in drugih ureditvenih območij 11/00	Prostorski ureditveni pogoji za območje Občine Litija, leto 2003	Program priprave strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda Občine Kamnik
		Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin Dolgoročnega plana Občine Domžale 13/02		
		Program priprave strategije prostorskega razvoja občine Domžale 3/04		
Nadzor, inšpekcija in redarstvo	Odlok o ustanovitvi organa skupne občinske uprave »Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Dol pri Ljubljani, Ivančna Gorica, Litija in Šmartno pri Litiji« (Uradni list RS, št. 108/07)	Odlok o občinski inšpekciji, komunalnem nadzoru in občinskem redarstvu v Občini Domžale 11/00	Odlok o ustanovitvi Medobčinskega inšpektorata	Odlok o občinski inšpekciji, komunalnem nadzorstvu in občinskem redarstvu v občini
Ostalo	Odlok o neprometnih znakih in plakatiranju v občini Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 45/00)	Odlok o oglaševanju in obveščanju na javnih površinah in površinah v lasti Občine Domžale 9/317	Odlok o usmerjevalnem sistemu v Občini Litija	Odlok o oglaševanju v občini Kamnik
		Pravilnik o pogojih za enotno oblikovno podobo objektov za oglaševanje in obveščanje 1/5	Odlok o oglaševanju v Občini Litija	

Splošna analiza obravnavanega območja

Splošna analiza obravnavanega območja podaja osnovne informacije o:

- geografskih značilnostih,
- prometnih povezavah,
- gospodarstvu ter
- demografskih trendih.

3.1 Geografske značilnosti obravnavanih občin

Dol pri Ljubljani

Občina Dol pri Ljubljani leži na vzhodnem delu Ljubljanske kotline med reko Savo in vzpetim delom – Posavskim hribovjem, severno od ceste Ljubljana – Litija. Meji na občine Domžale, Moravče, Litija in Ljubljana.⁶

Razprostira se na površini 33,3 km². Vsa naselja v občini, razen Laz, ležijo severno od reke Save. Veliko vasi leži tudi v hribovitem delu občine. Najbolj razviti so kraji ob regionalni cesti Ljubljana – Litija, in sicer Beričevo, Dol, Dolsko in Senožeti.⁷

Gostota prebivalstva znaša 153,6 prebivalcev/km².

⁶ Analiza stanja in teženj v prostoru kot strokovna podlaga za pripravo novih prostorskih aktov občine Dol pri Ljubljani, Locus d.o.o., Domžale, 2006

⁷ Lokalni razvojni program Občine Dol pri Ljubljani 2007 – 2013, Center za razvoj Litija d.o.o., Litija, 2007, str.: 9.

Domžale

Občina Domžale leži na severovzhodnem delu Ljubljanske kotline. Pretežni del občine je ravninski, na severovzhodu in jugovzhodu pa se zajeda Posavsko hribovje, ki je večinoma poraslo z gozdom. Površina občine obsega 72,3 km² in leži na pomembnem križišču prometnih tokov. Zaradi ugodnih poselitvenih naravnih in družbenih razmer predstavlja eno najgosteje poseljenih območij v Sloveniji.⁸ Območje občine je poseljeno vse od severne meje ob Kamniški Bistrici, preko Homca, Radomelj in Domžal. Največje naselje v občini so Domžale, ki predstavljajo regionalno središče.

Gostota prebivalstva v občini znaša 452,9 prebivalcev/km².

Kamnik

Občina Kamnik leži v severnem delu osrednje Slovenije, na prehodu med Gorenjsko ravnjo in Celjsko kotlino, ob vznožju Kamniško-Savinjskih Alp in nedaleč od prestolnice Ljubljane. Mesto Kamnik predstavlja upravno, kulturno, turistično in industrijsko središče občine, ki po površini meri 265,6 km². Največja naselitev v občini je na območju mesta Kamnik, Mekinj, Duplice in ob Kamniški Bistrici med Stahovico in Kamnikom.⁹

Gostota prebivalstva je 106,4 prebivalcev / km².

Litija

Občina Litija leži v središču Slovenije, vzhodno od Ljubljane, v zahodnem delu Posavskega hribovja, ki z obeh strani obdaja reko Savo. Občina se razprostira na površini 227 km².

Hriboviti deli občine Litija so redko poseljeni, večja naselja so nastala v dolini reke Save, kjer potekajo večje prometnice in železnica.¹⁰

Gostota prebivalstva v občini Litija je 66,2 prebivalca/km².

⁸ Analiza stanja in teženj v prostoru kot podlaga za izdelavo Strategije prostorskega razvoja in Prostorskega reda občine Domžale, Locus d.o.o., Domžale, 2006, str.: 18.

⁹ <http://www.kamnik.si/mesto-kamnik>

¹⁰ http://www.litija.si/index.php?option=com_content&task=section&id=11&Itemid=117

3.2 Značilnosti prometnih povezav obravnavanih občin

Dol pri Ljubljani

Čez območje občine od zahoda proti vzhodu poteka glavna cesta G2-108 z odsekom Šentjakob – Ribče, ki tvori glavno prometno os. Ta cesta predstavlja povezavo Zasavja z Ljubljano, ki v zadnjih letih, zaradi naraščanja individualnega prometa dnevni migracij, postaja vedno bolj obremenjena.

Zaradi obremenjenosti cestne povezave med Ljubljano in Zasavjem imajo prebivalci naselij ob cesti probleme s hrupom in onesnaženjem zraka. Obremenjena cestna povezava predstavlja tudi velik problem za dnevne migrante v Ljubljano, saj se po tej cesti poleg prebivalcev občine Dol pri Ljubljani, vozijo tudi prebivalci občine Litija ter ostalih občin.

Na območju občine obstajajo naslednje oblike javnega potniškega prometa: mestni potniški promet, primestni potniški promet in železniški promet.

Železniška proga na območju občine poteka južno od reke Save in je glavna železniška povezava med Ljubljano in Zidanim Mostom.

Občina Dol pri Ljubljani avtocestnega omrežja na svojem območju nima, vendar pa je avtocestni priključek avtoceste A1 Ljubljana – Maribor, na odseku Domžale – Šentjakob v neposredni bližini meje zahodnega dela občine. S tem je zagotovljena dobra navezava območja občine na širše slovensko cestno omrežje.¹¹

Domžale

Domžale ležijo na križišču intenzivnih državnih, regionalnih in lokalnih prometnih tokov. Tako imajo na eni strani tranzitno vlogo, medtem ko predvsem na regionalni ravni predstavljajo močan vir dnevni migrantov. Skozi občino Domžale poteka avtocesta A1 Ljubljana – Maribor, ki je bila zgrajena leta 2004 in je bistveno izboljšala dostopnost občine.

Manjša naselja znotraj občine Domžale so med seboj večinoma povezana z lokalnimi cestami, večja naselja pa z regionalnimi cestnimi povezavami.

Občina je prometno najboljše povezana z Ljubljano s hitro cesto preko Trzina in z avtocesto, ki se proti vzhodu navezuje na občino Lukovica. Kljub temu da so Domžale s Kamnikom povezane z regionalno prometno povezavo, je ta smer preobremenjena in nezadostna za količino prometa, kar nakazujejo vsakodnevni prometni zastoji.¹²

¹¹ Analiza stanja in teženj v prostoru kot strokovna podlaga za pripravo novih prostorskih aktov občine Dol pri Ljubljani, Locus d.o.o., Domžale, 2006, str: 81.

¹² A.Černe, S. Kušar: Položaj občine Domžale in njenih naselij v Ljubljanski urbani regiji glede na dejavnosti, Filozofska Fakulteta UL, Ljubljana, 2006, str. 8-10.

Domžale so prometno dobro povezane z rednimi avtobusnimi linijami (lokalni avtobusni prevoznik KAM-BUS) in železniško progo iz Ljubljane. Slednja je nezadostno izkoriščena, saj jo večinoma uporabljajo le dijaki in študentje.¹³

Kamnik

Kamnik je z Ljubljano povezan preko Domžal s cesto R3-644 in Mengša s cesto R1-225 (Kamniška cesta). Na vzhodu se Kamnik s cesto R2-414 preko Tuhinjske doline povezuje z Vranskim, v smeri proti severu pa potekata regionalni cesti 3. reda R3-923 do Kamniške Bistrice in R3-924 proti Lučam. Na zahodu se preko omrežja lokalnih cest Kamnik povezuje z Mostami, Komendo in Vodiciami. Kamniku najbližji vstopni točki na avtocesto sta v Domžalah in Krtini.

Kamnik je preko Domžal z Ljubljano povezan tudi z enotirno in neelektrificirano železniško progo.

Litija

Za občino Litija je najbližji avtocestni priključek v Šentjakobu, ki je od središča Litije oddaljen 27,5 km ali okoli 25 minut vožnje z avtomobilom. Litija je z Ljubljano povezana predvsem z glavno cesto G2-108 (Zasavska cesta). Vzporedno povezavo predstavlja regionalna cesta R3-645, ki poteka prek Zgornje Besnice in je namenjena predvsem lokalnemu prometu. Z glavno cesto G2-108 je Litija povezana tudi z Zasavjem. Cesta je povsod dovolj široka, razen pri Hotiču, kjer je široka komaj 5 do 6 m.¹⁴

Čez območje občine Litija poteka tudi železniška povezava na relaciji Zidani Most – Ljubljana. Proga je dvotirna in elektrificirana.

Litija je z Ljubljano dobro povezana z železnico, slabše pa z avtobusi. V jutranji konici (5.00 – 8.30) se iz Litije v Ljubljano odpravi en avtobus in 9 vlakov.

V Litiji je 8 postajališč medkrajevnega in primestnega avtobusnega prometa ter 3 železniške postaje (Kresnice, Litija, Sava).

¹³ Ibid.

¹⁴ Prometna študija Litije, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, 2008, str.: 3.

3.3 Gospodarske značilnosti obravnavanih občin

Dol pri Ljubljani

V letu 2007 je bilo v občini Dol pri Ljubljani 46 podjetij na 1000 prebivalcev. Povprečno število oseb, ki delajo v podjetju je znašalo 3,5. Znesek bruto investicij v nova osnovna sredstva na prebivalca je znašal 1.412 evrov. Povprečna neto plača na zaposleno osebo na območju občine Dol pri Ljubljani je v letu 2007 znašala 895 evrov.

Domžale

V občini Domžale je bilo v letu 2007 registriranih 64 podjetij na 1000 prebivalcev. Povprečno število oseb, ki delajo v podjetju je znašalo 4,2. Znesek bruto investicij v nova osnovna sredstva na prebivalca je znašal 1.423 evrov. Povprečna neto plača na zaposleno osebo na območju občine Domžale je v letu 2007 znašala 788 evrov.

Kamnik

Število podjetij na 1000 prebivalcev v letu 2007 je v občini Kamnik znašalo 51. Povprečno število oseb, ki delajo v podjetju je znašalo 4,1. Znesek bruto investicij v nova osnovna sredstva na prebivalca je znašal 714 evrov. Povprečna neto plača na zaposleno osebo na območju občine Kamnik je v letu 2007 znašala 723 evrov.

Litija

V letu 2007 je bilo v občini Litija registriranih 45 podjetij na 1000 prebivalcev. Povprečno število oseb, ki delajo v podjetju je znašalo 3,5. Znesek bruto investicij v nova osnovna sredstva na prebivalca je znašal 814 evrov. Povprečna neto plača na zaposleno osebo na območju občine Litija je v letu 2007 znašala 680 evrov.

3.4 Demografske in migracijske značilnosti obravnavanih občin

Število prebivalcev

Skupno število prebivalcev po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije v obravnavanih občinah ob koncu prvega polletja leta 2009 prikazuje Tabela 4.

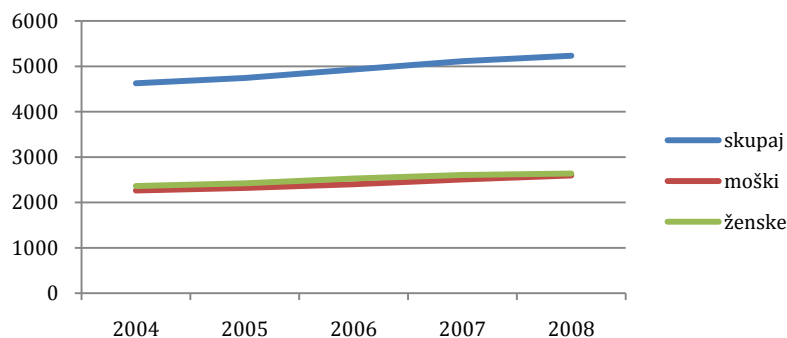
Tabela 4: Skupno število prebivalcev ob koncu prvega polletja leta 2009.

Vir: Statistične informacije za 1. polletje 2009, SURS

Občina	Število prebivalcev
Dol pri Ljubljani	5.289
Domžale	33.447
Kamnik	28.859
Litija	14.640

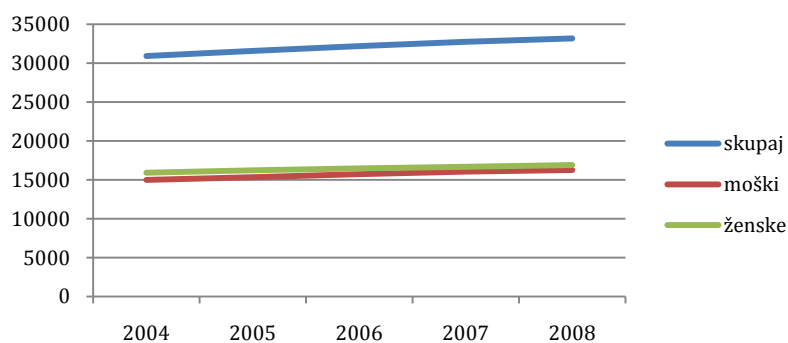
Gibanje števila prebivalcev

Gibanje števila prebivalcev v obravnavanih občinah med leti 2004 in 2008 je razvidno iz naslednjih grafov (Graf 1 – Graf 4).



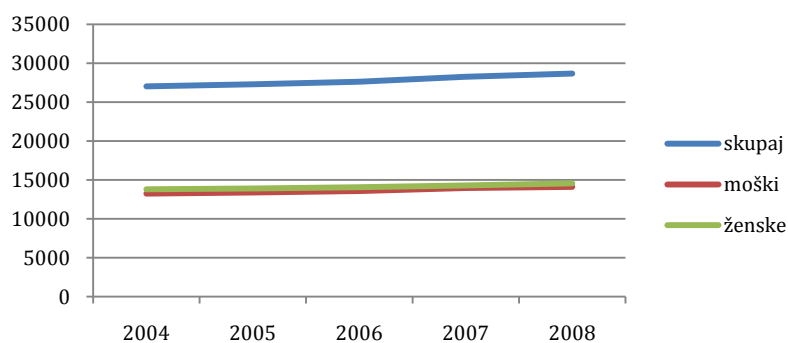
Graf 1: Trend števila prebivalcev v občini Dol pri Ljubljani

Vir: Statistični letopis, 2005 – 2009, SURS



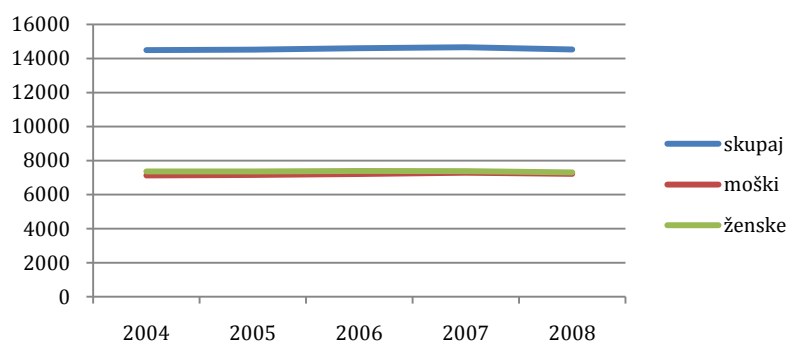
Graf 2: Trend števila prebivalcev občine Domžale

Vir: Statistični letopis, 2005 – 2009, SURS



Graf 3: Trend števila prebivalcev občine Kamnik

Vir: Statistični letopis, 2005 – 2009, SURS



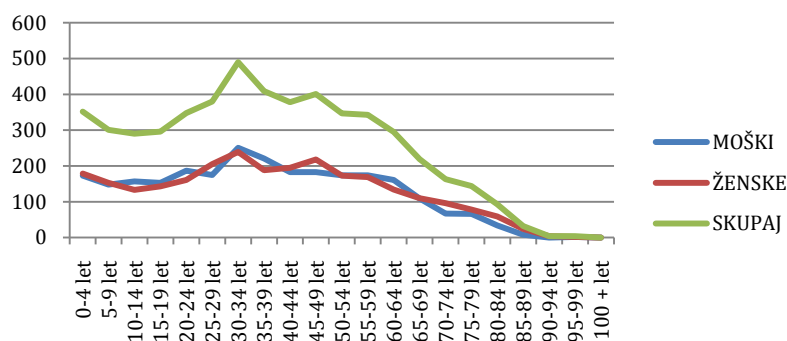
Graf 4: Trend števila prebivalcev občine Litija

Vir: Statistični letopis, 2005 – 2009, SURS

Podatki kažejo, da se število prebivalcev v obdobju 2004 – 2008 konstantno povečuje v Dolu pri Ljubljani, Domžalah in Kamniku, medtem ko v Litiji v istem obdobju število prebivalcev ostaja skoraj nespremenjeno.

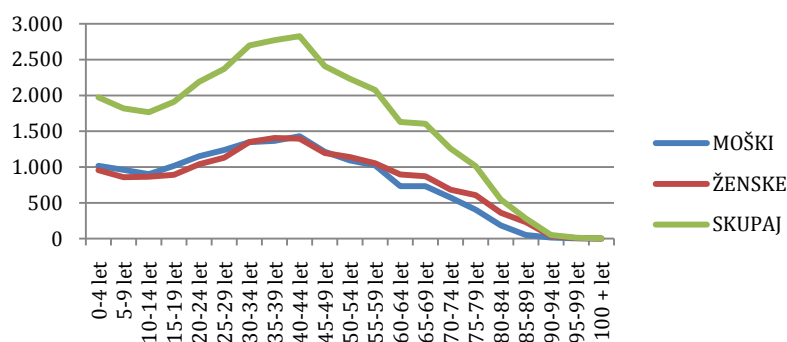
Starostna struktura

Prebivalstvo obravnavanih občin prikazuje naslednji grafi (Graf 5 – Graf 8).



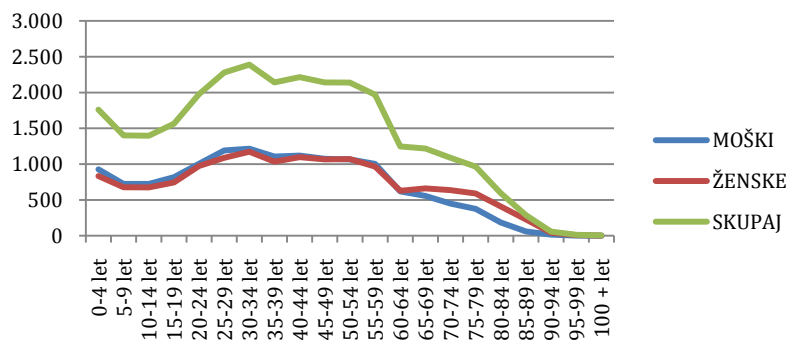
Graf 5: Gibanje števila prebivalcev po starostnih skupinah v občini Dol pri Ljubljani.

Vir: Statistične informacije za 1. polletje 2009, SURS



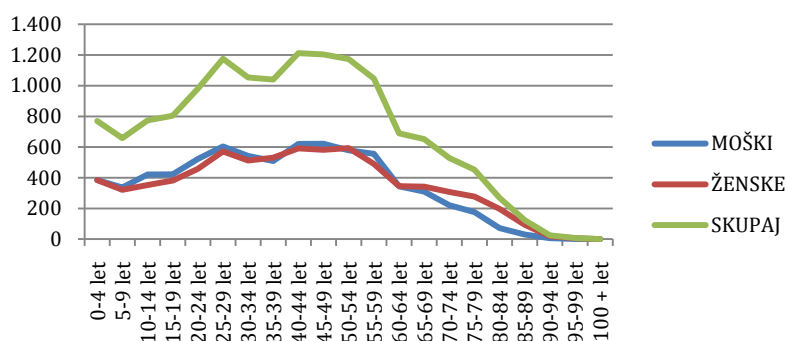
Graf 6: Gibanje števila prebivalcev po starostnih skupinah v občini Domžale.

Vir: Statistične informacije za 1. polletje 2009, SURS



Graf 7: Gibanje števila prebivalcev po starostnih skupinah v občini Kamnik.

Vir: Statistične informacije za 1. polletje 2009, SURS



Graf 8: Gibanje števila prebivalcev po starostnih skupinah v občini Litija.

Vir: Statistične informacije za 1. polletje 2009, SURS

Dol pri Ljubljani in Kamnik imata največji delež prebivalstva v starostni skupini med 30 in 40 let, Litija in Domžale pa v starostni skupini med 40 in 50 let. Za vse obravnavane občine je značilen znaten delež prebivalstva starejšega od 45 let, kar pomeni da je v naslednjih desetletjih moč pričakovati vztrajno rast deleža prebivalstva, starejšega od 65 let. Za to skupino prebivalstva bo v prihodnosti potrebno še posebej zagotoviti ustrezen nivo mobilnosti in dostopnosti.

Podatki o migracijah

Na podlagi podrobnejše analize razpoložljivih podatkov je mogoče prikazati nekatere skupine prebivalcev obravnavanih občin (Tabela 5), ki so posebej zanimive z vidika različnih potovalnih navad.

Tabela 5: Nekaterne skupine prebivalstva v obravnavanih občinah.

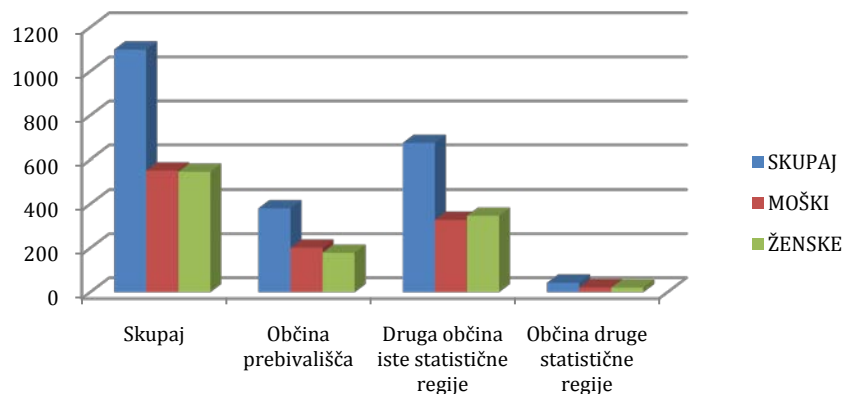
Vir: Popis 2002, SURS

Skupine prebivalstva	Dol pri Ljubljani	Domžale	Kamnik	Litija
Vsi prebivalci	5.289	33.447	28.859	14.640
Delovno aktivno prebivalstvo	1.935	13.345	11.513	8.147
Zaposleni in samozaposleni, dnevni migranti	1.552	9.885	8.103	5.858
Učenci osnovnih šol	429	3.043	2.499	2.035
Učenci srednjih šol	271	1.716	1.577	1.100
Študenti	188	1.220	980	602
Učenci in študenti dnevni migranti	756	4.008	3.166	2.412

Iz podatkov je razvidno, da v vseh obravnavanih občinah število dnevnih migrantov med delovno aktivnim prebivalstvom dosega približno 30 % celotne populacije (v Litiji celo 40 %). Učenci, dijaki in študenti, ki so dnevni migranti, predstavljajo v vseh štirih občinah več kot 10 % vsega prebivalstva. To pomeni, da v vseh obravnavanih občinah dnevno migrira na delo

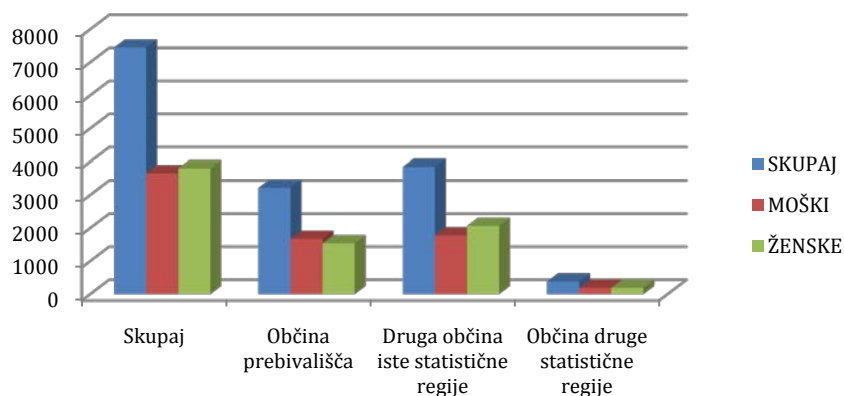
ali šolanje več 40 % celotne populacije (v Litiji več kot 50 %). Prav ti dve skupini dnevnih migrantov predstavljata ciljno populacijo za ukrepe trajnostne mobilnosti.

Strukturo šolajočih po občini prebivališča in občini šolanja prikazujejo naslednji grafi (Graf 9 – Graf 12).



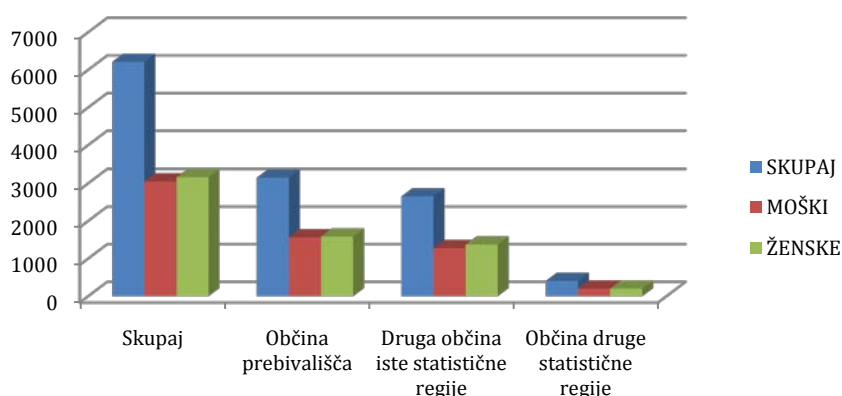
Graf 9: Učenci, dijaki in študenti občine Dol pri Ljubljani po občini prebivališča, občini šolanja in spolu.

Vir: Popis 2002, SURS



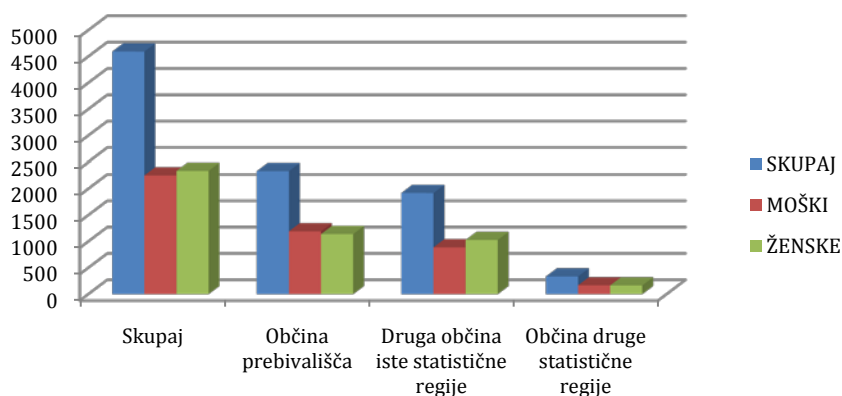
Graf 10: Učenci, dijaki in študenti občine Domžale po občini prebivališča, občini šolanja in spolu.

Vir: Popis 2002, SURS



Graf 11: Učenci, dijaki in študenti občine Kamnik po občini prebivališča, občini šolanja in spolu.

Vir: Popis 2002, SURS



Graf 12: Učenci, dijaki in študenti občine Litija po občini prebivališča, občini šolanja in spolu.

Vir: Popis 2002, SURS

Analiza učencev, dijakov in študentov glede na občino prebivališča in občino šolanja kaže, da se večina učencev, dijakov in študentov iz občine Dol pri Ljubljani izobražuje v drugi občini iste statistične regije (61 % oz. 675 šolajočih). Podobno velja tudi za občino Domžale, vendar je delež šolajočih v drugi občini iste statistične regije nekoliko manjši (52 % oz. 3.847 šolajočih). Primerjalno iz Kamnika in Litije dnevno migrira nekoliko manjši delež šolajočih (iz Kamnika 43 % oz. 2.653 šolajočih, iz Litije 42 % oz. 1.922 šolajočih), vendar so tudi ti odstotki oz. število migrantov visoki. Skupaj torej iz obravnavanih občin dnevno migrira na šolanje v drugo občino iste statistične regije več kot 9.000 šolarjev, dijakov oz. študentov – velika večina med njimi v Ljubljano.

Drugo pomembno skupino dnevnih migrantov predstavlja delovno aktivno prebivalstvo. Za obravnavani problem so zanimivi predvsem tisti, ki migrirajo v Ljubljano. Njihovo število podajajo naslednje tabele (Tabela 6 – Tabela 9).

Tabela 6: Število delovno aktivnih dnevnik migrantov iz občine Dol pri Ljubljani po prvih desetih občinah dela.

Vir: Popis 2002, SURS

Občina dela	Število delovno aktivnih dnevnik migrantov
Ljubljana	1.209
Dol pri Ljubljani	135
Domžale	70
Trzin	24
Litija	20
Kamnik	10
Grosuplje	8
Medvode	8
Maribor	7
Škofja Loka	5

Tabela 7: Število delovno aktivnih dnevnik migrantov iz občine Domžale po prvih desetih občinah dela.

Vir: Popis 2002, SURS

Občina dela	Število delovno aktivnih dnevnik migrantov
Ljubljana	4.842
Domžale	2.897
Kamnik	582
Mengeš	402
Trzin	381
Lukovica	132
Kranj	71
Dol pri Ljubljani	53
Cerklje na Gorenjskem	44
Moravče	34

Tabela 8: Število delovno aktivnih dnevni migrantov iz občine Kamnik po prvih desetih občinah dela.

Vir: Popis 2002, SURS

Občina dela	Število delovno aktivnih dnevni migrantov
Kamnik	3.136
Ljubljana	2.792
Domžale	1.077
Mengeš	262
Trzin	237
Komenda	111
Kranj	79
Cerklje na Gorenjskem	42
Medvode	37
Lukovica	32

Tabela 9: Število delovno aktivnih dnevni migrantov iz občine Litija po prvih desetih občinah dela.

Vir: Popis 2002, SURS

Občina dela	Število delovno aktivnih dnevni migrantov
Ljubljana	3.258
Litija	1.869
Trebnje	133
Zagorje ob Savi	94
Trbovlje	63
Domžale	51
Dol pri Ljubljani	44
Ivančna Gorica	42
Trzin	38
Grosuplje	21

Iz podatkov je razvidno, da 1.209 ljudi oz. kar 78 % od vseh delovno aktivnih dnevni migrantov iz občine Dol pri Ljubljani, dnevno potuje v Ljubljano. Primerjalno z Ljubljano je odstotek dnevni migrantov v preostale občine zanemarljiv in iz vidika obravnavanega problema manj zanimiv.

Iz občine Domžale dnevno migrira v Ljubljano 4.842 ljudi oz. 49 % od vseh delovno aktivni dnevni migrantov. Znotraj občinskih meja jih dnevno migrira 2.897 oz. 29 %. Delež migracij delovno aktivni dnevni migrantov iz občine Domžale v ostale občine je bistveno manjši.

V občini Kamnik migrira največ delovno aktivni dnevni migrantov znotraj občinskih meja – 3.136 oseb oz. 39 %. Le nekaj manj – 2.792 oseb oz. 34 % od vseh delovno aktivni dnevni

migrantov iz občine Kamnik se jih dnevno podaja na pot v Ljubljano, 1.077 oz. 13 % pa v Domžale.

Iz občine Litija v Ljubljano dnevno migrira 3.258 oseb oz. 56 % vseh delovno aktivnih dnevnih migrantov. Preostanek delovno aktivnih v največji meri migrira znotraj občinskih meja (1.869 oseb oz. 32 % vseh delovno aktivnih dnevnih migrantov). Delež ciljev potovanj v ostale občine je za potrebe raziskave manj pomemben.

Skupno se iz obravnavanih občin v Ljubljano dnevno podaja več kot 12.000 delovno aktivnih prebivalcev. Obremenitev prometnih povezav z Ljubljano je še toliko večja, ker na njih sočasno opravljajo potovanja tudi dnevni migranti na relacijah kot npr. Kamnik – Domžale (1.077 oseb), Domžale – Kamnik (582 oseb), Domžale – Mengeš (402 oseb), Domžale – Trzin (381 oseb), Kamnik – Mengeš (262 oseb), Kamnik – Trzin (237 oseb), itd.

Prometne značilnosti obravnavanih občin

Analize prometnih značilnosti obravnavanih občin so podane po naslednjih vsebinskih sklopih:

- lastništvo vozil,
- izbor prometnega sredstva za potovanja na/iz dela ter v/iz šole,
- potovalni časi na/iz dela,
- prometna situacija,
- peš in kolesarski promet,
- javni potniški promet,
- mirujoči promet,
- prometna varnost in
- mnenja zainteresirane javnosti.

4.1 Lastništvo vozil

Naslednja tabela (Tabela 10) prikazuje gibanje lastništva nekaterih kategorij vozil v obravnavanih občinah za obdobje 2002 – 2008.

Tabela 10: Lastništvo vozil po občinah.

Vir: Ministrstvo za notranje zadeve – Direktorat za upravne notranje zadeve

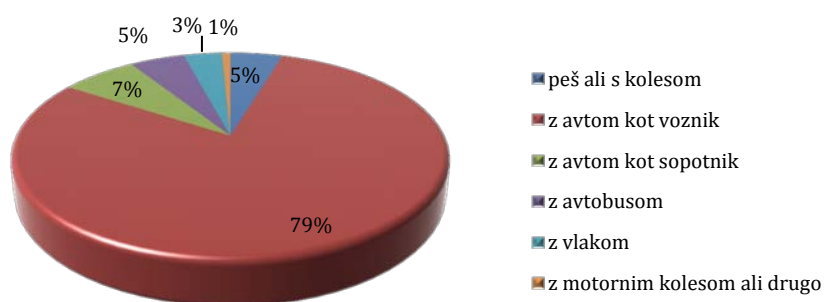
Kategorija vozil	Občina	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kolesa z motorjem	Dol pri Ljubljani	78	61	55	68	66	68	74
	Domžale	417	357	318	394	403	453	497
	Kamnik	294	204	217	267	271	321	367
	Litija	437	311	289	359	219*	246*	272*
Motorna kolesa	Dol pri Ljubljani	24	25	32	38	43	98	116
	Domžale	186	167	171	202	231	518	616
	Kamnik	155	142	138	154	186	418	531
	Litija	124	106	88	115	120*	264*	309*
Osebni avtomobili	Dol pri Ljubljani	2.103	2.186	2.391	2.482	2.575	2.689	2.810
	Domžale	14.612	14.948	15.493	16.046	16.523	17.046	17.594
	Kamnik	11.876	12.241	12.651	13.107	13.636	14.100	14.652
	Litija	8.351	8.461	8.738	9.089	6.712*	6.990*	7.143*
Avtobusi	Dol pri Ljubljani	2	3	5	4	3	3	3
	Domžale	20	10	14	13	14	16	17
	Kamnik	45	44	44	44	44	48	51
	Litija	19	19	18	17	9*	8*	8*

* Od leta 2006 Ministrstvo za notranje zadeve – Direktorat za upravne notranje zadeve zajema podatke o številu vozil posebej za občino Litija in posebej za občino Šmartno pri Litiji, kar se v tabeli odraža kot upad števila vozil v občini Litija.

Analiza podatkov pokaže, da od leta 2002 do 2004 lastništvo koles z motorjem v vseh obravnavanih občinah upada, od leta 2004 naprej pa konstantno narašča. Enaka ugotovitev velja tudi za lastništvo motornih koles. Iz podatkov je mogoče razbrati, da je osebni avtomobil daleč najbolj razširjeno vozilo v vseh obravnavanih občinah. Njihovo lastništvo narašča neprekinjeno. Tako je stopnja motorizacije ob koncu leta 2008 znašala 531 osebnih avtomobilov/1000 prebivalcev za Dol pri Ljubljani, 526 osebnih avtomobilov/1000 prebivalcev v Domžalah, 508 osebnih avtomobilov/1000 prebivalcev v Kamniku ter 488 osebnih avtomobilov/1000 prebivalcev v Litiji. To pomeni, da je število osebnih avtomobilov v vseh obravnavanih občinah skoraj identično številu delovno aktivnih prebivalcev oz. ga razen v občini Litija celo presega.

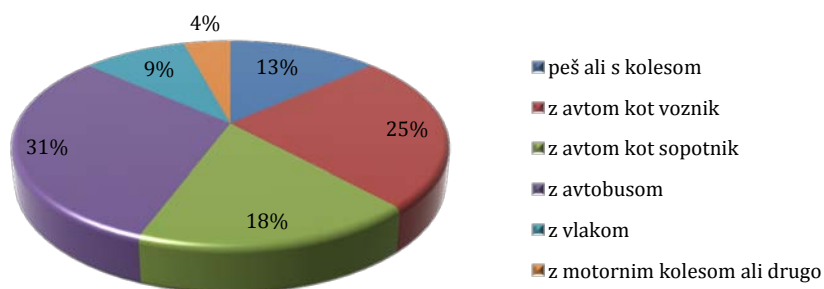
4.2 Izbor prometnega sredstva

Dejstvo je, da mobilnost s starostjo prebivalcev narašča, po 65. letu pa prične upadati. Različne študije (med njimi tudi Raziskava potovalnih navad ljubljanske regije, 2003) kažejo, da največ potovanj opravijo delovno aktivne osebe, najmanj pa nezaposleni. Šolarji, dijaki in študenti so po številu potovanj med obema omenjenima kategorijama. Za oboje pa je značilno, da svoja potovanja opravljajo dnevno in posledično predstavljajo glavnino dnevnih migracij. V nadaljevanju je prikazan izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev obravnavanih občin za potovanja na/iz dela ter izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole.



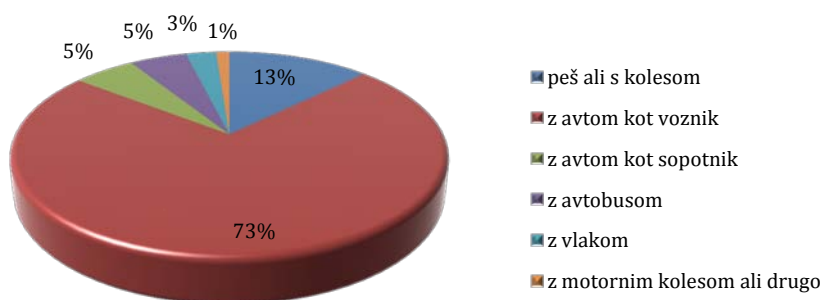
Graf 13: Izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev občine Dol pri Ljubljani za potovanja na/iz dela.

Vir: Popis 2002, SURS



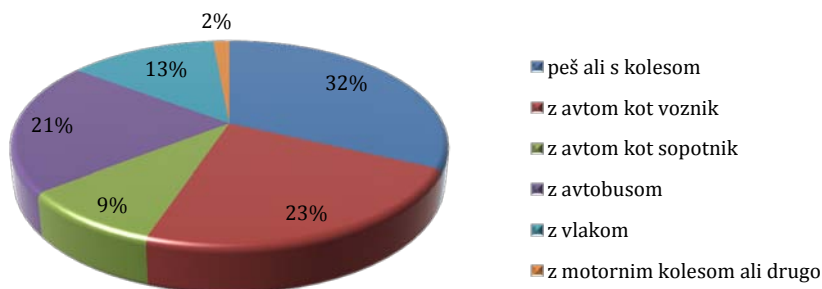
Graf 14: Izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole – občina Dol pri Ljubljani.

Vir: Popis 2002, SURS



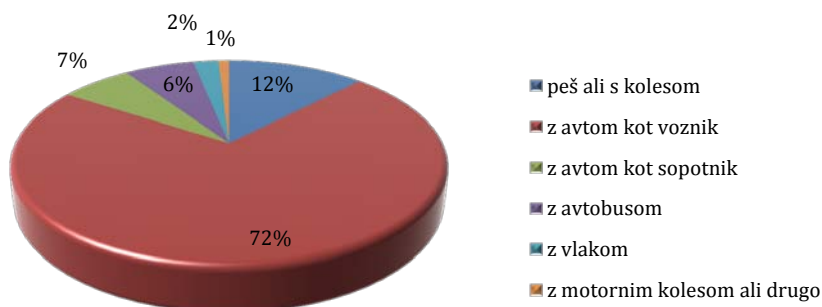
Graf 15: Izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev občine Domžale za potovanja na/iz dela.

Vir: Popis 2002, SURS



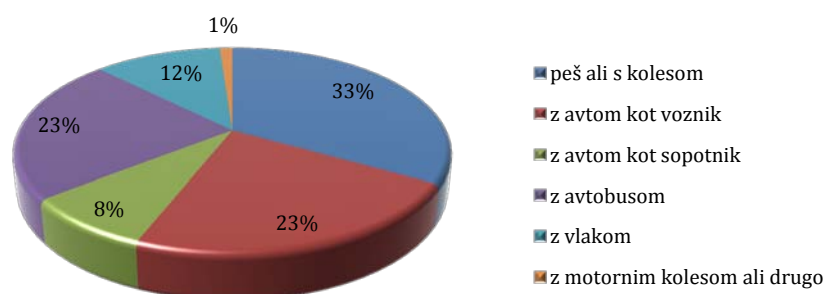
Graf 16: Izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole – občina Domžale.

Vir: Popis 2002, SURS



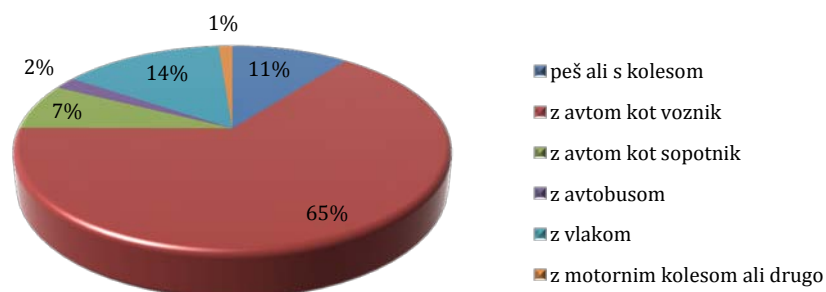
Graf 17: Izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev občine Kamnik za potovanja na/iz dela.

Vir: Popis 2002, SURS



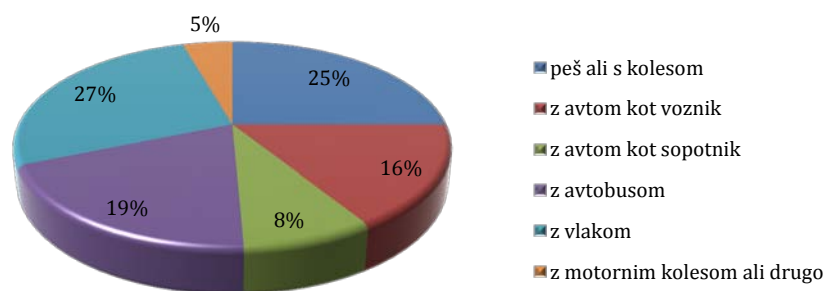
Graf 18: Izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole – občina Kamnik.

Vir: Popis 2002, SURS



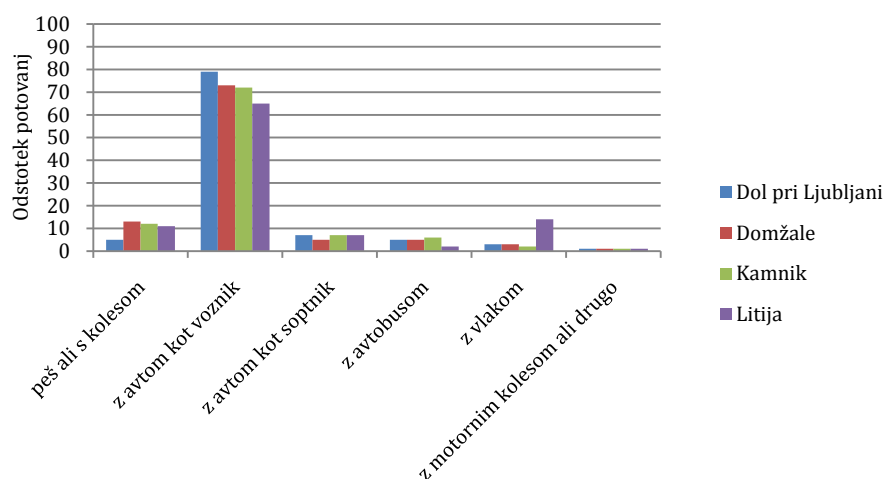
Graf 19: Izbor prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev občine Litija za potovanja na/iz dela.

Vir: Popis 2002, SURS



Graf 20: Izbor prometnega sredstva za potovanja v/iz šole – občina Litija.

Vir: Popis 2002, SURS



Graf 21: Primerjava obravnavanih občin po deležih izbora prometnega sredstva delovno aktivnih za potovanja na delo.

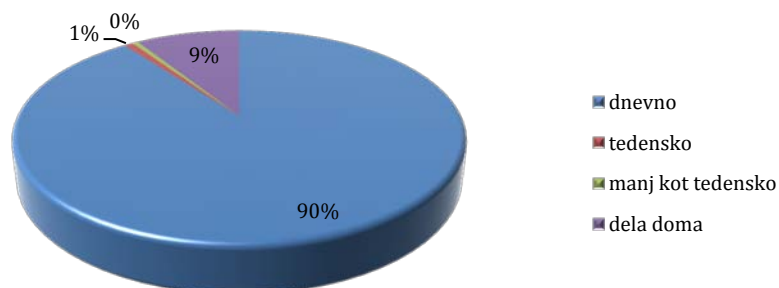
Vir: Popis 2002, SURS

Primerjava obravnavanih občin kaže, da delovno aktivno prebivalstvo za potovanja na delo v pretežni meri uporablja osebni avto (kot vozniki). Še najbolj izrazito je to v Dolu pri Ljubljani (79 %), najmanj pa v Litiji (65 %). Ostali načini potovanja so bistveno manj pogosti. Z osebnim avtomobilom kot sopotnik potuje na delo med 5 % in 7 % delovno aktivnega prebivalstva, z avtobusom med 2 % in 6 %, z motornim kolesom pa 1 %. Za omenjene načine potovanja med obravnavanimi občinami ni velikih odstopanj. Le-ta se pojavijo pri potovanjih na delo peš ali s kolesom, ki jih je v Dolu pri Ljubljani le 5 %, medtem ko v preostalih treh občinah med 11 % in 13 % ter pri potovanjih z vlakom, ki jih je v Litiji 14 %, v preostalih treh občinah pa med 2 % in 3 %.

Druga velika skupina dnevnih migrantov – šolarji, dijaki in študenti, za svoja dnevna potovanja izbira prometna sredstva veliko bolj enakomerno porazdeljeno. V nobeni izmed obravnavanih občin delež potovanja z osebnim avtomobilom kot voznik ne presega 25 %. To gre pripisati dejstvu, da je velik del te populacije premlad za posedovanje vozniškega dovoljenja oz. da še nima lastnega osebnega avtomobila. Delež potovanja, opravljenih kot sopotnik se giblje med 18 % (Dol pri Ljubljani) ter 8 – 9 % (preostale tri občine). V primerjavi z delovno aktivnim prebivalstvom se veliko več potovanja v/iz šole v obravnavanih občinah opravi z avtobusom (med 31 % in 19 %) ter vlakom (med 27 % in 9 %). Bistveno večji je tudi delež potovanja peš ali s kolesom (med 35 % in 13 %).

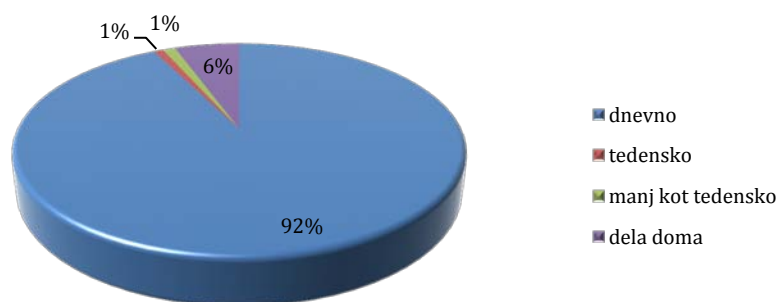
4.3 Pogostost in trajanje potovanj

Naslednji grafi (Graf 22 – Graf 25) prikazujejo pogostost potovanj delovno aktivnih v obravnavanih občinah na delo.



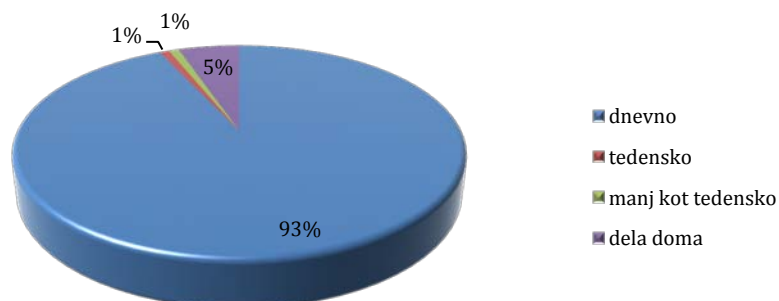
Graf 22: Delovno aktivno prebivalstvo občine Dol pri Ljubljani po pogostosti potovanj na delo.

Vir: Popis 2002, SURS



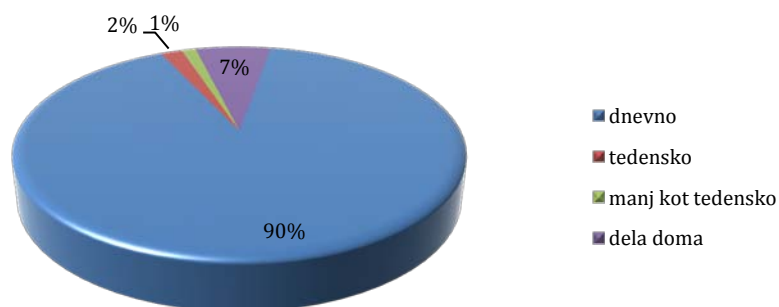
Graf 23: Delovno aktivno prebivalstvo občine Domžale po pogostosti potovanj na delo.

Vir: Popis 2002, SURS



Graf 24: Delovno aktivno prebivalstvo občine Kamnik po pogostosti potovanj na delo.

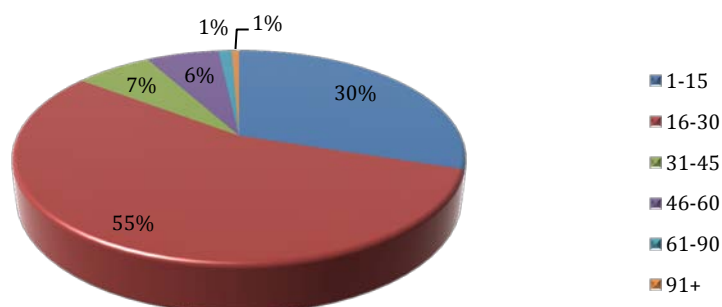
Vir: Popis 2002, SURS



Graf 25: Delovno aktivno prebivalstvo občine Litija po pogostosti potovanj na delo.

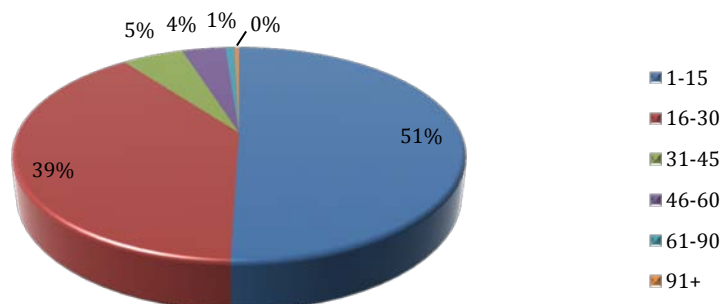
Vir: Popis 2002, SURS

Analiza pogostosti kaže, da na območju obravnavanih občin več kot 90 % delovno aktivnega prebivalstva potuje na delo vsak dan. Naslednji grafi (Graf 26 – Graf 29) prikazujejo čas, ki ga pri tem porabijo v eno smer.



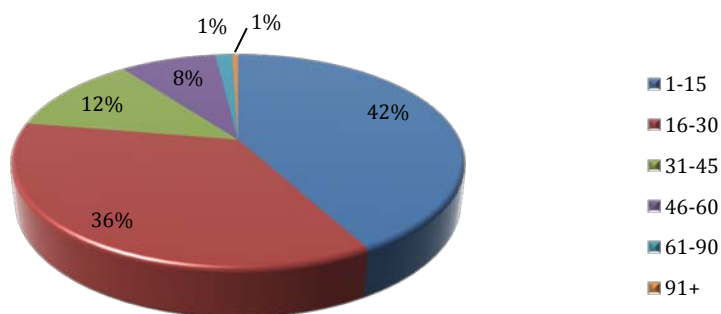
Graf 26: Delovno aktivno prebivalstvo občine Dol pri Ljubljani po porabljenem času za potovanje na delo (v eno smer).

Vir: Popis 2002, SURS



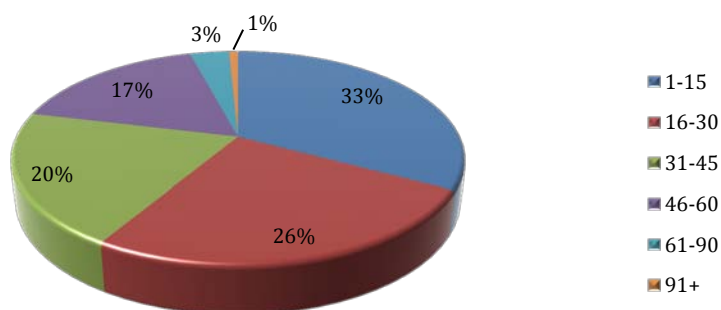
Graf 27: Delovno aktivno prebivalstvo občine Domžale po porabljenem času za potovanje na delo (v eno smer).

Vir: Popis 2002, SURS



Graf 28: Delovno aktivno prebivalstvo občine Kamnik po porabljenem času za potovanje na delo (v eno smer).

Vir: Popis 2002, SURS



Graf 29: Delovno aktivno prebivalstvo občine Litija po porabljenem času za potovanje na delo (v eno smer).

Vir: Popis 2002, SURS

Na podlagi prikazanih podatkov lahko sklepamo, da je večina delovno aktivnih, ki za pot na delo v eno smer potrebuje 30 minut ali manj, zaposlenih v domači občini. Preostali (predvsem iz Kamnika in Litije) potujejo nekoliko dlje – večinoma v Ljubljano. Njihov delež se giblje med 34 % (Kamnik) in 79 % (Dol pri Ljubljani).

4.4 Prometna situacija v obravnavanih občinah

Dol pri Ljubljani

Čez območje občine Dol pri Ljubljani poteka glavna cesta G2-108 (Ljubljana – Dol – Litija – Zagorje ob Savi – Zidani Most), ki na relaciji Šentjakob – Ribče tvori glavno prometno os. Cesta predstavlja glavno povezavo med Zasavjem in Ljubljano.

Zaradi naraščanja individualnega prometa dnevni migracij postaja cesta v zadnjih letih vedno bolj obremenjena. Prebivalci naselij ob cesti imajo probleme s hrupom in onesnaženjem zraka. Poleg prebivalcev občine Dol pri Ljubljani jo uporabljajo tudi prebivalci sosednje občine Litija in drugi. Zato še posebej v prometnih konicah predstavlja velik problem za dnevne migrante v Ljubljano in nazaj ter določeno stopnjo tveganja s prometno varnostnega vidika. Še posebej so izpostavljeni nekateri cestni odseki, kjer ni ustrezne infrastrukture za varno udeležbo pešcev in kolesarjev.

Na območju občine, južno od reke Save, poteka tudi železniška proga, ki je glavna prometna povezava med Ljubljano in Zidanim Mostom.

Tik ob zahodni meji občine v Šentjakobu je priključek na avtocestno omrežje.

Domžale

Skozi mestno središče Domžal poteka regionalna cesta R2-447 (Lukovica – Želodnik – Domžale – Trzin – Ljubljana), ki se v mestnem območju imenuje Šaranovičeva cesta. Za Domžale je pomembna tudi glavna cesta G2-104 (Kranj – Mengeš – Trzin), ki sicer ne poteka čez območje občine Domžale, toda skupaj z regionalno cesto R1-225 (Kamnik – Mengeš), vpliva na prometne razmere v občini. Ta cesta prevzema vlogo nekakšne zahodne obvoznice Domžal. Čez območje občine Domžale poteka avtocesta A1. Najbližji priključki na avtocesto so v Zaborštu, Krtini in Šentjakobu.

Iz smeri Kamnika proti Ljubljani poteka skozi središče Domžal tudi pomembna regionalna cesta R3-644 (Kamniška – Ljubljanska – Savska cesta). Regionalna cesta R2-415 povezuje Želodnik z Moravčami ter se v Krtini priključuje na avtocestno omrežje. Sistem državnih cest dopolnjujejo še lokalne ceste. Pomembnejše lokalne ceste imajo funkcijo zbirnih cest. Pomembna je recimo Koliška cesta, ki poteka vzporedno s Kamniško cesto.

Vzporednici Šaranovičevi cesti predstavljata Pelechova cesta, ki povezuje Mengeš, Preserje in Radomlje, in cesta, ki jo sestavljajo Ljubljanska, Karantanska, Kopališka in Krumperška cesta. Ta na južni strani omejuje mestno središče, hkrati pa se priključuje na Šaranovičevo cesto in prek priključka Domžale na avtocesto. Ta povezava je zelo privlačna, saj predstavlja najkrajšo vez med avtocesto in mestnim središčem¹⁵. Na območju mesta so pomembne ceste še Slamnikarska in Ljubljanska cesta, Cesta talcev in Prešernova cesta.

V Prometni študiji, ki jo je leta 2006 izdelalo podjetje PNZ, so opisane obremenitve najpomembnejših cestnih odsekov v občini. Leta 2005 so bile največje obremenitve na avtocesti južno od priključka Domžale in na trzinski vpadnici južno od Trzina, kjer je bilo na obeh cestah zabeleženih več kot 40.000 vozil/dan. Na tem avtocestnem odseku je bilo v jutranjih konicah okrog 3000 vozil/h v eni smeri in 2000 vozil/h (smer) v popoldanski konici. Trzinska vpadnica je bila v jutranji konici obremenjena z 2400 vozili/h in smer, v popoldanski konici pa 2200 vozili/h in smer.

¹⁵ Prometna študija občine Domžale, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, 2006, str.: 4.

Večje obremenitve omrežja se pojavljajo tudi na cesti G2-104 (Kranj – Mengeš – Trzin) skozi Mengeš. Na odseku med Kolodvorsko in Grobeljsko je bilo okoli 22.000 vozil/dan, v jutranji konici okoli 1.100 vozil/h in smer, v popoldanski pa okoli 1.000 vozil/h in smer. Na območju občine Domžale so najbolj obremenjene Šaranovičeva, Kamniška, Ljubljanska in Kopališka cesta.

Na Šaranovičevi cesti se največje obremenitve pojavljajo na odseku med Ljubljansko cesto in Bukovčevo ulico, in sicer okoli 21.000 vozil/dan. V jutranji konici je tu okoli 1.000 vozil/h in smer, v popoldanski pa okoli 800. Na Kamniški cesti je največ prometa na odseku med Petrovčevo ulico in Ljubljansko cesto – okoli 19.000 vozil/dan; pri čemer v jutranji konici do 1.000 vozil/h in smer, v popoldanski pa do 800 vozil/h in smer.

Ljubljanska cesta je najbolj obremenjena na odseku med Ulico Matije Tomca in Karantansko cesto, kjer je okoli 17.000 vozil/dan; od česar v jutranji konici okoli 900 vozil/h in smer, v popoldanski pa okoli 800. Na Kopališki ulici je okoli 13.000 vozil/dan; od česar v jutranji konici do 800 vozil/h in smer, v popoldanski konici pa do 600 vozil/h in smer¹⁶.

Skozi območje občine in samo središče Domžal poteka tudi enotirna regionalna železniška povezava med Kamnikom in Ljubljano.

Kamnik

Na območju občine Kamnik je prometnica najvišjega reda regionalna cesta R1-225 (Gornji Grad – Kamnik – Mengeš), ki predstavlja tudi obvoznico okrog mesta Kamnik. Na jugu Kamnika se ta cesta razcepi na tri pomembnejše povezave R3-644 (Radomlje – Domžale – Ljubljana), R1-225 (Kamniška cesta – Mengeš) in R2-413 (Moste – Vodice). Kamnik je proti vzhodu s cesto R2-414 (Tuhinjska dolina) povezan z Vranskim, v smeri proti severu pa s cesto R3-923 do Kamniške Bistrice.

Za občino Kamnik so značilne dnevne migracije v Ljubljano, ki povzročajo močne prometne obremenitve predvsem z osebnimi vozili.

V Prometni študiji dela občine Kamnik, ki jo je izdelalo podjetje City Studio, so opisane posamezne obremenitve na nekaterih najbolj izpostavljenih odsekih cest v letu 2004. Največje prometne obremenitve na cestnem odseku se pojavljajo na odseku Obvozne ceste med Šolsko ulico in Cankarjevo cesto. V smeri proti jugu je bilo v jutranji konici izmerjenih 1.193 vozil/h, v smeri proti severu pa 606 vozil/h. V popoldanski konici je bilo na odseku v smeri proti jugu zabeleženih 762 vozil/h in 1.064 vozil/h v smeri proti severu.

Kamnik je z Ljubljano povezan tudi z regionalno železniško povezavo, ki je na tej relaciji enotirna in ni elektrificirana. Na tem odseku deluje sistem vleke na dizelski pogon. Proga je glede na osno obremenitev, ki znaša 200kN oz. 80kN/m, klasificirana v razred C4. Na odseku Kamnik – Kamnik Graben pa se z osno obremenitvijo 180kN in 64kN/m uvršča v razred B2.

¹⁶ Ibid.

Prepustna moč vlakov v 24 urah znaša na celotni progi 42 vlakov, izkoriščenost prepustne moči pa znaša 89 %. Signalno varnostne naprave so na večini postaj ob Kamniški progi starejše izvedbe, razen Domžal in Črnuč, kjer so elektrotelefone.

Litija

Najpomembnejša cestna povezava na območju občine Litija je glavna cesta G2-108 (Zidani Most – Zagorje ob Savi – Litija – Dol – Ljubljana), ki jo dnevno uporablja veliko število dnevnih migrantov v smeri proti oz. iz Ljubljane. Zaradi velikih prometnih obremenitev na njej pogosto prihaja do zastojev.

Litija je preko ceste R2-416 povezana tudi s sosednjo občino Šmartno pri Litiji.

Na glavni cesti G2-108 je na odseku proti Ljubljani v jutranji konici do 800 vozil/h in smer, v popoldanski pa do 700 vozil/h in smer. Delež tovornega prometa znaša okoli 4%. Na drugih cestah je manj kot 200 vozil/h in smer.¹⁷

Preko območja občine Litija poteka tudi železniška povezava od Ljubljane do Zidanega Mosta. Proga je na tem delu dvotirna in elektrificirana. Sistem vleke je 3kV. Po osni obremenitvi 225 kN in 72 kN/m se odsek med Ljubljano in Litijo uvršča v razred D3. Prepustna moč vlakov v 24 urah znaša na tem odseku 300 vlakov, izkoriščenost prepustne moči pa je 51%. Signalno varnostne naprave so na tem delu elektrotelefone.

4.5 Kolesarski promet v obravnavanih občinah

Dol pri Ljubljani

Kolesarska infrastruktura v občini Dol pri Ljubljani je ob poteku lokalnih cestah zadovoljivo urejena. Največjo pomanjkljivost predstavljajo nekateri skorajda neprevozni odseki na državnih cestah, kjer so kolesarji zaradi gostega motornega prometa bolj izpostavljeni nevarnostim in neudobju.

S kolesom je gibanje oteženo predvsem na glavni cesti G2-108 (Zasavski cesti), ki je obremenjena z osebnim motoriziranim prometom. Poleg Zasavske ceste so problematične tudi mestne vpadnice v središče Ljubljane – predvsem Šmartinska in Zaloška cesta.

Zaradi gostega motornega prometa in hitrosti nad 50 km/h razmere za vožnjo po cestišču niso najbolj primerne. Pri pločnikih pa so problematične predvsem ozke in visoke klančine ter druge infrastrukturne ovire. Poudariti je treba tudi pomanjkanje oznak (talnih in vertikalnih), ki bi kolesarjem zagotavljale večjo opaznost ter jih varno usmerjale.

¹⁷ Ibidem. str.:4.

Parkiranje koles v bližini avtobusnih postajališč ni možno. Prebivalci občine, ki bi se želeli s kolesom peljati do najbližjega postajališča, od tam pa pot v Ljubljano nadaljevati z avtobusom, nimajo primerne mesta za shranjevanje koles. Na železniških postajah je parkiranje koles sicer možno pod nadstreškom, vendar so kolesarnice večinoma neatraktivno oblikovane in nekaterim tipom koles tehnično ne ustrezajo. Kolesarnice se ne nahajajo na vidnem in osvetljenem mestu, kar lahko vodi do kraje koles ali vandalizma. Parkiranje koles ni urejeno na sistemski ravni, prav tako standardi na tem področju niso zabeleženi v občinskih odlokih ali prostorskih aktih.



Slika 1: Križišče kolesarskih povezav v Brinju.

Domžale

Kolesarska infrastruktura na območju občine Domžale je pomanjkljivo urejena. Največ problemov se pojavlja na posameznih cestnih odsekih, kjer ni urejena kolesarska steza, vožnja po cestišču pa je zaradi gostega prometa in višjih hitrosti avtomobilov prenevarna. Prav tako so za kolesarje neugodno urejena nekatera križišča, kjer se pogosto pojavljajo tudi preozke in visoke klančine.

Za rekreativne kolesarje je relativno dobro urejena kolesarska pot ob reki Kamniški Bistrici. Kolesarji, ki kolo uporabljajo kot transportno sredstvo, pa so v veliko težjem položaju, saj se kljub ugodnemu terenu in majhnim razdaljam ne morejo povsem neovirano peljati po vsakodnevnih opravkih. Možnosti za dnevna potovanja s kolesom proti Ljubljani so kljub relativno majhni razdalji skorajda neuresničljive. Poleg problematičnih odsekov za kolesarje v občini Domžale so v slabem stanju tudi vpadnice na območju mesta Ljubljana (Šentjakob in

Šmartinska cesta). V nekoliko boljši situaciji so kolesarji, ki v Ljubljano prihajajo preko Črnuč in Dunajske ceste.

Parkiranje koles ni sistemsko urejeno. Občinski odloki in prostorski akti ne določajo nikakršnih standardov na področju kolesarskega parkiranja. Posledično so stojala za kolesa urejena zgolj ponekod in ne odražajo pravih potreb uporabnikov. V neposredni bližini avtobusnih postajališč ni urejenih kolesarskih stojal, kjer bi lahko uporabniki parkirali svoje kolo in pot nadaljevali z avtobusom. Na železniški postaji je parkiranje urejeno v kolesarnici starejše izdelave, ki pa ne zadošča potrebnim standardom (lokacija, dostopnost, atraktivnost, varnost in udobje).



Slika 2: Kolesarnica na železniški postaji v Domžalah.

Kamnik

Stanje kolesarske infrastrukture v občini Kamnik je podobno pomanjkljivo kot v občini Domžale.

Pogoji za rekreativne kolesarje so nekoliko boljši kot za vsakodnevne kolesarje. Za slednje je problematična predvsem dostopnost in povezanost kolesarskega omrežja. Prav tako je veliko cestnih odsekov prenevarnih za vožnjo po cestišču, pločniki pa so večinoma urejeni brez ustreznih klančin in oznak.

Uporaba kolesa za dnevno potovanje v Ljubljano bi sicer ob dobro urejenih povezavah lahko zaživela, saj je naklon terena ugoden. Parkiranje koles je na pomembnih postajališčih in postajah pomanjkljivo ter nesistemsko urejeno. Ureditev parkiranja koles ob navezavi na javni potniški promet (Bike & Ride) bi uporabnikom (predvsem dnevnim migrantom v

Ljubljano) omogočilo, da se od doma do najbližje postaje pripeljejo s kolesom, ga tam varno parkirajo in pot nadaljujejo z avtobusom ali vlakom.



Slika 3: Parkiranje koles ob avtobusni postaji v Kamniku.

Litija

Glede na razdaljo med Litijo in Ljubljano ni pričakovati, da bi ljudje na tej relaciji uporabljali kolo kot prevozno sredstvo za potovanja na delo oz. šolanje. Športnim kolesarjem je na tej relaciji na voljo povezava vzdolž lokalne ceste ob desnem bregu reke Save.

Parkiranje koles na železniških postajah je za dnevne migrante v Ljubljano nezadostno urejeno. Večina koles je naslonjenih ob stene, drogove ali ostalo urbano opremo. Na spodnji sliki so vidna prislunjena kolesa na železniški postaji v Kresnicah. Kljub zimskim razmeram je razvidno, da se ljudje za vožnjo s kolesom vseeno odločajo. Izboljšanje parkiranja za kolesarje na postajah in postajališčih bi povečalo možnosti za uporabo kolesa v kombinaciji z javnim potniškim prometom (Bike & Ride).



Slika 4: Parkiranje koles na železniški postaji Kresnice.

4.6 Javni potniški promet v obravnavanih občinah

Dol pri Ljubljani

Na območju občine Dol pri Ljubljani obstajajo naslednje oblike javnega potniškega prometa:

- mestni potniški promet,
- primestni potniški promet in
- železniški promet.

Zahodni del občine je povezan s progo mestnega potniškega prometa številka 21 (Bavarski Dvor – Beričevo). Avtobus pelje v smeri Ljubljane 38-krat na dan, v povprečju vsake pol ure in oskrbuje naselji Beričevo in Brinje.

Primestni potniški promet preko območja občine je zagotovljen ob poteku glavne ceste G2-108, kjer pelje avtobus iz Ljubljane 21-krat na dan s postajami: Brinje, Beričevo, Videm, Dol, Kleče, Dolsko in tri postaje v Senožetih. V smeri proti Ljubljani pelje avtobus 20-krat na dan. V času jutranje konice med 5.00 in 8.30 pelje v smeri Ljubljane 5 avtobusov, v smeri iz Ljubljane pa se v opoldanski konici med 12.30 in 16.30 odpelje 7 avtobusov. Ob sobotah in nedeljah avtobusi na omenjeni relaciji ne vozijo.

Slabša je povezava občine Dol pri Ljubljani z Litijo. Na relaciji Senožeti – Litija avtobus opravi zgolj pet voženj na dan.

Vožnja z avtobusom je na območju občine Dol pri Ljubljani dodatno subvencionirana s strani občine. Subvencija velja za vse potnike, ki na območju občine Dol pri Ljubljani vstopijo na

avtobus. Prevozniško podjetje Veolia je ob uvedbi elektronske vozovnice omogočilo še 20 % popust na povratno voznico.

Tabela 11: Število avtobusnih odhodov v/iz smeri Ljubljane za občino Dol pri Ljubljani.

Vir: Avris

Ljubljana - Senožeti					
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Skupaj	Režim
5	4	7	5	21	Š
2	2	5	3	12	ŠP
0	0	0	0	0	SO
0	0	0	0	0	NEP

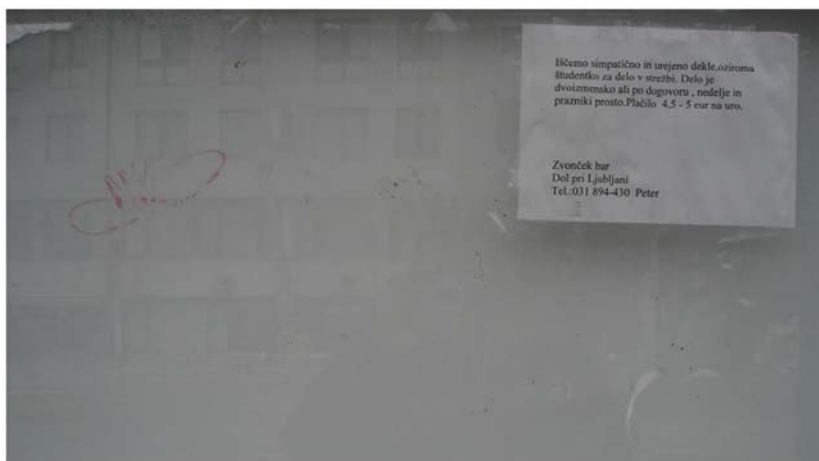
Senožeti - Ljubljana					
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Skupaj	Režim
5	4	7	4	20	Š
3	2	3	2	10	ŠP
0	0	0	0	0	SO
0	0	0	0	0	NEP

Iz Senožeti do Ljubljane vozi po voznem redu avtobus 37 minut. Potovalni časi se podaljšujejo v koničnem času ter krajšajo v izvenkoničnih časih. Oba pojava sta za uporabnike moteča in bistveno podaljšujeta občuteni potovalni čas uporabnikov avtobusa. Po priporočilu švicarskih načrtovalcev javnih prevozov je občuteni potovalni čas »od-postaje-do-postaje« – vsaj teoretično – enak vsoti »3 minute + planirani čas vožnje + pričakovana nezanesljivost« ali »50% razmika med dvema zaporednima vožnjama + planirani čas vožnje«.

Na območju občine je ena železniška potniška postaja in sicer v Lazah pri Dolskem, prebivalci pa uporabljajo tudi železniško postajo v Jevnici (občina Litija). Vlak iz Ljubljane pelje 27-krat na dan in 23-krat na dan v Ljubljano.

V jutranji konici v času med 5.00 in 8.30 v smeri proti Ljubljani odpelje 9 vlakov. V opoldanski konici pa med 12.30 in 16.30 pelje na relaciji Ljubljana – Litija 10 vlakov.

Avtobusna in železniška postajališča so na območju občine Dol pri Ljubljani dobro urejena. Njihova glavna slabost je predvsem pomanjkljivo informiranje, saj skoraj povsod manjkajo informacije o voznih redih.



Slika 5: Primer neprimerno urejene oglasna tabla na avtobusnem postajališču.

Domžale

V občini Domžale delujeta železniški primestni ter medkrajevni in primestni avtobusni promet. Na območju občine je 5 železniških in 22 avtobusnih postajališč. Avtobusne postaje v občini Domžale ni.

V času jutranje konice med 5.00 in 8.30 v smer Ljubljane odpelje 30 avtobusov. Iz Ljubljane pa v opoldanski konici med 12.30 in 16.30 29 avtobusov.

Tabela 12: Število avtobusnih odhodov v/iz smeri Ljubljane za občino Domžale.

Vir: Avris

Domžale - Ljubljana					
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Skupaj	Režim
30	18	17	20	85	Š
24	14	13	13	64	ŠP
10	7	8	6	31	SO
4	5	4	5	18	NEP

Ljubljana - Domžale					
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Skupaj	Režim
17	15	29	23	84	Š
14	12	22	16	64	ŠP
6	8	9	8	31	SO
3	4	4	7	18	NEP

Na območju občine Domžale je prevoznik Kam Bus d.d., skupaj s Slovenskimi železnicami uvedel integrirano mesečno vozovnico za vlak in avtobus, ki omogoča neomejeno število voženj na izbrani relaciji.

Enotna vozovnica za dijake in študente je subvencionirana s strani Ministrstva za šolstvo in šport in je izdana na eno osebo. Posamezne občine dajejo še dodatne subvencije: Kamnik dodatno subvencionira še 5 % cene, Domžale 10 % in Mengeš 15 %.¹⁸ Dijaki oz. študenti morajo za subvencijo izpolniti posebno vlogo, njena višina pa je odvisna od socialnega položaja družine. Cene mesečnih šolskih vozovnic se določajo skladno s Pravilnikom o subvencioniranju mesečnih vozovnic za dijake, vajence in študente višjih šol oziroma po Pravilniku o subvencioniranju vozovnic za študente. Za pridobitev subvencije mora imeti študent oz. dijak stalno prebivališče v občini, ki subvencionira vozovnico. Začasno prebivališče za pridobitev subvencije ne zadostuje. Za delavce oz. ostale prebivalce subvencionirana vozovnica ne obstaja, kar pomeni, da morajo za vozovnico plačati polno ceno (glede na kilometrski razred) in jo kupiti na svoje ime. Prenosna enotna vozovnica oz. na dobroimetje na tej relaciji ne obstaja. Poleg enotne mesečne vozovnice (splošne) obstaja tudi enotna tedenska vozovnica (splošna). Kombinirana oz. enotna vozovnica je najbolj razširjena med dijaki in študenti. Ostali teh vozovnic skorajda ne koristijo.

Poleg enotne vozovnice obstaja še KAM BUS vozovnica, ki velja samo na avtobusu in je v povprečju 5% cenejša od enotne. Možno je kupiti tudi kuponsko vozovnico, pri kateri se za 10 in več voženj upošteva 5% popust, za 30 in več voženj pa 10% popust.

V jutranji konici se iz Domžal v smer Ljubljane odpelje 6 vlakov. V opoldanski konici se iz Ljubljane v smeri Domžal odpelje 7 vlakov. Dnevno v smeri proti Ljubljani pelje 21 vlakov, nazaj pa 19.

Kamnik

Ponudba javnega potniškega prometa v Kamniku je podobna ponudbi v občini Domžale.

Tako v jutranji konici (5.00-8.30) kot v opoldanski konici (12.30-16.30) iz Kamnika v smeri proti Ljubljani odpelje po 18 avtobusov.

¹⁸ Po navedbah podjetja KAM BUS d.d.

Tabela 13: Število avtobusnih odhodov v/iz smeri Ljubljane za občino Kamnik.

Vir: Avris

Kamnik - Ljubljana					
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Skupaj	Režim
18	11	18	12	59	Š
14	9	11	8	42	ŠP
7	6	5	6	24	SO
4	4	4	5	17	NEP

Ljubljana - Kamnik					
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Skupaj	Režim
15	10	18	17	60	Š
9	8	14	11	42	ŠP
4	6	7	7	24	SO
3	4	4	6	17	NEP

Tudi na območju občine Kamnik je avtobusni prevoznik KAM BUS d.d. skupaj s Slovenskimi železnicami uvedel možnost nakupa enotne vozovnice, ki velja za avtobus in vlak. Pogoji za pridobitev subvencije za šolarje, dijake in študente so isti, le da je dodatno subvencioniranje cene vozovnice stvar dogovora med občino in koncesionarjem.

Cena enosmerne avtobusne vozovnice na relaciji Kamnik – Ljubljana znaša 3,10 EUR, med tem ko znaša cena enosmerne vozovnice za vlak na isti relaciji 2,31 EUR.

Med tednom se v smeri proti Ljubljani odpelje 17 vlakov na dan. V obratni smeri pa jih vozi 15 na dan. V jutranji konici med 5.00 in 8.30 se v smeri proti Ljubljani odpeljejo 4 vlaki, kolikor jih v opoldanski konici med 12.30 in 16.30 vozi tudi v obratni smeri.

Potovalni časi z vlakom so na relaciji Kamnik-Ljubljana v konicah med 42 in 49 minutami, hitra linija (le ena na dan) pa pot opravi v 30 minutah. Avtobusi isto relacijo opravijo med 40 in 50 minutami, a z večjimi odstopanji (saj so potovalni časi zelo odvisni od zastojev na mestnih vpadnicah).

Litija

Na območju občine Litija je možen prevoz s primestnim potniškim prometom in železnico.

Dnevni migranti v smeri proti Ljubljani najbolj množično uporabljajo železnico. V smeri proti Ljubljani dnevno odpelje 27 potniških vlakov, iz Ljubljane v smeri Litije pa 30 potniških vlakov. V jutranji konici v času med 5.00 in 8.30 se v Ljubljano odpelje 9 vlakov. V opoldanski konici med 12.30 in 16.30 pa v obratni smeri 10 vlakov.

Cena vozovnice za vlak na relaciji Litija – Ljubljana znaša 3,07 EUR.

Na relaciji Šmartno pri Litiji – Litija vozi tudi avtobus Slovenskih železnic, ki deluje kot napajalna linija za vlak. Tovrstno povezavo oglašujejo tudi Slovenske železnice.¹⁹ Vozovnico za avtobus Šmartno – Litija je možno kupiti samo pri avtobusnem šoferju, na železniških postajah pa jih ne prodajajo. Prav tako na avtobusu ni možno kupiti vozovnice, ki bi poleg avtobusa veljala še za vlak.

Zaradi ugodne železniške ponudbe je ponudba avtobusov v smeri proti Ljubljani manjša. Iz Litije v smeri proti Senožetim dnevno pelje zgolj pet avtobusov. Manjši kraji, kot so recimo Vače, z javnim potniškim prometom sploh niso povezani.

Drugo železniško postajališče se nahaja v Kresnicah, ki so podobno kot Litija dobro povezane z Ljubljano. Na železniškem postajališču v Jevnici vlaki sicer stojijo, vendar je postajno poslopje zaprto in ne obratuje. Veliko prikrajšanje za storitve javnega potniškega prometa občutijo krajani naselja Ribče, ki se nahaja ob cesti G2-108 in meji na občino Dol pri Ljubljani. Avtobusno postajališče v Ribčah je za postajališčem Senožeti prvo, ki leži v občini Litija. Potniki, ki vstopajo na tej postaji, ne uživajo ugodnosti subvencionirane vozovnice, kot jo uživajo potniki, ki vstopajo na postajališčih znotraj občine Dol pri Ljubljani. Medtem ko je cena avtobusne vozovnice na relaciji Senožeti – Ljubljana 1,35 EUR, znaša cena avtobusne vozovnice na relaciji Ribče – Ljubljana 3,10 EUR. Vožnja od Ribč do prvega postajališča v občini Dol pri Ljubljani (Senožeti) znaša 1,80 EUR.

Potovalni časi so na relaciji Litija – Ljubljana med 25 in 34 minutami, vlaki v koničnem obdobju vozijo brez frekvence, a odmiki niso večji od 30 minut. Točnost in zanesljivost nista na zaželenem nivoju in podaljšujeta občutene potovalne čase. Avtobusi po levem bregu Save za celotno pot (Litija – Ljubljana) potrebujejo 58 minut. Relacija Litija – Ljubljana je ena redkih v Sloveniji, kjer je ponudba tirnega prevoza časovno konkurenčna osebnemu prevozu, a le če ima potnik cilj in izvor potovanja v bližini železniških postaj!

Avtobusna postajališča so zaradi manjšega interesa potnikov tudi slabše urejena. Na postajališčih manjkajo tudi osnovne informacije o vozniških redih avtobusov. Železniške postaje so bolj urejene. Prav tako so informacije na železniških postajah potnikom dostopnejše.

Tabela 14: Število avtobusnih odhodov v/iz smeri Ljubljane za občino Litija.

Vir: *Avris*

Ljubljana – Litija					
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Skupaj	Režim
1	2	1	0	4	Š
1	2	1	0	4	ŠP
0	0	0	0	0	SO
0	0	0	0	0	NEP

¹⁹ <http://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/dodatna-ponudba/avtobusni-prevozi>

Litija - Ljubljana					
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Skupaj	Režim
1	2	1	0	4	Š
1	2	1	0	4	ŠP
0	0	0	0	0	SO
0	0	0	0	0	NEP

4.7 Mirujoč promet v obravnavanih občinah

Dol pri Ljubljani

Na področju mirujočega prometa v občini Dol pri Ljubljani ni zaznati bistvenih problemov.

Domžale

Po podatkih Prometne študije²⁰ je bilo na območju ožjega mestnega središča na voljo 6.574 parkirišč, od tega 2.245 javnih, 1.210 stanovanjskih in 1.186 poslovnih. Na 180 parkiriščih v mestnem središču je parkiranje časovno omejeno. Samo povpraševanje po parkiranju ni bilo posebej raziskano, vendar pa naraščajoči trendi uporabe osebnih motornih vozil kažejo, da bo v prihodnosti število parkirnih mest primanjkovalo.

Kamnik

Področje mirujočega prometa je urejeno z Odlokom o minimalnem številu parkirnih mest, ki jih mora zagotoviti investitor v primeru gradnje na območju Občine Kamnik.²¹

V občini Kamnik je parkiranje osebnega avtomobila oteženo ob starejših večstanovanjskih objektih ter v neposredni bližini starega mestnega jedra v Kamniku. V starem mestnem jedru je urejena tudi plačljiva modra cona.

²⁰ Prometna študija občine Domžale, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, 2006, str.6.

²¹ Dokument je dostopen na spletu:

<http://www.kamnik.si/resources/files/doc/predpisi/OdlokOminSteviluParkirnihMestNaObmocjuObcineKamnik.doc>

Litija

Parkiranje z osebnimi avtomobili je oteženo na območju središča mesta Litija, Rozmanovem trgu in Graški Dobravi, kjer so stanovanjski bloki. Parkirne kapacitete na teh območjih so bile zgrajene za potrebe prebivalcev pred 20 leti.

V neposredni bližini železniške postaje Litija je urejeno parkirišče, ki ga med drugim uporabljajo tudi dnevni migranti z vlakom v Ljubljano.

Za področje mirujočega prometa na ravni občine ni sprejet poseben odlok.



Slika 6: Parkiranje ob železniški postaji v Litiji.

4.8 Prometna varnost v obravnavanih občinah

Dol pri Ljubljani

Podatki o prometnih nesrečah in posledicah za občino Dol pri Ljubljani so vštetni v podatke za celotno območje PP Ljubljana Bežigrad in zaradi tega niso primerljivi s podatki za ostale občine.

Domžale

Gibanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic za območje PP Domžale v obdobju 2006 – 2008 je razvidno iz naslednje tabele (Tabela 15).

Tabela 15: Število prometnih nesreč in njihove posledice na območju Policijske postaje Domžale.

Vir: Letna poročila o delu Policijske uprave Ljubljana, www.policija.si

območje		prometne nesreče				posledice		
		vse nesreče	nesreče s smrtnim izidom	nesreče s telesnimi poškodbami	nesreče z materialno škodo	mrtvi	hudo telesno poškodovani	lahko telesno poškodovani
PP Domžale	2006	716	11	256	449	11	29	355
	2007	674	2	288	384	2	34	387
	2008	548	6	215	327	6	24	287

Kamnik

Gibanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic za območje PP Kamnik v obdobju 2006 – 2008 je razvidno iz naslednje tabele (Tabela 16).

Tabela 16: Število prometnih nesreč in njihove posledice na območju Policijske postaje Kamnik.

Vir: Letna poročila o delu Policijske uprave Ljubljana, www.policija.si

območje		prometne nesreče				posledice		
		vse nesreče	nesreče s smrtnim izidom	nesreče s telesnimi poškodbami	nesreče z materialno škodo	mrtvi	hudo telesno poškodovani	lahko telesno poškodovani
PP Kamnik	2006	301	1	162	138	1	19	226
	2007	328	3	184	141	3	13	238
	2008	264	1	141	122	1	20	166

Litija

Gibanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic za območje PP Litija v obdobju 2006 – 2008 je razvidno iz naslednje tabele (Tabela 17).

Tabela 17: Število prometnih nesreč in njihove posledice na območju Policijske postaje Litija.

Vir: Letna poročila o delu Policijske uprave Ljubljana, www.policija.si

območje		prometne nesreče				posledice		
		vse nesreče	nesreče s smrtnim izidom	nesreče s telesnimi poškodbami	nesreče z materialno škodo	mrtvi	hudo telesno poškodovani	lahko telesno poškodovani
PP Litija	2006	228	4	92	132	5	6	115
	2007	228	4	115	109	4	16	159
	2008	176	1	85	90	3	16	102

4.9 Mnenja zainteresirane javnosti

Prvi del analize je predstavljala analiza statističnih podatkov. V drugem delu smo se lotili analiziranja stanja v okviru delavnic, kjer smo z razgovori z lokalnim prebivalstvom skušali izluščiti, kaj uporabniki občutijo kot problem in kako bi ga lahko rešili. V tem kontekstu sta bili opravljene delavnici v Dolu pri Ljubljani (skupaj z Litijo) in v Kamniku (skupaj z Domžalami).

Na delavnici v Dolu pri Ljubljani so bile izpostavljene predvsem naslednje skupine problemov uporabnikov (pod narekovaji so zapisane izjave sodelujočih):

- javni potniški promet:
 - »JPP bi bil uporabnejši, če ne bi bilo potrebno kupiti dodatne karte za LPP.«
 - »Trasa linije LPP – Beričevo bi morala biti daljša.«
 - »V kombinaciji z LPP obstoječ sistem JPP ni uporaben – prestopanje je predrago in prezamudno.«
 - »Želim si prestopati med primestnim in mestnim JPP brez kupovanja dveh vozovnic.«
 - »Zakaj v Ribčah praktično ni avtobusa?«
 - »Zakaj je dobra avtobusna ponudba zgolj do Senožeti? Zakaj ne do Litije?«
 - »Kakšne so možnosti sofinanciranja sistema JPP s strani občine?«
 - »Avtobus naj ne vozi samo v Litijo. Kaj pa ostali kraji v občini?«
 - »Zakaj cene vozovnic niso zaokrožene?«
 - »Koliko bi nas stal minimalni standard ponudbe JPP?«
 - »Želim si bolj pogoste avtobuse ob najbolj zaželenih urah.«
 - »Zakaj se zapirajo železniške postaje?«

- »Zagotoviti se mora informiranje o usklajenih (veljavnih) vozniških redih vseh ponudnikov prevozov.«
- »Zakaj med počitnicami ni avtobusov?«
- hoja in kolesarjenje:
 - »Uporaba kolesa za pot v Ljubljano pride v poštev samo ob zagotovljeni varnosti in ustrezni umestitvi trase v prostor.«
 - »Cesta čez Sneberje je nevarna za kolesarje.«
 - »Zakaj ni možno uvesti sistema »s kolesom na avtobus« in »s kolesom na vlak« oz. zakaj je ta možnost omogočena samo na »turističnih vlakih?«
 - »Zakaj na železniških oz. avtobusnih postajališčih ni varnih parkirišč za kolesa?«
 - »Vzpostaviti se mora sistem informiranja o kolesarskih poteh (katera pot je hitra, varna, ...)«
- parkiranje:
 - »Kakšna je dejanska vizija MOL-a glede JPP in parkirne politike?«
 - »Kakšne so realne možnosti uporabe P+R sistema v kombinaciji z vozovnico za LPP?«
 - »Parkirišč v LJ ne bo dovolj za današnji obseg prometa.«
 - »Bo Ljubljana uvedla »city bike« sistem?«
 - »Ali je mogoče zagotoviti parkiranje ob železniških postajah in nadaljevanje poti z vlakom?«
- prometna situacija:
 - »Savska cesta je preobremenjena... zakaj ni 4-pasovnica?«

Na delavnici v Kamniku so bili izpostavljene predvsem naslednje skupine problemov uporabnikov (pod narekovaji so zapisane izjave sodelujočih):

- javni potniški promet:
 - »Povečajo naj se frekvence prevozov!«
 - »Mesečne vozovnice za JPP so predrage!«
 - »Ali je res, da bodo nove koncesije prinesle do 20% pocenitev cen vozovnic?«
 - »Zakaj število potnikov na sredstvih JPP še vedno pada?«
 - »V Kamniku naj se uvede (pri)mestna krožna linija!«
 - »Ali je obstoječa trasa železnice res optimalna? Zakaj vlaki ne stojijo npr. na Viču? Uvedejo naj se nove postaje v Ljubljani, ki bodo omogočale prijaznejše doseganje potovalnih ciljev!«
 - »Neustrezni vozni redi vlakov – predvsem zjutraj!«
 - »Povečati je potrebno število hitrih vlakov med 6. in 9. uro ter med 14. in 17.«
 - »Potrebna je modernizacija železniške proge! (kakšne so možnosti, finančni stroški, kdo vse so potencialni akterji?)«
 - »Čas potovanja v Ljubljano z JPP se mora zmanjšati!«
 - »Zakaj ni integracije sistema LPP s prihodi iz okolice (problem nadaljnjih potovanj v LJ)?«
 - »Potrebni so tako dodatni vlaki kot tudi nove postaje!«

- »Kako je lahko lhan povezan zgolj z dvema avtobusoma zjutraj in dvema popoldne?«
- »Ali je mogoče drugače rešiti problem prevozov otrok v šolo v občini Domžale?«
- »Zakaj vlaki vozijo zgolj do glavne postaje, ne pa tudi do centrov, ki jih obiskujejo delavci, dijaki, študenti,...?«
- »Kako je mogoče posodobiti način kupovanja vozovnic – vlak... (zamude, čakalni časi,...)?«
- »Zakaj ni integracije šolskih in ostalih avtobusnih prevozov?«
- »Zakaj vozovnica JPP ni integrirana (zakaj v vozovnici s primestja ni zajeta tudi uporaba LPP)?«
- »Kakšne so možnosti podaljšanja železniške proge do Stranj?«
- »Ne zapirat železniških postaj (Kamnik Graben, Kamnik mesto,...)«
- hoja in kolesarjenje:
 - »Kamnik potrebuje boljše kolesarske povezave (tako v mestu, kot tudi proti LJ)!«
 - »Kakšne so možnosti kolesarske povezave ob Kamniški Bistrici?«
- parkiranje:
 - »Kako se je mogoče izogniti vedno večjemu problemu parkiranja v Ljubljani?«
 - »Kratkoročno naj se ob železniških postajah zagotovijo parkirna mesta (Jarše, Domžale,...)!«
- prometna situacija:
 - »Kakšen vpliv lahko ima prometna ureditev Ljubljane (npr. ločeni pasovi za JPP?) na migracije iz kamniške smeri?«

Cilji in ciljne vrednosti

5.1 Skupna vizija razvoja prometa in mobilnosti s poudarkom na javnem potniškem prometu

Na podlagi uvodnih analiz, predvsem pa mnenj, razgovorov in verifikacij občutenih problemov uporabnikov lahko definiramo naslednjo vizijo razvoja prometa in mobilnosti s poudarkom na javnem potniškem prometu:

- **v smeri Dol pri Ljubljani / Litija:**
 - *Sklop: Izboljšave tarifnega sistema:*
 - pocenitev avtobusnih vozovnic na »nivo Dol«,
 - uvedba enotne/kombinirane vozovnice, ki bi veljala na avtobusih in železnici (»kot Kamnik«),
 - uvedba enotne/kombinirane vozovnice, ki bi veljala tudi na ljubljanskem mestnem avtobusu.
 - *Sklop: Dvig obsega ponudbe avtobusnih prevozov:*
 - podaljšanje linij od Senožeti »vsaj« do Ribč,
 - okrepitev linij na levem bregu Save, vključno z navezavo Vač,
 - uvedba linije/povezav do Domžal.

- *Sklop: Skrajšanje potovalnih časov z avtobusom:*
 - skrajšanje časa pri vstopanju,
 - za plačnike »na vozilu« zaokrožitev cen.

- *Sklop: Postajališča&prestopanje:*
 - informiranje,
 - parkiranje koles,
 - parkiranje osebnih avtomobilov,
 - kolo na avtobus.

- *Sklop: Kolesarske poti do Ljubljane*

- *Sklop: Integracija šolskih in javnih avtobusnih prevozov*

- **v smeri Domžale / Kamnik:**
 - *Sklop: Izboljšanje potovanj z železnico:*
 - modernizacija obstoječega tira / izgradnja drugega tira,
 - sprememba organizacije prometa (direktni vlaki / ustavljanje na več postajah).

 - *Sklop: Izboljšave tarifnega sistema:*
 - pocenitev avtobusnih vozovnic.

 - *Sklop: Dvig obsega ponudbe avtobusnih prevozov:*
 - povečanje števila voženj avtobusov,
 - uvedba mestnega avtobusa.

 - *Sklop: Skrajšanje potovalnih časov z avtobusom:*
 - skrajšanje časa pri vstopanju,
 - za plačnike »na vozilu« zaokrožitev cen.

 - *Sklop: Postajališča&prestopanje:*
 - informiranje,
 - parkiranje koles,
 - parkiranje osebnih avtomobilov,
 - kolo na avtobus.

 - *Sklop: Kolesarske poti do Ljubljane*

 - *Sklop: Integracija šolskih in javnih avtobusnih prevozov*

5.2 Opredelitev jasnih in merljivih ciljev ter realnih kazalnikov

Zgornji spisek je še vedno (sicer prečiščen in strukturiran) spisek želja. V naslednjem koraku bomo cilje konkretizirali, kar pomeni, da bomo za vsak sklop določili konkretne cilje in kvantificirane kazalnike.

Izboljšave tarifnega sistema

Pocenitev avtobusnih vozovnic:

Avtobusne vozovnice (izhodiščne cene!) se pocenijo za/na približno 50 % sedanje vrednosti; tako stanejo avtobusne vozovnice (mesečne) približno enako kot železniške.

Uvedba enotne/kombinirane vozovnice, ki bi veljala na avtobusih in železnici:

Potniki, ki posedujejo termenske vozovnice (kupljene ali pri avtobusnem prevozniku ali pri železniškem prevozniku), lahko prosto izbirajo prevozno sredstvo.

Uvedba enotne/kombinirane vozovnice, ki bi veljala tudi na ljubljanskem mestnem avtobusu:

Potniki lahko z veljavno primestno vozovnico v določenem časovnem obdobju prestopijo na avtobus mestnega prometa brez doplačila.

Dvig obsega ponudbe avtobusnih prevozov

Podaljšanje linij od Senožeti »vsaj« do Ribč

Okrepitev linij na levem bregu Save, vključno z navezavo Vač:

Prebivalci ob levem bregu Save morajo imeti vsaj vsaki dve uri povezavo do Ljubljane, tudi pozno popoldne in zvečer.

Uvedba linije/povezav do Domžal:

S sredstvi JPP mora biti možno v razumnem času pripotovati v Domžale.

Skrajšanje potovalnih časov z avtobusom

Skrajšanje časa pri vstopanju; za plačnike »na vozilu« zaokrožitev cen »navzdol«

Pri vstopanju na avtobuse se – pogosto – izgublja precej časa; potovalni časi bi se ob učinkovitejšem »ticketingu« morali skrajšati do 5 minut (merjeno na celotni potezi).

Postajališča & prestopanje

Informiranje

Potnikom mora biti ob prihodu na postajališče povsem jasno, »od kod, kam, kdaj, po kakšni ceni (vključno s tem, kako se kupi vozovnica)« se lahko v danem trenutku odpeljejo!

Parkiranje koles

Na izbranih postajališčih je treba zagotoviti varno (!) puščanje koles.

Parkiranje osebnih avtomobilov

Na železniških postajališčih je treba omogočiti, da lahko vsak, ki želi uporabiti vlak (!), »brez ovir« pusti osebno vozilo pri postajališču.

Kolo na avtobus

Omogočiti je treba – a le za izbrane linije in termine, morda tudi dimenzije koles – možnost »s kolesom na avtobus«.

Kolesarske poti do Ljubljane

Kolesarjem mora biti »jasno«, kje se je možno odpeljati proti Ljubljani; ponuditi i) informacijo, ii) sklenjeno kolesarsko pot.

Integracija šolskih in javnih avtobusnih prevozov

Občine (pre)velik del svojih proračunov namenjajo prevozom šoloobveznih otrok v šolo:

Del posebnih prevozov ponuditi »ostalim« občanom, del šoloobveznih otrok prepeljati z rednimi linijami. Na ta način ali i) z istim obsegom javnega občinskega denarja ponuditi več, ali ii) prihraniti del proračunskih sredstev, namenjenih prevozu šoloobveznih otrok. Ker gre za varnostno in organizacijsko občutljive prevoze, je realno možno doseči le 20% prihranka.

Oblikovanje ukrepov

Cilje, ki smo si jih zastavili in jih s pokazatelji napravili merljive, smo v nadaljevanju razdelili na dve skupini:

- na tiste, kjer ključ do rešitve leži predvsem izven samih občin; izstopajo ukrepi, ki bi jih morala izvesti predvsem MOL (pa tudi LUR, država, tirni prevoznik, DRSC) (6.1), seveda pa pri tem (finančna) participacija občin, kakor tudi artikulirana politična volja občin nista izključena oziroma sta (verjetno) potrebni,
- na tiste, ki jih je moč izpeljati predvsem z lastnimi močmi občin (6.2).

6.1 Ukrepi zunanjih deležnikov

Ukrepi Mestne občine Ljubljana

- Zagotavljanje »rumenih pasov« in prijaznih prometnih režimov za hitrejše potovanje avtobusov; je (ključen!) ukrep, da bi se potovalni časi avtobusov lahko skrajšali! Razvojni dokumenti MOL-a in LUR-a le-to obljublja!
- Zagotavljanje sklenjenih kolesarskih poti po območju MOL.
- Posredno je tudi urejenost postajališč (informiranje) in takse za peronizacijo avtobusov (kar posredno vpliva na ceno vozovnic) v rokah MOL-a.
- Uvajanje enotne vozovnice za LUR. Ta ukrep je zapisan v vseh razvojnih dokumentih (LUR-a), tudi (potrebna) tehnologija je na voljo. Resna ovira – vsaj po trenutnem stanju – je neusklajen koncept »enotne vozovnice«, kjer državni načrti (projekt IJPP) in projekti (LUR) za enkrat še niso usklajeni.

Ukrepi na državni ravni

- Izvajanje projekta IJPP je ključno za / proti uvajanju enotne vozovnice, tarifno politiko / subvencioniranje s strani občin.
- Izvajanje infrastrukturnih programov (dvig kapacitet infrastrukture, nakup zmogljivejših vlakovnih kompozicij) je v rokah SŽ, torej posredno v državnih rokah.
- Pogoji, pod katerimi se bodo podelile koncesije, izplačevale subvencije, podeljevala dovoljenja za integracijo šolskega in rednega JPP, podeljevala dovoljenja za podaljševanja mestnih linij čez meja MOL, so v rokah DRSC.
- Spremembe oziroma izboljšave Pravilnika o subvencioniranju prevozov dijakov, študentov so v rokah pristojnih ministrstev.
- Plačila občin neposredno zmanjšujejo državno subvencijo, saj jih morajo koncesionarji šteti k prihodkom.

6.2 Scenarij »Občinski ukrepi«

Na podlagi izločanja tistih ukrepov, kjer so možnosti avtonomne implementacije omejene (le-ti so v nadaljevanju zapisani v sivem tonu), smo za konkretni akcijski program evidentirali naslednje ukrepe:

- **za Dol pri Ljubljani in Litijo:**
 - *Sklop: Izboljšave tarifnega sistema:*
 - pocenitev avtobusnih vozovnic na »nivo Dol«,
 - uvedba enotne / kombinirane vozovnice, ki bi veljala na avtobusih in železnici,
 - uvedba enotne / kombinirane vozovnice, ki bi veljala tudi na ljubljanskem mestnem avtobusu.
 - *Sklop: Dvig obsega ponudbe avtobusnih prevozov:*
 - podaljšanje avtobusnih linij od Senožeti »vsaj« do Ribč,
 - okrepitev linij na levem bregu Save, vključno z navezavo Vač,
 - uvedba linije / povezav do Domžal.
 - *Sklop: Skrajšanje potovalnih časov z avtobusom:*
 - skrajšanje časa pri vstopanju;
 - za plačnike »na vozilu« zaokrožitev cen.
 - *Sklop: Postajališča & prestopanje:*
 - informiranje,
 - parkiranje koles,
 - parkiranje osebnih avtomobilov,
 - kolo na avtobus.
 - *Sklop: kolesarske poti do Ljubljane*
 - *Sklop: Integracija šolskih in javnih avtobusnih prevozov*

- **za Domžale in Kamnik:**
 - *Sklop: Izboljšanje potovanj z železnico:*
 - modernizacija obstoječega tira / izgradnja drugega tira
 - sprememba organizacije prometa (direktni vlaki / ustavljanje na več postajah)
 - *Sklop: Izboljšave tarifnega sistema:*
 - pocenitev avtobusnih vozovnic.
 - *Sklop: Dvig obsega ponudbe avtobusnih prevozov:*
 - povečanje števila voženj avtobusov,
 - uvedba mestnega avtobusa.
 - *Sklop: Skrajšanje potovalnih časov z avtobusom:*
 - skrajšanje časa pri vstopanju,
 - za plačnike »na vozilu« zaokrožitev cen.
 - *Sklop: Postajališča & prestopanje:*
 - informiranje,
 - parkiranje koles,
 - parkiranje osebnih avtomobilov,
 - kolo na avtobus.
 - *Sklop: Kolesarske poti do Ljubljane*
 - *Sklop: Integracija šolskih in javnih avtobusnih prevozov*

6.3 Sklop ukrepov v smeri Litija / Dol pri Ljubljani

6.3.1 Izboljšanje/vzpostavitev nivoja ponudbe avtobusnega javnega potniškega prometa

Naselja na desnem bregu Save imajo za slovenske razmere dokaj dobro ponudbo za prevoz po železnici. Šepa ponudba na levem bregu, zato smo kot prvi sklop ukrepov pripravili tri variante dviga standarda ponudbe avtobusnega prevoza v smeri Ljubljana, in sicer:

- za naselje Ribče,
- za potezo Ribče – Hotič ter
- za potezo Ribče – Hotič – Vače – (Litija)

Izboljšanje nivoja ponudbe avtobusnega javnega potniškega prometa za naselje Ribče

Analiza pogostnosti izvajanja voženj

Analiza pogostnosti izvajanja voženj je zaradi predvidene spremembe pravne ureditve, ki bo na tem področju predvidoma začela veljati 1.1.2011, opravljena za dve časovni obdobji:

- stanje gospodarske javne službe javnega medkrajevnega potniškega prometa (v nadaljevanju GJS JPP) do **31.12.2010**:

Na relaciji Ribče – Ljubljana (in obratno) se izvaja 5 oz. 6 voženj/dan v času voznorednega režima D* (Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka). Ob sobotah, nedeljah in praznikih na tej relaciji ni medkrajevnega avtobusnega prometa.

Tabela 18: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Ribče sp.

Vir: Register javnih linijskih prevozov, marec 2010, DRSC

Smer linije	Prihod	Voznoredni režim
Litija kegljišče - Ljubljana	5:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana	6:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	8:55	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana	9:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Zagorje ob S.	9:52	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana K	11:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	11:55	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana K	13:13	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Zagorje ob S.	15:02	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	15:23	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	16:53	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka

Legenda: vožnje za smer Ljubljana, vožnje za smer Litija

- stanje gospodarske javne službe JPP **po 1.1.2011**:

Na relaciji Ribče–Ljubljana (in obratno) bo izvajanih vsaj 6 parov voženj/dan v času šolskega pouka in vsaj 3 pari voženj/dan na delovni dan v času poletnih šolskih počitnic. Vožnje se bodo izvajale kot del GJS JPP v 1. koncesijskem območju. Razpisan minimalni standard povezav bo izvajan kot povezava Litija–Ljubljana in bo ob delavnikih v času poletnih šolskih počitnic smel biti še manjši, kot je trenutno. Ob sobotah, nedeljah in praznikih na tej relaciji ni razpisanega medkrajevnega avtobusnega prometa.

Tabela 19: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču
Ribče sp. kot ga zahteva razpisna dokumentacija ²²

Vir: Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, Uradni list RS 73, 2009 in Razpisna dokumentacija za Koncesijo za opravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu (Portal javnih naročil, številka objave: JN1952/2010)

Smer linije	Prihod	Voznoredni režim
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.

Legenda: vožnje za smer Ljubljana, vožnje za smer Litija

Obstoječe stanje (do 31.12.2010) ter pričakovano stanje od 01.01.2011 ne omogočata resnično kakovostne uporabe javnega potniškega prevoza (odhod vsaj vsaki dve uri).

Analiza voznorednih tarif

Zaradi predvidene spremembe pravne ureditve, ki bo na področju GJS JPP predvidoma začela veljati 1.1.2011, je tudi analiza cen avtobusnih prevozov (voznorednih tarif) opravljena v dveh delih:

- tarifna lestvica do 31.12.2010:
Cena vozovnic (enkratnih in mesečnih) se ne razlikuje od cen ostalih medkrajevnih prevozov v RS. Naslednja tabela (Tabela 20) prikazuje cenik avtobusnih in železniških tarif na obravnavanem območju. Trenutne tarife so previsoke, kar se odraža tudi na številu uporabnikov. Za dvig števila le-teh bi se prevozne tarife morale spustiti na nivo, primerljiv z železniškimi oz. bi se morale urediti na način, kot jih je uredila občina Dol pri Ljubljani.

²² Opomba: Razpisna dokumentacija za GJS JPP določa samo število avtobusnih povezav tekom dneva in morebitne časovne okvirne termine za izvajanje le teh.

Tabela 20: Pregled obstoječih tarif do 31.12.2010.*Vir: Avtobusna postaja Ljubljana d.d. in Slovenske železnice*

Relacija	Delavska mesečna	Dijaška mesečna	Enkratna
Senožeti–Ljubljana (subvencioniran medkrajevni avtobusni prevoz)	29,21 EUR	25,04 EUR	0,65 EUR
Ribče zg.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	111,60 EUR	Subvencija je odvisna od socialnega statusa in se deli v 4 razrede (50%, 30%, 17%, 7% od cene delavske).	3,05 EUR
Ribče sp.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	111,60 EUR		3,05 EUR
Kresnice–Ljubljana (Slovenske železnice)	73,92 EUR	Subvencija je odvisna od več različnih faktorjev (socialni status, bivanje v študentskem, dijaškem domu... in znaša med 5% in 60% oz. celo več).	2,31 EUR

- tarifna lestvica po 1.1.2011:

Cena vozovnic (enkratnih in mesečnih) se bo pocenila glede na trenutno veljavne tarife. Prevozne tarife se bodo spustile na Slovenskim železnicam primerljivo ceno (predvsem mesečne vozovnice), kar prikazuje naslednja tabela (Tabela 21).

Tabela 21: Pregled tarif po 1.1.2011.*Vir: Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, Uradni list RS 73,2009*

Relacija	Delavska mesečna	Dijaška mesečna	Enkratna
Senožeti–Ljubljana (subvencioniran medkrajevni avtobusni prevoz)	29,21 EUR	25,04 EUR	0,65 EUR
Ribče zg.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	76,80 EUR	Subvencija je odvisna od socialnega statusa in se deli v 4 razrede (50%, 30%, 17%, 7% od cene delavske).	2,40 EUR
Ribče sp.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	76,80 EUR		2,40 EUR
Kresnice–Ljubljana (Slovenske železnice)	73,92 EUR	Subvencija je odvisna od več različnih faktorjev (socialni status, bivanje v študentskem, dijaškem domu... in znaša med 5% in 60% oz. celo več).	2,31 EUR

Ukrepi

Bistveno izboljšanje ponudbe avtobusnega JPP, ki bi tudi zanesljivo povečalo število uporabnikov avtobusnega javnega potniškega prometa, lahko dosežemo na dva načina:

- s povečanjem pogostnosti izvajanja voženj in (hkrati!)
- s pocenitvijo vozovnic.

Ukrep povečanja pogostnosti izvajanja voženj je zaradi predvidene spremembe prikazan ločeno za dve obdobji (do 31.12.2010 in po 1.1.2011):

- povečanje pogostnosti voženj (do 31.12.2010):
Že obstoječe vožnje na relaciji Senožeti–Ljubljana je mogoče relativno enostavno podaljšati do Ribč. Predlagano je podaljšanje za štiri pare voženj/dan. S tem se vzpostavi dvourni celodnevni interval oz. v dnevnih konicah enourni interval avtobusnih povezav (9 parov voženj/dan) v obratovanju voznorednega režima D* (Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka).

Tabela 22: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Ribče sp. ob povečanem obsegu voženj.

Smer linije	Prihod	Voznoredni režim
Litija kegljišče - Ljubljana	5:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana	6:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Ribče	7:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ribče - Ljubljana	7:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	8:55	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana	9:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Zagorje ob S.	9:52	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana K	11:43	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	11:55	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana K	13:13	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Zagorje ob S.	15:02	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ribče - Ljubljana	15:55	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	15:23	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	16:53	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ribče - Ljubljana	17:50	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Ribče	17:50	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ribče - Ljubljana	20:50	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Ribče	20:50	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka

Legenda: vožnje za smer Ljubljana
dodane vožnje za smer Ljubljana,

vožnje za smer Litija
dodane vožnje za smer Litija

Zaradi podaljšanja voženj od Senožeti do naselja Ribče znaša celoten obseg dodatnih voženj na relaciji Senožeti–Ribče 18.000 km na leto. Trenutna cena prevoženega kilometra v GJS JPP je 1,71 EUR/km. V primeru podaljšanja do Ribč bi to znašalo 30.780 EUR letno. Upoštevati je potrebno, da prevoznik lahko v primeru premajhnih prihodkov na liniji zahteva maksimalno kompenzacijo, ki jo plača DRSC. Ta trenutno znaša 0,432 EUR/km. Strošek povečanja obsega prevozov se določi na način, da se od lastne cene prevozov (1,71 EUR/km) odšteje kompenzacija (0,432 EUR/km) in ves prihodek od prodanih vozovnic. Strošek povečanja obsega prevozov nosi občina naročnik, ki bi za tak obseg morala prispevati največ (v primeru, da se ne prodaja nobena vozovnica) 23.000 EUR.

- povečanje pogostnosti voženj (po 1.1.2011):
Že obstoječe vožnje na relaciji Senožeti-Ljubljana se podaljšajo do Ribč. Pogostnost voženj se poveča za 3 pare voženj/dan v času šolskega pouka in 6 parov voženj/dan v času poletnih šolskih počitnic. S tem se vzpostavi dvourni celodnevni interval oz. v dnevnikih konicah enourni interval avtobusnih povezav (9 parov voženj/dan) v obratovanju voznorednega režima D* (Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka).

Tabela 23: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Ribče sp. ob povečanem obsegu voženj po 1.1.2011.

Smer linije	Prihod	Voznoredni režim
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ribče - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ribče - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ribče - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ribče - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ribče - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ribče - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.

Legenda: vožnje za smer Ljubljana
dodane vožnje za smer Ljubljana,

vožnje za smer Litija
dodane vožnje za smer Litija

Cena in plačilo prevozov se določi v skladu s koncesijsko pogodbo.²³ Lastne cene in sofinanciranja države v tem trenutku ni mogoče natančno določiti. Ocenjujemo, da se vrednost lastne cene prevozov ne bo spremenila za več kot 5% in sofinanciranje države ne za več kot za 10%. Plačilo povečanja obsega prevozov se določi na način, da se od lastne cene prevozov odšteje nadomestilo za prevoze (EUR/km) in ves prihodek od prodanih vozovnic.

Pocenitev vozovnic

Podajamo izračun za občutno (80 %) pocenitev, kar bi krajanom Ribč omogočilo potovanja po ceni »nivoja Senožeti«. To varianto prikazuje naslednja tabela (Tabela 24).

Tabela 24: Predlog višine cene vozovnic.

Relacija	Delavska mesečna	Dijaška mesečna	Enkratna	Predlog (enkratna)	Predlog (Delavska mesečna)	Predlog (Dijaška mesečna)
Senožeti–Ljubljana (subvencioniran medkrajevni avtobusni prevoz)	29,21 EUR	25,04 EUR	0,65 EUR			
Ribče zg.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	111,60 EUR	Subvencija odvisna od socialnega statusa in se deli v 4 razrede (50%, 30%, 17%, 7% od cene delavske).	3,05 EUR	0,70 EUR	30 EUR	25 EUR
Ribče sp.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	111,60 EUR		3,05 EUR	0,70 EUR	30 EUR	25 EUR
Kresnice–Ljubljana (Slovenske železnice)	73,92 EUR	Subvencija je odvisna od več različnih faktorjev (socialni status, bivanje v študentskem, dijaškem domu... in znaša med 5% in 60% oz. celo več).	2,31 EUR			

Finančne konstrukcija

Prihodki od prodanih vozovnic se obračunajo pri plačilu prevozov (lastna cena – kompenzacija/nadomestilo – prihodki od prodanih vozovnic). Ocenjujemo, da je maksimalni potencial naselja Ribče, da se proda 10 mesečnih vozovnic in 50 enkratnih vozovnic/mesec. Letni prihodek iz naslova prodanih vozovnic bi torej lahko znašal:

²³ Razpisna dokumentacija za Koncesijo za opravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu (Portal javnih naročil, številka objave: JN1952/2010)

$$\begin{aligned} & 10 \text{ mesecev} \times 25 \text{ EUR}^{24} \times 10 \text{ mesečnih vozovnic} \\ & \quad + \\ & 12 \text{ mesecev} \times 0,70 \text{ EUR} \times 50 \text{ enkratnih vozovnic} \\ & \quad = \\ & 2.920 \text{ EUR} \end{aligned}$$

To pomeni, da občutna pocenitev vozovnic na omenjeni relaciji nima večjega vpliva na celotno kalkulacijo in posledično plačila dodatnih prevozov s strani občine. Ti ostajajo na nivoju 20.000 EUR letno.

Izvedba

Naročnik nadstandardnih prevozov (občina Litija) mora skleniti tripartitno pogodbo med koncesionarjem-prevoznikom, občino in državo (DRSC, Sektor za prevoze). Pogodba mora vsebovati naslednje prometno tehnične vsebine:

- obdobje izvajanja linije,
- voznoredne obrazce,
- cenik,
- plačilo prevozov – finančna razmerja.

Ocena tehnične izvedljivosti

Za podaljšanje linije je potrebno ugotoviti, kje in kako zagotavljati obračanje/stanje avtobusov. Načeloma je to možno ali:

- na glavni cesti (potrebno bi bilo zagotoviti obračališče) ali
- po lokalni cesti čez Ribče z novim postajališčem v naselju na lokalni cesti.

V obeh primerih je evidentiranih kar nekaj prometnovarnostnih tveganj (leva zavijanja avtobusa, vključevanja avtobusa na slabo preglednih mestih).

²⁴ Upoštevali smo dodatno subvencijo za dijaške vozovnice in dražjo delavsko vozovnico



Slika 7: Možen potek avtobusne linije po lokalni cesti čez naselje Ribče.

Ocena izvedljivosti s strani prevoznika

Glede na obstoječe vozne rede na liniji Senožeti–Dol pri Ljubljani–Ljubljana ocenjujemo, da obstoječi prevoznik ne bi smel imeti težav pri zagotavljanju podaljšane linije do Ribč. Pri podaljšanju linije do Ribč bi sicer prišlo do sprememb časov odhodov zaradi sprememb obratov vozil, vendar pa je iz obstoječih vozno rednih obrazcev razvidno, da majhno podaljšanje linije ne bi povzročilo potrebe po povečanju števila šoferjev in vozil na tej liniji.

Sklep

Implementacija obeh predlaganih ukrepov za naselje Ribče – povečanje pogostnosti voženj (na podlagi podaljšanja obstoječe avtobusne linije do Senožeti) in pocenitev tarif (za 80 %) bi občino Litija stala približno 20.000 EUR/leto.

K temu strošku je treba prišteti še strošek vzpostavitve novega postajališča v naselju Ribče.

Izboljšanje nivoja ponudbe avtobusnega javnega potniškega prometa za naselje Hotič

Analiza pogostnosti izvajanja voženj

Analiza pogostnosti izvajanja voženj za naselje Hotič je zaradi predvidene spremembe pravne ureditve, ki bo začela veljati predvidoma 1.1.2011, opravljena za dve obdobji:

- stanje gospodarske javne službe JPP **do 31.12.2010**:
Na relaciji Spodnji Hotič–Ljubljana (in obratno) se trenutno izvaja 5 oz. 6 voženj/dan v času voznorednega režima D* (Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka). Vožnje se izvajajo kot del gospodarske javne službe javnega medkrajevnega potniškega prometa. Ob sobotah, nedeljah in praznikih na tej relaciji ni medkrajevnega avtobusnega prometa.

Tabela 25: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Spodnji Hotič.

Vir: Register javnih linijskih prevozov, marec 2010, DRSC

Smer linije	Prihod	Voznoredni režim
Litija kegljišče - Ljubljana	5:37	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana	6:37	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	9:01	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana	9:37	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Zagorje ob S.	9:58	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana K	11:37	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	12:01	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana K	13:07	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Zagorje ob S.	15:08	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	15:29	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	16:59	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka

Legenda: vožnje za smer Ljubljana vožnje za smer Litija

- stanje gospodarske javne službe JPP **po 1.1.2011**:
Na relaciji spodnji Hotič–Ljubljana (in obratno) bo izvajanih vsaj 6 parov voženj/dan ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6 in vsaj 3 pari voženj/dan ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8. Vožnje se bodo izvajale kot del GJS JPP v 1. koncesijskem območju. Razpisan minimalni standard povezav bo izvajan kot povezava Litija–Ljubljana in bo ob delavnikih v času poletnih šolskih počitnic manjši od sedanjega. Ob sobotah, nedeljah in praznikih na tej relaciji razpis ne zahteva ponudbe. Primerjava obstoječega stanja (do 31.12.2010) in stanja po 01.01.2011 nam pokaže, da se standard ne bo bistveno spremenil.

Tabela 26: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču
Spodnji Hotič, kot ga zahteva razpisna dokumentacija ²⁵.

Vir: Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, Uradni list RS 73, 2009 in Razpisna dokumentacija za Koncesijo za opravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu (Portal javnih naročil, številka objave: JN1952/2010)

Smer linije	Prihod	Voznoredni režim
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.

Legenda: vožnje za smer Ljubljana

vožnje za smer Litija

Niti obstoječe stanje (do 31.12.2010) niti stanje od 01.01.2011 naprej ne omogočata kakovostne, dovolj pogoste (intervalne) navezanosti na Ljubljano z uporabo javnega potniškega prometa. Možnost uporabe javnega potniškega prometa v celem dnevu vsaj vsaki 2 uri je moč doseči le s povečanjem števila voženj.

Analiza voznorednih tarif

Zaradi predvidene spremembe pravne ureditve, ki bo na področju GJS JPP predvidoma začela veljati 1.1.2011, je tudi analiza voznorednih tarif opravljena za dve obdobji:

- tarifna lestvica do 31.12.2010:

Cena vozovnic (enkratnih in mesečnih) se ne razlikuje od cen ostalih medkrajevnih prevozov v RS. Naslednja tabela (Tabela 27) prikazuje cenik avtobusnih in železniških tarif na obravnavanem območju. Trenutne tarife so previsoke, kar se odraža tudi na številu uporabnikov. Za dvig števila le-teh bi se prevozne tarife morale spustiti na ceno, primerljivo Slovenskim železnicam oz. bi se morale urediti na način, kot jih je uredila občina Dol pri Ljubljani.

²⁵ Opomba: Razpisna dokumentacija za GJS JPP določa samo število avtobusnih povezav tekom dneva in morebitne časovne okvirne termine za izvajanje le teh.

Tabela 27: Pregled obstoječih tarif za Hotič do 31.12.2010.*Vir. Avtobusna postaja Ljubljana d.d. in Slovenske železnice*

Relacija	Delavska mesečna	Dijaška mesečna	Enkratna
Senožeti–Ljubljana (subvencioniran medkrajevni avtobusni prevoz)	29,21 EUR	25,04 EUR	0,65 EUR
Hotič zg.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	129,60 EUR	Subvencija je odvisna od socialnega statusa in se deli v 4 razrede (50%, 30%, 17%, 7% od cene delavske).	3,60 EUR
Hotič sp.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	129,60 EUR		3,60 EUR
Kresnice–Ljubljana (Slovenske železnice)	73,92 EUR	Subvencija je odvisna od več različnih faktorjev (socialni status, bivanje v študentskem, dijaškem domu... in znaša med 5% in 60% oz. celo več).	2,31 EUR
Litija–Ljubljana (Slovenske železnice)	98,24 EUR		3,07 EUR

- tarifna lestvica po 1.1.2011

Cena vozovnic (enkratnih in mesečnih) se bo znižala glede na trenutno veljavne tarife. Prevozne tarife se bodo spustile na Slovenskim železnicam primerljivo ceno (predvsem mesečne vozovnice), kar prikazuje naslednja tabela (Tabela 28).

Tabela 28: Pregled tarif za Hotič po 1.1.2011.*Vir: Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, Uradni list RS 73,2009*

Relacija	Delavska mesečna	Dijaška mesečna	Enkratna
Senožeti–Ljubljana (subvencioniran medkrajevni avtobusni prevoz)	29,21 EUR	25,04 EUR	0,65 EUR
Ribče zg.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	86,40 EUR	Subvencija je odvisna od socialnega statusa in se deli v 4 razrede (50%, 30%, 17%, 7% od cene delavske).	2,70 EUR
Ribče sp.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	86,40 EUR		2,70 EUR
Kresnice–Ljubljana (Slovenske železnice)	73,92 EUR	Subvencija je odvisna od več različnih faktorjev (socialni status, bivanje v študentskem, dijaškem domu... in znaša med 5% in 60% oz. celo več).	2,31 EUR
Litija–Ljubljana (Slovenske železnice)	98, 24 EUR		3,07 EUR

Ukrepi

Povečanje števila uporabnikov avtobusnega javnega potniškega prometa lahko dosežemo na dva načina:

- s povečanjem pogostnosti izvajanja voženj in (!hkрати)
- s pocenitvijo tarif oz. vozovnic.

Ukrep povečanja pogostnosti izvajanja voženj je zaradi predvidene spremembe zakonodaje podan za dve obdobji (do 31.12.2010 in po 1.1.2011):

- povečanje pogostnosti voženj (do 31.12.2010):

Že obstoječe vožnje na relaciji Senožeti–Ljubljana je mogoče relativno enostavno podaljšati do Sp. Hotiča. Predlagano je podaljšanje za štiri pare voženj/dan. S tem se vzpostavi dvourni celodnevni interval oz. v dnevnikih konicah enourni interval avtobusnih povezav (9 parov voženj/dan) v obratovanju vozno rednega režima D* (Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka).

Tabela 29: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču
Hotič sp. ob povečanem obsegu voženj.

Vir: Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, Uradni list RS 73,2009

Smer linije	Prihod	Voznoredni režim
Litija kegljišče - Ljubljana	5:37	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana	6:37	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana – Spodnji Hotič	7:49	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Spodnji Hotič – Ljubljana	7:49	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	9:01	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana	9:37	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Zagorje ob S.	9:58	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana K	11:37	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	12:01	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Litija kegljišče - Ljubljana K	13:07	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Zagorje ob S.	15:08	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Spodnji Hotič – Ljubljana	16:01	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	15:29	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Litija kegljišče	16:59	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Spodnji Hotič – Ljubljana	17:56	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana – Spodnji Hotič	17:56	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Spodnji Hotič – Ljubljana	20:56	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana – Spodnji Hotič	20:56	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka

Legenda: vožnje za smer Ljubljana
dodane vožnje za smer Ljubljana,

vožnje za smer Litija
dodane vožnje za smer Litija

Zaradi podaljšanja voženj od Senožeti do naselja Sp. Hotič znaša celoten obseg dodatnih voženj na relaciji Senožeti–Sp. Hotič 45.000 km na leto. Trenutna cena prevoženega kilometra v GJS JPP je 1,71 EUR/km. V primeru podaljšanja obstoječih linij do Sp. Hotiča bi strošek dodatnih voženj znašal 77.000 EUR letno. Upoštevati je potrebno, da prevoznik lahko v primeru premajhnih prihodkov na liniji zahteva maksimalno kompenzacijo, ki jo plača DRSC, ki trenutno znaša 0,432 EUR/km. Plačilo povečanja obsega prevozov se določi na način, da se od lastne cene prevozov (1,71 EUR/km) odšteje kompenzacija (0,432 EUR/km) in ves prihodek od prodanih vozovnic. Maksimalno plačilo, ki bi bremenilo občino (v primeru, da se ne prodaja nobena vozovnica), tako znaša 57.500 EUR.

- povečanje pogostnosti voženj po 1.1.2011:
Že obstoječe vožnje na relaciji Senožeti-Ljubljana se podaljšajo do Sp. Hotiča. Pogostnosti voženj se poveča za 3 pare voženj/dan ob delavnikih v času od 1.9. do 25.6 in 6 parov voženj/dan ob delavnikih v času od 26.6. do 31.8. S tem se vzpostavi dvourni celodnevni interval oz. v dnevnih konicah enourni interval avtobusnih povezav (9 parov voženj/dan) v obratovanju voznorednega režima D* (Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka).

Tabela 30: Postajni vozni red na avtobusnem postajališču Hotič sp. ob povečanem obsegu voženj po 1.1.2011.

Smer linije	Prihod	Voznoredni režim
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	do 8:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Litija - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Sp. Hotič - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Sp. Hotič - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Sp. Hotič - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Sp. Hotič - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Sp. Hotič - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Sp. Hotič - Ljubljana	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	med 12:30 in 16:30	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 1.9. do 25.6.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Litija	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Sp. Hotič	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Sp. Hotič	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Sp. Hotič	ni določen	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka
Ljubljana - Sp. Hotič	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Sp. Hotič	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.
Ljubljana - Sp. Hotič	ni določen	Vozi ob delavnikih razen sobot od 26.6. do 31.8.

Legenda: vožnje za smer Ljubljana
dodane vožnje za smer Ljubljana,

vožnje za smer Litija
dodane vožnje za smer Litija

Cena in plačilo prevozov se določi v skladu s koncesijsko pogodbo.²⁶ Višine lastne cene in sofinanciranja države v tem trenutku ni mogoče natančno določiti, vendar pa ocenjujemo, da se vrednost lastne cene prevozov ne bo spremenila za več kot 5 % in sofinanciranje države ne za več kot za 10 %. Plačilo povečanja obsega prevozov se določi na način, da se od lastne cene prevozov odšteje nadomestilo za prevoze (EUR/km) in ves prihodek od prodanih vozovnic.

Pocenitev tarif oz. cene voženj

Predlagamo 80% pocenitev, kar bi pomenilo spremembe cen vozovnic, kot jih prikazuje naslednja tabela (Tabela 31).

Tabela 31: Predlog višine cene vozovnic.

Relacija	Delavska mesečna	Dijaška mesečna	Enkratna	Predlog (enkratna)	Predlog (Delavska mesečna)	Predlog (Dijaška mesečna)
Senožeti–Ljubljana (subvencioniran medkrajevni avtobusni prevoz)	29,21 EUR	25,04 EUR	0,65 EUR			
Hotič zg.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	129,60 EUR	Subvencija je odvisna od socialnega statusa in se deli v 4 razrede (50%, 30%, 17%, 7% od cene delavske).	3,60 EUR	0,80 EUR	35 EUR	30 EUR
Hotič sp.–Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	129,60 EUR		3,60 EUR	0,80 EUR	35 EUR	30 EUR
Kresnice–Ljubljana (Slovenske železnice)	73,92 EUR	Subvencija je odvisna od več različnih faktorjev (socialni status, bivanje v študentskem, dijaškem domu... in znaša med 5% in 60% oz. celo več).	2,31 EUR			

Finančne konstrukcija

Prihodki od prodanih vozovnic se obračunajo pri plačilu prevozov (lastna cena – kompenzacija/nadomestilo – prihodki od prodanih vozovnic). Izkaže se, da so morebitni prihodki od prodanih vozovnic majhni, ne glede na ceno vozovnic. Ocenjujemo namreč, da je maksimalni potencial naselja Ribče, da se proda 10 mesečnih vozovnic in 50 enkratnih vozovnic/mesec, ter naselij Zg. in Sp. Hotič, da se proda 50 mesečnih vozovnic in 250 enkratnih vozovnic/mesec. Letni prihodek z naslova prodanih vozovnic bi torej lahko znašal:

²⁶ Razpisna dokumentacija za Koncesijo za opravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu (Portal javnih naročil, številka objave: JN1952/2010)

$$\begin{aligned}
 &10 \text{ mesecev} \times 25 \text{ EUR}^{27} \times 10 \text{ mesečnih vozovnic} \\
 &\quad + \\
 &12 \text{ mesecev} \times 0,70 \text{ EUR} \times 50 \text{ enkratnih vozovnic} \\
 &\quad + \\
 &10 \text{ mesecev} \times 30 \text{ EUR}^{28} \times 50 \text{ mesečnih vozovnic} \\
 &\quad + \\
 &12 \text{ mesecev} \times 0,80 \text{ EUR} \times 250 \text{ enkratnih vozovnic} \\
 &= \\
 &20.320 \text{ EUR}
 \end{aligned}$$

Izvedba

Naročnik prevozov (občina Litija) mora skleniti tripartitno pogodbo med koncesionarjem-prevoznikom, občino in državo (DRSC, Sektor za prevoze). Pogodba mora vsebovati naslednje prometno tehnične vsebine:

- obdobje izvajanja linije,
- voznoredne obrazce,
- cenik,
- plačilo prevozov.

Glede na obstoječe vozne rede na liniji Senožeti–Dol pri Ljubljani–Ljubljana ocenjujemo, da bi obstoječi prevoznik moral prilagoditi vozne rede na podaljšani trasi. Razlog je predvsem v obratih avtobusov in zakonsko določenem počitku avtobusnega voznika. To bi pomenilo spremembe časov odhodov in prihodov.

Sklep

Implementacija obeh predlaganih ukrepov za naselji Zg. Hotič in Sp. Hotič – povečanje pogostnosti voženj (na podlagi podaljšanja obstoječe avtobusne linije do Senožeti) in pocenitev tarif (za 80 %) bi občino Litija stala približno 37.000 EUR/leto.

K tej vsoti je treba prišteti še (morebitni) strošek urejanja postajališča/obračališča za avtobuse.

Vzpostavitev ponudbe avtobusnega medkrajevnega linijskega prometa za naselje Vače

Analiza pogostnosti izvajanja voženj

Analiza pogostnosti izvajanja voženj za naselje Vače je zaradi predvidene spremembe pravne ureditve, ki bo začela veljati predvidoma 1.1.2011, opravljena za dve obdobji:

- stanje gospodarske javne službe JPP do 31.12.2010:
Vače nimajo povezav javnega linijskega avtobusnega prometa.

²⁷ Upoštevali smo dodatno subvencijo za dijaške vozovnice in dražjo delavsko vozovnico

²⁸ Upoštevali smo dodatno subvencijo za dijaške vozovnice in dražjo delavsko vozovnico

- stanje gospodarske javne službe JPP po 1.1.2011:
Za Vače ni predpisan minimalni standard povezav (ne z Litijo in ne z Ljubljano).

Ukrepi

Povečanje števila uporabnikov avtobusnega javnega potniškega prometa lahko dosežemo na dva načina: i) z vzpostavitvijo javnega linijskega potniškega avtobusnega prometa in ii) z določitvijo ugodnih tarif oz. cen vozovnic:

- vzpostavitev javnega linijskega potniškega avtobusnega prometa:
Del že obstoječih voženj na relaciji Senožeti–Ljubljana, podaljšanih do Spodnjega Hotiča, se podaljša do Vač. Podaljša se 6 parov voženj/dan ob delavnikih v času od 1.9. do 25.6 in 3 pare voženj/dan ob delavnikih od 26.6. do 31.8. S tem se vzpostavi minimalni standard avtobusnih povezav, ki krajanom Vač še omogoča, da uporabljajo JPP za svoje osnovne potovalne potrebe.
Obdrži se tudi povečan obseg prevozov na relaciji Senožeti–Spodnji Hotič (9 parov voženj ob delavnikih skozi celo leto). Zaradi podaljšanja voženj od Spodnjega Hotiča do Vač znaša celoten obseg podaljšanih voženj na relaciji Senožeti–Hotič–Vače 61.500 km na leto.
Trenutna cena prevoženega kilometra v GJS JPP je 1,71 EUR/km. V primeru podaljšanja dela voženj tudi do Vač, bi to znašalo 105.000 EUR letno. Upoštevati je potrebno, da prevoznik lahko v primeru premajhnih prihodkov na liniji zahteva maksimalno kompenzacijo, ki jo plača DRSC in trenutno znaša 0,432 EUR/km. Plačilo povečanja obsega prevozov se določi na način, da se od lastne cene prevozov (1,71 EUR/km) odšteje kompenzacija (0,432 EUR/km) in ves prihodek od prodanih vozovnic. Maksimalno plačilo, ki bi bremenilo občino (v primeru, da se ne proda nobena vozovnica), tako znaša 78.500 EUR.
- določitev cene voženj
V okviru določitve tarif oz. cene voženj predlagamo cene vozovnic, kot jih prikazuje naslednja tabela (Tabela 32).

Tabela 32: Predlog višine cene vozovnic.

Relacija	Delavska mesečna	Dijaška mesečna	Enkratna	Predlog (enkratna)	Predlog (Delavska mesečna)	Predlog (Dijaška mesečna)
Senožeti-Ljubljana (subvencioniran medkrajevni avtobusni prevoz)	29,21 EUR	25,04 EUR	0,65 EUR			
Ribče sp.-Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	111,60 EUR	Subvencija je odvisna od socialnega statusa in se deli v 4 razrede (50%, 30%, 17%, 7% od cene delavske).	3,05 EUR	0,70 EUR	30 EUR	25 EUR
Hotič sp.-Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	129,60 EUR		3,60 EUR	0,80 EUR	35 EUR	30 EUR
Vače-Ljubljana (medkrajevni avtobusni prevoz)	147,60 EUR		4,10 EUR	0,90 EUR	40 EUR	35 EUR
Kresnice-Ljubljana (Slovenske železnice)	73,92 EUR	Subvencija je odvisna od več različnih faktorjev (socialni status, bivanje v študentskem, dijaškem domu... in znaša med 5% in 60% oz. celo več).	2,31 EUR			
Litija-Ljubljana (Slovenske železnice)	98,24 EUR		3,05 EUR			

Opomba: Tarifo za Vače smo izračunali na podlagi trenutno veljavnih cenikov (Veolia Ljubljana)

Finančne konstrukcija

Prihodki od prodanih vozovnic se obračunajo pri plačilu prevozov (lastna cena – kompenzacija/nadomestilo – prihodki od prodanih vozovnic). Ocenjujemo, da je maksimalni potencial naselja Ribče, da se proda 10 mesečnih vozovnic in 50 enkratnih vozovnic/mesec, in naselij Zg. in Sp. Hotič, da se proda 50 mesečnih vozovnic in 250 enkratnih vozovnic/mesec, ter Vač, da se proda 50 mesečnih vozovnic in 250 enkratnih vozovnic/mesec. Letni prihodek z naslova prodanih vozovnic bi torej lahko znašal:

$$\begin{aligned}
 &10 \text{ mesecev} \times 25 \text{ EUR} \times 10 \text{ mesečnih vozovnic} \\
 &+ \\
 &12 \text{ mesecev} \times 0,70 \text{ EUR} \times 50 \text{ enkratnih vozovnic} \\
 &+ \\
 &10 \text{ mesecev} \times 30 \text{ EUR} \times 50 \text{ mesečnih vozovnic} \\
 &+ \\
 &12 \text{ mesecev} \times 0,80 \text{ EUR} \times 250 \text{ enkratnih vozovnic} \\
 &+ \\
 &10 \text{ mesecev} \times 35 \text{ EUR} \times 50 \text{ mesečnih vozovnic} \\
 &+ \\
 &12 \text{ mesecev} \times 0,90 \text{ EUR} \times 250 \text{ enkratnih vozovnic} \\
 &= \\
 &40.520 \text{ EUR}
 \end{aligned}$$

Izvedba

Naročnik prevozov (občina Litija) mora skleniti tripartitno pogodbo med prevoznikom, občino in državo (DRSC, Sektor za prevoze). Pogodba mora vsebovati naslednje prometno tehnične vsebine:

- obdobje izvajanja linije,
- voznoredne obrazce,
- cenik,
- plačilo prevozov.

Glede na obstoječe vozne rede na liniji Senožeti–Dol pri Ljubljani–Ljubljana ocenjujemo, da bi obstoječi prevoznik moral prilagoditi vozne rede na podaljšani trasi, kakor tudi angažirati dodatna vozila in voznike. Razlog je predvsem v obratih avtobusov in zakonsko določenem počitku avtobusnega voznika.

Opomba:

Preveriti je treba tudi možnost, da bi (nekateri) avtobusi vozili na relaciji Litija – Vače – Ljubljana tako, da bi zavili z glavne ceste. Na ta način bi povezali tudi Litijo in Vače, bolje izkoristili vozila in voznike, a bistveno podaljšali čas potovanja (»žrtvovali«) potnike, ki iz naselja Gorenji Log potujejo proti Ljubljani.

Sklep

Implementacija obeh predlaganih ukrepov za naselje Vače – vzpostavitev linije in pocenitev tarif (za 80 %) – bi naročnika nadstandarda (občino Litija) stala še dodatnih približno 38.000 EUR/leto.

K tem stroškom je treba prišteti še stroške postajališč/obračališč na območju naselja Vače.

6.3.2 Kombinirana vozovnica

Potniki ugotavljajo, da bi bila velika izboljšava ponudbe, če bi lahko:

- z vlaka ali primestnega avtobusa prestopali na mestne avtobuse v Ljubljani brez doplačila (ali z isto/eno vozovnico),
- v manjši meri (velja predvsem za prebivalce na levem bregu Save, ki imajo možnost izbire), če bi lahko s kupljeno (na primer železniško) mesečno vozovnico izbrali tudi avtobus (in obratno),
- posedovali vozovnico, s katero bi opravljali potovanja s sredstvi JPP, in pri tem ne razmišljali, kdo je prevoznik.

Dejstvo je, da na obravnavanem območju ponuja svoje storitve več ponudnikov javnega potniškega prometa: koncesionarja Veolia in Integral Zagorje v primestnem avtobusnem prometu, LPP s svojo ponudbo prevozov v mestnem prometu sega do meja obravnavanih

občin, Slovenske železnice pa ponujajo dokaj kakovostne prevoze po tirih. Vsi štirje ponudniki prodajajo vozovnice za svoj račun, vozovnice veljajo samo pri tistem ponudniku, kjer je vozovnica bila izdana. V grobem ločujemo:

- Enotno vozovnico, ki je (po definiciji) vozovnica, ki velja za določeno območje v določenem času. Imetnik vozovnice lahko poljubno izbira ponudnika, prestopa itd.
- Kombinirano vozovnico, ki jo potnik (pri enem od prevoznikov) kupi za določeno relacijo in obdobje veljavnosti, nato pa jo uporablja pri enem od obeh ponudnikov.

V obeh primerih se ponudniki (koncesionarji) med seboj dogovorijo za določen ključ, po katerem delijo prihodke; ta ključ je lahko:

- odvisen od tega, s katerimi vozili so se imetniki vozovnic dejansko vozili – ta pristop predvideva zahtevno tehnologijo registracije vozovnic,
- neodvisen od tega, s katerimi vozili so se imetniki vozovnic dejansko vozili; prihodek se deli po ključu (pavšalno), praviloma v odvisnosti od razmerja ponujenih storitev.

Zanimivo (oziroma nenavadno) je, da gornji princip v Sloveniji nikoli ni zares zaživel v večjem obsegu. Trenutno je takšna ponudba na voljo le za relacijo Kamnik – Ljubljana (tir – cesta), Kočevje – Ljubljana (dva koncesionarja – cesta), LPP ponuja kombinirane vozovnice (mestni – primestni prevoz). Razlogi za slabo stanje so (bili):

- cena kombinirane vozovnice je praviloma višja od cene, ki jo ponuja dražji od prevoznikov (primer Kamnik) in zato v bistvu nepriljubna,
- kadar je šlo za kombiniranje železnice in avtobusa, je bil problem v bistveno različni osnovni tarifi (avtobusi so bistveno dražji),
- ponudniki se nikakor niso uspeli dogovoriti (ali držati dogovora) o shemi delitve prihodkov,
- ponudniki so iskali zelo komplicirane ključne delitve ustvarjenega prihodka; delno tudi zaradi prikazovanja prihodkov za potrebe pridobivanja državnih subvencij (regresov) s strani ministrstev, pristojnih za šolstvo.

Za kombinirano vozovnico v sistemu, kot ga imamo danes, se morajo in se lahko pogodijo izključno koncesionarji med seboj! Občine lahko »pospešujejo« procese dogovarjanja, če s svojimi finančnimi sredstvi zmanjšujejo tveganja prevoznikov za izpad prihodkov.

S 1.1.2011 bo za obravnavano območje pričela veljati nova tarifa avtobusnih prevozov, ki bo (skoraj) identična železniškimi, podeljena bo tudi ena sama koncesija. S tem bodo ustvarjeni predpogoji, da bi potniki / uporabniki lahko pričakovali / zahtevali kombinirano vozovnico tudi za obravnavano območje oziroma relacijo.

Država ima (še vedno) cilj in izdelan natančen načrt, kako s 1.1.2013 vpeljati enotno integrirano vozovnico za območje celotne države. Drži pa tudi dejstvo, da so načrti LUR podobni in da je MOL že pripravila oziroma nakupila ustrezno tehnologijo samo za območje LUR.

6.3.3 Ureditev avtobusnih (in železniških) postajališč

Parkiranje koles na avtobusnih in železniških postajališčih (sistem Bike & Ride)

V kontekstu izboljšanja ponudbe (bolj) trajnostnih oblik prevoza za dnevne migrante iz obravnavanih občin je smiselno zagotoviti takšno obliko parkiranja koles, ki bi jim omogočala, da bi se od doma do najbližje avtobusne ali železniške postaje lahko odpeljali s kolesom, ga tam varno parkirali in pot proti Ljubljani nadaljevali z javnim potniškim prometom.

Izvedba parkirnega sistema za kolesa se v osnovi deli glede na namen oz. čas parkiranja. Pri dolgotrajnem parkiranju (več kot 2 uri) so potrebe uporabnikov po zaščiti, varnosti in udobju večje kot pri kratkotrajnem parkiranju, kjer je pomembnejša neposredna bližina samega cilja.

Osnovne zahteve²⁹ za mirujoči kolesarski promet lahko strnemo v pet glavnih točk:

- lokacija (parkirni prostor mora biti viden z vseh dostopnih smeri, če to ni mogoče, pa primerno označen),
- dostopnost (parkirišče mora biti postavljeno tako, da se kolesar neposredno pripelje do parkirišča, paziti je potrebno na odmike med stojali in odmike od nepremičnih ovir),
- atraktivnost (usklajeno mora biti razmerje med obliko, funkcionalnostjo in uporabnostjo),
- varnost (varnost kolesarja in parkiranega kolesa ; ne sme ovirati ostalih udeležencev v prometu) in
- udobje (enostavna uporaba, zaščita pred vremenskimi vplivi, osvetlitev, garderoba, servis...).

Za kolesarska stojala oz. kolesarnice je pomembno, da jih postavimo na vidno mesto, na neposredni oddaljenost do cilja. Pri kratkotrajnem parkiranju je maksimalna še priporočljiva razdalja 10-15 metrov, pri dolgotrajnem pa je sprejemljiva razdalja do 100 metrov. Pri večji razdalji in daljšem času parkiranja je nujno potrebno povišati nivo usluge (streha, osvetlitev, dodatna zaščita proti kraji, servis itd.).

Pri kolesarnicah je pomembno, da lahko kolesar do nje enostavno dostopa, parkira kolo in pot nadaljuje peš. Do kolesarskih stojal in kolesarnic je potrebno zagotoviti enostaven dostop. Stopnice, strme klančine, vrata in razmetana kolesa lahko ljudi odbijajo od uporabe kolesarnic. Prav tako lahko kolesarja odvrne od uporabe stojal preveč (ne)potrebnege manevriranja s kolesom.

Pomemben dejavnik pri odločitvi za ureditev kolesarskega parkiranja je kapaciteta oz. število posameznih parkirnih mest za kolesa. Navodila za projektiranje kolesarskih površin³⁰ določajo smernice pri kapaciteti stojal le za določene vrste objektov, ne pa tudi za

²⁹ Navodila pa projektiranje kolesarskih površin, DRSC, Ljubljana, 2000, str.34.

³⁰ Ibid., str.38.

postajališča, terminale in postaje javnega potniškega prometa. V danskem priročniku o parkiranju koles³¹ je priporočeno število parkirnih mest za postajališča enako 10 % vseh potnikov na danem postajališču v jutranji konici. Za večje postaje pa je ta številka enaka 10 – 30 % vseh potnikov v jutranji konici. Glede na slovenske razmere ocenjujemo, da bi bilo najprej smiselno uvesti začetni standard 5 – 10 %, ob tem pa predvideti, da se v skladu s povečevanjem potreb standard kasneje razširi.

Občine morajo na dolgi rok zagotoviti izpolnjevanje ustreznih standardov že pri izvedbi gradbenih del na površinah v občinski ali zasebni lasti. To je izvedljivo z dopolnitvijo odloka o prostorskih ureditvenih pogojih oz. z zagotovitvijo ustreznih standardov v prostorskih aktih, kot sta recimo Občinski prostorski načrt (OPN) in Občinski podrobni prostorski načrt (OPPN). Omenjena dokumenta služita kot podlaga za pripravo projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD), kar je predpogoj za pričetek gradnje oz. rekonstrukcije nekega objekta. Kasneje se pri kontroli projekta izvedenih del (PID) in samem tehničnem prevzemu objekta preveri, če so se kriteriji za kolesarska stojala upoštevali. Implementacijo in spoštovanje predpisanih normativov nadzoruje občinski oddelek, ki je na občini pristojen za prostor oz. prometno infrastrukturo.

Pri zagotavljanju ustreznih kapacitet kolesarskih stojal priporočamo, da se v občinskih odlokih oz. aktih upoštevajo podatki iz spodaj navedenih tabel.

Tabela 33: Klasifikacija kolesarskih parkirišč glede na stopnjo varnosti.

Vir: Navodila za projektiranje kolesarskih površin, DRSC

Kategorija	Stopnja varnosti	Opis	Glavni uporabniki
1	visoka	Zaklenjeni individualni kolesarski boksi, varovane kolesarnice.	Na železniških in avtobusnih postajah, kjer je uveljavljen sistem park and ride.
2	srednja	Razni tipi kolesarnic v katerih so nameščena stojala za priklepanje koles. Vstop v zaklenjeno kolesarnico je možen s ključem ali elektronsko kartico	Za redno zaposlene, uslužbence, študente, redne uporabnike, stanovalce soseske, zgradbe.
3	nizka	Razna stojala na katera prislonimo in priklenemo zanj okvir in kolo.	Obiskovalci, nakupovalci, rekreativci, zaposleni, študenti, kjer je možen neposreden nadzor parkirišča.

³¹ P. Celis, E.B. Ladegaard, Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation, Copenhagen, 2008, str.41.

Tabela 34: Predpisano število kolesarskih parkirišč in stopnje varnosti glede na vrsto objekta po vrsti uporabnikov.

Vir: Navodila za projektiranje kolesarskih površin, DRSC

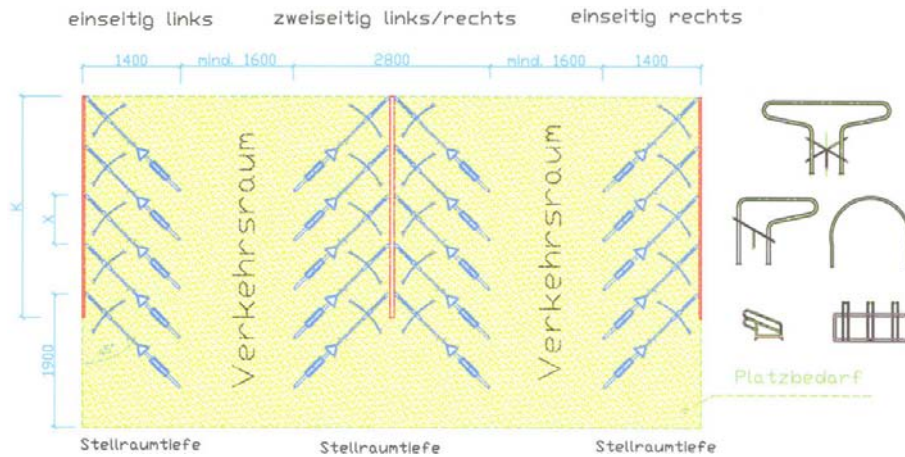
Lokacija	Število parkirišč za zaposlene, stanovalce oz. stalne uporabnike	Kategorija	Število parkirišč za obiskovalce	Kategorija
Banke	1/100 m ² bruto površine	2	3 + 1/50 m ² bruto površine	3
Bolnišnice	1/15 postelj	1	1/30 postelj	3
Galerije	1/500 m ² bruto površine	2	3 + 1/500 m ² bruto površine	3
Hoteli	1/10 zaposlenih	1 ali 2	5 oz. 1/20 avtomobilov	1
Industrijski objekti	1/350 m ² bruto površine	1 ali 2	1/500 m ² bruto površine	3
Knjižnice	1/500 m ² bruto površine	1 ali 2	5 + 2/200 m ² bruto površine	3
Lahka industrija	1/500 m ² bruto površine	1 ali 2	1/500 m ² bruto površine	3
Lokali	1/4 zaposlene	2	3 + 1/50 m ² bruto površine	3
Moteli	1/40 sob	1	1/500 m ² bruto površine	2
Muzeji	1/500 m ² bruto površine	2	5 + 1/400 m ² bruto površine	3
Nakupovalni center	1/300 m ² bruto prodajne površine	1	5/150 m ² bruto prodajne površine	3
Občinska upravna zgradba	1/500 m ² bruto površine	2	3 + 1/150 m ² bruto površine	3
Pisarne	1/100 m ² bruto površine	1 ali 2	5 + 1/450 m ² bruto površine	3
Plavalni bazeni	1/400 m ² bruto površine	1 ali 2	2/10 m ² plavalnega bazena	3
Postajališča in terminali*			0.5 – 1 na 10 potnikov v jutranji konici (5.00 do 8.30)	1 ali 2
Večje avtobusne in železniške postaje**			10% vseh potnikov (na dan)	1 ali 2
Rekreativne površine (znotraj)	1/4 zaposlene	1 ali 2	1/200 m ² bruto površine	3
Restavracije	1/100 m ² bruto površine	2	2 + 1/100 m ² bruto površine	3
Sakralni objekti	1/2 zaposlena	1 ali 2	1/25 m ² bruto površine	3
Samski oz. študentski domovi	1/4 sobe	1	1/16 sob	3
Šole	1/5 študentov + 1/10 zaposlenih	1 ali 2	1/500 m ² bruto površine	3
Športne dvorane	1/500 sedežev	1	1/150 sedežev	3
Stanovanjske zgradbe	1/enoto	1	1/10 enot	3
Trgovine	1/150 m ² prodajnih površin	1	3 + 1/100 m ² bruto površine	3
Tržnice	1/500 m ² bruto površine	2	1/5 stojnic	3
Zabavišni centri	1/500 m ² bruto površine	1 ali 2	3 + 1/50 m ² bruto površine	2
Zdravstveni objekti	1/400 m ² bruto površine	1 ali 2	1/200 m ² bruto površine	3

* Podatek za postajališča in terminale smo prilagodili slovenskim razmeram.

** Podatek za večje avtobusne in železniške postaje smo prilagodili slovenskim razmeram.

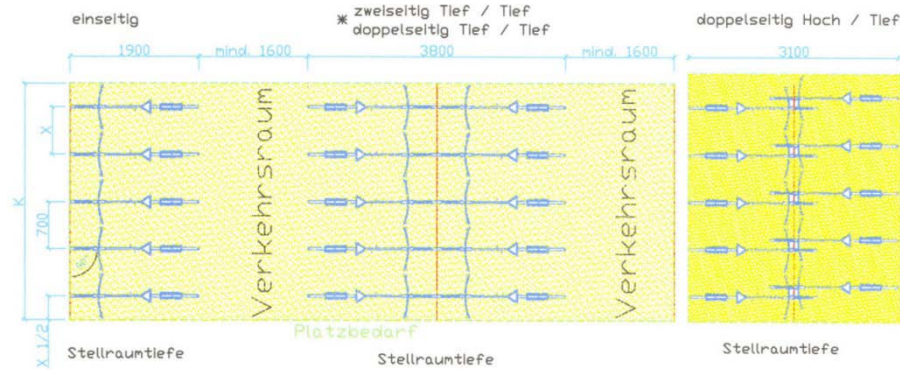
Tehnična izvedba

Glede na predvideno kapaciteto koles je treba imeti v mislih tudi prostor za postavitve objeta. Spodnji sliki prikazujeta tehnične karakteristike pri postavitvi stojal v primeru eno- in dvostranske izvedbe ter v primeru kompaktne rešitve. Potrebni prostor lahko še dodatno prihranimo, če so stojala oblikovana z dvema različnima višinama.



Slika 8: Tehnične dimenzije pri stojalih kotne izvedbe 45 stopinj.

Vir: Ziegler-Metall



Slika 9: Tehnične dimenzije pri stojalih ravne izvedbe in stojalih z dvojno višino.

Vir: Ziegler-Metall

Cena investicije

Kolesarsko stojalo, ki ima nosilnost 6 koles in je postavljeno pod kotom 45 stopinj kot prikazuje naslednja slika (Slika 10) stane okrog 236 EUR (brez DDV) po komadu. Takšen tip kolesarskih stojal priporočamo na postajališčih.



Slika 10: Kolesarsko stojalo UNIVERZAL, pod kotom 45 stopinj, poševno desno.

Vir: Ziegler-Metall

Slika 11 prikazuje pokrito kolesarnico z nameščeno osvetlitvijo, ki je priporočljiva za postavitev na večjih postajah.



Slika 11: Kolesarnica LUNA, z enostransko postavitvijo in nameščenimi stojali z dodatnim naslonom za okvir kolesa.

Vir: Ziegler-Metall

Tabela 35 prikazuje predračun investicije za pokrito kolesarnico s kapaciteto 24 koles.

Tabela 35: Predračun kolesarnice za 24 koles.

Kolesarnica LUNA za 24 koles (enostranska izvedba, 2 polji, snežna obremenitev 1,5 kN/m ²)	Potrebni delov	Cena za kos brez DDV
osnovna izvedba dolžina strehe 8690 mm, globina 2200 mm	1	2.727,93 €
hrbta oz vmesna stena VxŠ : 2000x12900mm, steklo	1	1.820,00 €
stranska stena VxŠ : 2000 x 1485 mm, steklo	2	240,00 €
stojala za kolesa UNIVERSAL 6 mest	4	146,10 €
naslon COLORADO	12	100,98 €
razsvetljava 1x 36W, IP 65	2	235,40 €
	skupaj brez DDV	5.270,41 €

Parkiranje avtomobilov

Za potrebe dnevnih migrantov v Ljubljano smo v okviru mirujočega prometa podrobneje obdelali možnost parkiranja na postajališčih javnega potniškega prometa. Pri obdelani rešitvi na področju parkiranja gre za ukrepe, s katerimi se želi sistemsko vplivati na zmanjševanje splošne potrebe po potovanjih z avtomobili in prispevati k povečanju deleža potovanj z javnim potniškim prometom.

Pri sistemu Park & Ride (parkiraj in se pelji) gre za uvedbo parkirišč za avtomobile v bližini večjih postaj oz. vozlišč javnega potniškega prometa, ki potnikom omogočajo parkiranje avtomobila in nadaljevanje poti z avtobusom ali vlakom.

Pri obravnavanih občinah smo možnost ureditve tovrstnih parkirišč predvideli na železniških postajah v Kamniku, Domžalah, Litiji in Kresnicah, eno pa tudi v bližini avtobusnega postajališča v Dolu pri Ljubljani. Na predlaganih lokacijah je potrebno pri uvedbi P & R sistema dati jasno prioriteto tistim, ki bodo svojo pot v Ljubljano nadaljevali z javnim potniškim prevozom. Cena parkiranja na P & R parkiriščih mora biti nižja od cene parkiranja v mestnem središču. Prav tako je smiselno v ceno parkiranja všteti tudi ceno vozovnice javnega potniškega prometa.

Da bi se več ljudi odločilo uporabljati P & R sistem in s tem tudi javni potniški promet, je potrebno na postajah poleg parkiranja zagotoviti tudi ostalo ponudbo, kot so urejene čakalnice, stranišča, informiranje potnikov, parkiranje koles, avtomat za osvežilne pijače ipd.



Slika 12: Primer znaka, ki označuje parkirišče po sistemu Park & Ride.

Vir: EuroTest mobility

Poleg dolgotrajnega parkiranja, ki ga omogoča sistem P & R, je na postajah potrebno predvideti tudi možnost kratkotrajnega parkiranja, kjer z avtomobilom potnika samo odložimo ali ga pobereмо. Spodnja slika prikazuje primer kratkotrajnega parkirišča v bližini železniške postaje v Domžalah, ki ga za potrebe kratkotrajnega parkiranja uporabljajo tudi ostali uporabniki (ki niso dnevni migranti).



Slika 13: Kolodvorska ulica pred železniško postajo v Domžalah.

Vir: Ziegler-Metall

Informiranje potnikov

V Uredbi o javnem linijskem prevozu³² (1. odstavek, 24. člen) je napisano, da mora koncesionar v okviru izvajanja javne službe javnega linijskega prevoza zagotoviti popolno, pregledno in ažurno obveščanje potnikov in drugih uporabnikov o vseh vprašanjih, ki zadevajo izvajanje prevoznih storitev v okviru te javne službe in pravice ter dolžnosti potnikov.

Koncesionar (2. odstavek, 24. člen) mora obveščati zlasti o:

- tarifi in cenah prevozov, vključno z morebitnimi popusti,
- voznem redu ter dejanskih prihodih in odhodih vozil,
- linijah in morebitnih odstopanjih pri posamezni vožnji,
- načinu nakupa vozovnic ter njihove uporabe,
- prevozu potnikov in prepovedih v zvezi z ravnanjem potnikov v vozilu ter možnostjo izključitve potnika,
- načinu vstopa in izstopa iz vozil in še posebej o pravicah gibalno oviranih potnikov v zvezi s tem,
- prevozu prtljage, omejitvah in prepovedih v zvezi s tem ter načinom njenega sprejema ter izročitve.

Dolžnost upravljavca avtobusne postaje in pomembnejšega postajališča (4. odstavek, 24. člen) pa je, da omogoči koncesionarju izpolnjevanje obveznosti obveščanja z obvestili na avtobusnih postajah in postajališčih, kolikor je glede na njihovo opremo to mogoče. Upravljavec se lahko s koncesionarjem tudi dogovori, da bo obveznosti obveščanja izvajal sam.

Poleg osnovnega informiranja, ki je določeno z omenjeno uredbo, je smiselno potnike obveščati tudi o dodatni ponudbi, kot je recimo možnost parkiranja za kolesa (Bike & Ride) in avtomobile (Park & Ride) ter potencialnih ugodnostih, ki so jih uporabniki pri tem deležni.

V naslednji tabeli (Tabela 36) je prikaz dveh možnih izvedb znakov za avtobusna postajališča, kjer so opisane osnovne značilnosti in cena.

³² Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe, Uradni list RS 73,2009.

Tabela 36: Možni izvedbi znakov za avtobusna postajališča z opisom osnovnih značilnosti in ceno.

Vir: Ziegler – Metall

	<p>Osnovne značilnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Znak za avtobusno postajališče - Širina 470 mm, - Višina 850 mm, - Debelina znaka 3 mm - Aluminij, RAL 9016 nerjaveči premaz, obojestranski tisk, možnost postavitve na drog, postajališče ali zid. <p>Cena: 58,80 € / kom. brez DDV</p>
	<p>Osnovne značilnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Znak za avtobusno postajališče z drogom (do 6 različnih linij) - Višina 2707 mm - Višina nad tlemi 1811 mm - Širina table 548 mm - Znak iz aluminija, dvojni premaz na površini, ovalni okvir jeklena cev (70 x 40 mm), premer jeklene cevi 76 mm, informacije o voznem redu velikosti A3 formata je možno enostavno odstraniti in namestiti, sitotisk glede na dogovor <p>Cena: 1.399,00 € / kom. brez DDV</p>

6.3.4 Integracija šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov

Integracijo oziroma racionalizacijo lahko dosežemo na dva načina:

- s priglasitvijo posebnih linijskih prevozov za izvajanja javnega prevoza ali
- z integracijo posebnih linijskih prevozov v javni linijski prevoz.

Priglasitev posebnih linijskih prevozov

Cilj ukrepa

Obstoječi prevozi, ki se izvajajo kot posebni linijski promet (PLP), se lahko izvajajo kot javni linijski prevozi. Prevažajo se lahko vsi potniki, tudi naključni.

Izvedba ukrepa

Občina zaprosi DRSC za pridobitev dovoljenja, da se posebni linijski prevozi izvajajo kot javni linijski promet. S tem se v okviru posebnih linijskih prevozov dovoljuje tudi prevoz ostalih potnikov.

Pravna podlaga za izvedbo ukrepa:

Pridobitev dovoljenja za posebne linijske prevoze (4. in 5. odstavek 54. člena ZPCP-2):

- (4) Izjemoma se kot posebni linijski prevoz lahko opravlja tudi prevoz drugih vrst potnikov, ki niso naštetih v prvem odstavku tega člena, v kraje in iz krajev, kjer ni javnega linijskega prevoza potnikov.*
- (5) Za opravljanje prevozov iz prejšnjega odstavka mora prevoznik pridobiti dovoljenje direkcije. Pri izdaji dovoljenja direkcija upošteva naslednja merila:*
 - *časovno in krajevno dostopnost javnega linijskega cestnega in železniškega prevoza,*
 - *posebne potrebe posebnih kategorij uporabnikov prevoza,*
 - *vpliv na ekonomičnost poslovanja obstoječih linij.*

Občina mora za izvedbo tega ukrepa podati:

- vlogo za Dovoljenja za posebni linijski prevoz potnikov na DRSC (v skladu s 4. in 5. odstavkom 54. člena ZPCP-2, Ur. list RS 131/07),
- podati okvirni vozni red s časi odhodov in avtobusnimi postajališči.

Rezultati ukrepa:

- avtobusni prevoz se še vedno opravlja kot posebni linijski promet,
- postanki avtobusov niso omejeni na uradna avtobusna postajališča,
- vozni redi se prilagajajo glede na dogovor med prevoznikom in naročnikom,
- naročnik (občina) še vedno v celoti financira prevoze.

Integracija posebnih linijskih prevozov

Cilj ukrepa

Obstoječi prevozi, ki se izvajajo kot posebni linijski promet (PLP), se pričnejo izvajati kot javni linijski prevozi. Prevažajo se lahko vsi potniki, tudi naključni.

Izvedba ukrepa

Občina zaprosi DRSC za integracijo posebnih linijskih prevozov v javni linijski promet. Predhodno je potrebno zagotoviti oziroma izpolniti naslednje pogoje:

- izvajalec PLP mora biti koncesionar ali podizvajalec obstoječemu koncesionarju na državnem nivoju,
- ugotoviti je potrebno, na katerih avtobusnih postajališčih se bo izvajal prevoz, ter ali so postajališča:
 - navedena v seznamu uradnih medkrajevnih avtobusnih postajališč, ki ga vodi DRSC (so «registrirana»)
 - če niso navedena v seznamu postajališč DRSC, je potrebno:
 - če postajališče leži na državnem cestnem omrežju, dovoljenja za vpis izda DRSC, v kolikor oceni, da postajališče izpolnjuje prometnovarnostne kriterije.
 - če postajališče leži na občinski cesti, zadostuje izjava občine, da omenjena postajališča izpolnjujejo prometnovarnostne kriterije oziroma, da so varna za vstop/izstop potnikov.
- pripraviti je potrebno voznoredni daljinar – voznoredni daljinar pripravi prevoznik, ki opravlja prevoze. Voznoredni daljinar sestavlja seznam avtobusnih postajališč z razdaljami in časi voženj med njimi. Daljinar potrdi DRSC.
- pripraviti je potrebno avtobusne vozne rede – vozne rede pripravi prevoznik, ki opravlja prevoze. Vozni redi morajo vsebovati itinerar, pripravljen na voznorednem daljinarju (predhodno potrjen s strani DRSC), število voženj in časov odhodov oz. prihodov na avtobusna postajališča.
- pripraviti je potrebno cenik voženj – cenik voženj pripravi prevoznik. Iz cenika mora biti jasno razvidna tarifa med vsemi avtobusnimi postajališči. Prevoznik mora pri pripravi cenika upoštevati cenik GJS JPP, ki ga je potrdila DRSC. V primeru subvencioniranja cen vozovnic (s strani občine) ali brezplačnih prevozov, je treba ta razmerja definirati v pogodbi.

- pripraviti je potrebno tripartitno pogodbo med občino, DRSC in prevoznikom-koncesionarjem. Pogodba je namenjena določitvi subvencioniranja, ceni vozovnic, času izvajanja prevoza.
- vožnje, ki se izvajajo kot PLP, morajo biti »primerne« za izvajanje v sistemu javnega linijskega prometa. »Primerni vozni redi« so vozni redi, ki imajo naslednje lastnosti:
 - se ne spreminjajo večkrat letno (priporočamo, da ne več kot dvakrat na leto),
 - odhodi s postajališč se med tednom ne spreminjajo (od ponedeljka do petka vozi ob isti uri),
 - itinerar (pot avtobusa) vožnje je takšen, da se lahko vozijo tudi drugi potniki in ne samo šoloobvezni otroci,
 - vožnje so opravljene z avtobusom ali minibusom (ne pa s kombijem).

Priporočljivo je tudi, da občina dokaže oz. pokaže, da je integracija posebnih linijskih prevozov smiselna tudi v kontekstu zagotavljanja dostopnosti na državnem nivoju, predvsem kot možnost povezav na druge medkrajevne linije, železnico...

Rezultati ukrepa:

- avtobusni prevoz se opravlja kot javni linijski prevoz,
- postanki avtobusa so omejeni na »uradna« avtobusna postajališča,
- vozni redi se prilagajajo dogovoru med prevoznikom, naročnikom in koncendentom (DRSC),
- naročnik (občina) ne financira prevozov v celoti, ampak jih deloma financira tudi država.

6.3.5 S kolesom v Ljubljano

Kolesarje glede na namen potovanja delimo v dve skupini:

- kolesarji iz potrebe (kolo uporabljajo kot transportno sredstvo) ter
- rekreativni in športni kolesarji (kolo uporabljajo za rekreacijo in tekmovanje).

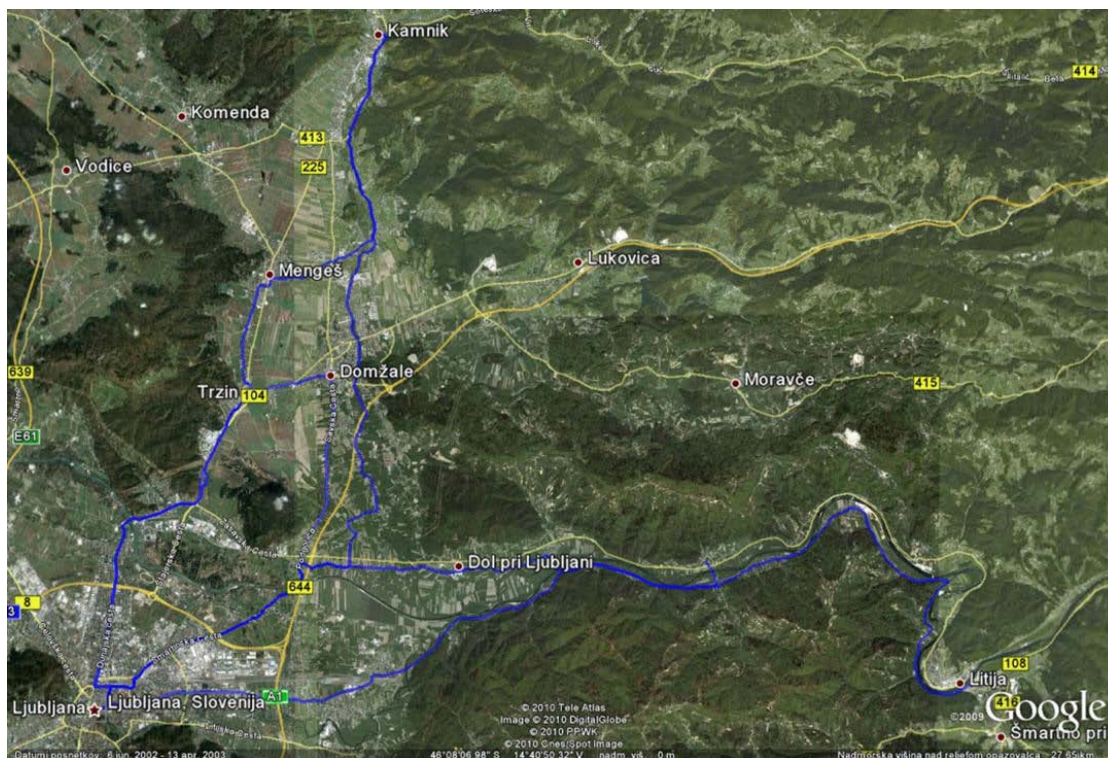
Prioritete obeh skupin se med seboj nekoliko razlikujejo. Za prve je pomembnejša čim krajša pot do cilja. Za druge je pomembna tudi atraktivnost same poti (možnost ogleda lokalnih zanimivosti, možnost vožnje v naravnem okolju). Pri načrtovanju koncepta mobilnosti za dnevne migrante iz obravnavanih občin smo poskušali poiskati optimalno razmerje med potrebami obeh skupin in jih čim bolj navezati na že obstoječe ali šele načrtovane državne kolesarske povezave. Poleg navedenega smo upoštevali tudi druge pomembne parametre kot so nivo varnosti, udobje, neposredna povezanost, gostota motornega prometa, naklon terena ipd.

Za obe obravnavani smeri (Domžale-Kamnik in Dol-Litija) smo določili trase z ozirom na vstopne točke v mesto Ljubljana. Iz smeri občin Dol pri Ljubljani in Litija sta možni vstopni točki na območje Ljubljane pri Šentjakobu in Zalogu. Kolesarji iz smeri Domžal in Kamnika pa vstopajo na območje mesta Ljubljana v Šentjakobu in Črnučah.

Pri vseh predlaganih trasah je potrebno opozoriti na nekatere odseke, ki so s stališča varnosti in udobja manj primerni za vožnjo s kolesom. Med predloge tras smo morali uvrstiti tudi nekatere manj ugodne odseke, saj so v tem trenutku to tudi edini odseki, po katerih se lahko kolesarji pripeljejo v Ljubljano.

Tabela 37: Opis in potek predlaganih kolesarskih povezav.

Smer	Potek trase	Dolžina	Opis
Kamnik – Šentjakob – Ljubljana	Kamnik – Duplica (po R1 225/1359), Duplica – Radomlje (po LC 071080), skozi Radomlje (po LC 072010), Radomlje – Pšata (ob Kamniški Bistrici po KJ 957030 in lokalnih cestah), Pšata (po LC 071010), Pšata – Brinje (po LC 073100), Brinje – Šentjakob, Šentjakob – Šmartinska cesta (po R3 644).	27,7 km	Trasa na odseku Radomlje – Preloška cesta poteka vzdolž Kamniške Bistrice. Skozi naselja Mala Loka, Bišče, Pšata in Brinje, poteka po lokalnih cestah. Deloma je prisoten tudi makadam. Odsek čez Reko Savo v Šentjakobu je neugoden ker ni kolesarskih površin. Naprej po Šmartinski cesti se nadaljuje kolesarska steza po pločniku, ki je za kolesarje prav tako neugodna.
Kamnik – Črnuče – Ljubljana	Kamnik – Duplica (po R1 225/1359), Duplica – Radomlje (po LC 071080), Radomlje – Preserje pri Radomljah (po LC 072010), Preserje – Mengeš, Mengeš – Trzin (po LZ 074210), Trzin – Črnuče (G2 104), Črnuče – Dunajska cesta.	26,3 km	Trasa skozi naselja Radomlje, Preserje pri Radomljah, Mengeš in Loka pri Mengšu je za kolesarje manj ugodna. Od Trzina proti Ljubljani poteka je speljana kolesarska steza.
Domžale – Šentjakob – Ljubljana	Domžale – Šentjakob (po R3 644), Šentjakob – Šmartinska cesta (po R3 644).	14 km	Celoten odsek od Domžal, preko Dragomelj in Šentjakoba, je za kolesarje (dnevne migrante) neprimeren. Kljub temu smo traso zaradi neposredne povezave Domžal z Ljubljano uvrstili na seznam. Na tem odseku bi bilo potrebno urediti kolesarske površine. Kolesarska trasa bi na tem mestu bila zelo ugodna za kolesarje (dnevne migrante) tudi zaradi same bližine in neposredne povezanosti.
Domžale – Črnuče – Ljubljana	Domžale – Trzin (po R2 447), Trzin – Črnuče (G2 104), Črnuče – Dunajska cesta.	15,2 km	Manj primeren je odsek med Domžalami in Trzinom. Od Trzina naprej proti Ljubljani je urejena kolesarska steza.
Litija – Šentjakob – Ljubljana	Litija – Laze pri Dolskem (po LC 213070), Laze pri Dolskem – Dolsko (LC 069030), Dolsko – Brinje (po LC 069020), Brinje – Šentjakob, Šentjakob – Šmartinska cesta (po R3 644).	35,1 km oz. iz Dolskega 16,1 km.	Do Laz poteka povezava po lokalni cesti vzdolž Reke Save in železniške proge. Prisotnost kolesarjev in kolesarske površine niso posebej označene. Nekateri odseki so bolj izpostavljeni, še posebej ob srečevanju z motornimi vozili. Od Dolskega do Šentjakoba poteka kolesarska povezava vzdolž lokalnih cest. Prisotnost kolesarjev je primerno označena.
Dolsko – Zalog – Ljubljana	Dolsko – Laze pri Dolskem (LC 069030), Laze pri Dolskem – Podgrad (po LC 213070), Podgrad – Zaloška cesta (po LZ 212420).	16,4 km	Nekateri odseki so bolj izpostavljeni, še posebej ob srečevanju z motornimi vozili. Zaloška cesta je za kolesarje primerno urejena šele za avtocestnim viaduktom. Pred tem je situacija za kolesarje dokaj neugodna.



Slika 14: Zemljevid kolesarskih povezav v Ljubljano.

Na vseh kolesarskih povezavah je potrebno označiti potek trase in zagotoviti ustrezno vidnost kolesarjev – najprej na bolj izpostavljenih in kritičnih mestih. Predlagane povezave se lahko promovirajo tudi v okviru turistične ponudbe občin.

6.4 Sklop ukrepov v smeri Kamnik / Domžale

6.4.1 Izboljšanje nivoja ponudbe železniškega segmenta

Dolžina obstoječe železniške proge (Šiška – Kamnik graben) je 24 km, minimalni vozni čas potniških vlakov (po voznem redu) je 42 minut. Modernizacijo proge je teoretično mogoče opraviti na dva načina:

- elektrifikacija obstoječega tira ter
- gradnja dodatnega tira.

Ocenjujemo, da bi elektrifikacija obstoječega tira verjetno stala več kot 17.000.000 EUR, pri čemer bi se vozni čas skrajšal za do 5 minut.

Tudi gradnja dodatnega tira bi vozni čas skrajšala za približno 5 minut, vendar bi vrednost investicije znašala okrog 90.000.000 EUR. Krajši vozni čas bi bilo moč doseči z elektrifikacijo

in rekonstrukcijo proge za višje hitrosti. V tem primeru (dvotirna elektrificirana proga) bi se minimalni vozni čas zmanjšal na 32 minut.

Nobena od različic ni uresničljiva v kratkem roku. Zato je bila opravljena analiza naslednjih možnih ukrepov na obstoječi infrastrukturi, ki bi lahko izboljšali nivo ponudbe:

- povečanje frekvence voženj vlakov,
- zmanjšanje števila postajališč, na katerih se ustavlja vlak in
- podaljšanje vlakovnih kompozicij.

Možnost povečanja pogostosti voženj vlaka je relativno majhna, saj je izkoriščenost prepustne moči obstoječe proge že zdaj 89 %. To pomeni, da v času prometnih konic praktično več ni manevrskega prostora za dodajanje novih vlakovnih kompozicij na progo. Z njihovim dodajanjem izven konic pa ne bi bistveno pomagali dnevnim migrantom pri opravljanju potovanj proti Ljubljani.

Druga možnost, s katero bi bilo mogoče skrajšati vozni čas, je zmanjšanje števila postajališč, na katerih se ustavlja vlak. Tudi ta možnost ima precej slabosti. Zmanjšanje števila postajališč namreč otežuje dostop do vlaka vsem, ki vstopajo na postajah, ki bi jih takšen vlak izpuščal. Njihova pot do železniške postaje bi se torej podaljšala, s tem pa tudi skupni čas potovanja. Če bi se do postaje odpravili z avtom ali s kolesom, pa bi morali rešiti še dodaten problem parkiranja. Predvidevamo, da bi se v takšnem primeru precejšnje število obstoječih potnikov preusmerilo na druge oblike transporta (avtobus ali osebni avto).

Tretja možnost izboljšanja ponudbe je povečanje kapacitet s podaljševanjem vlakovnih kompozicij. Vendar tudi ta rešitev prinaša dodatne težave. Prva je, da Slovenske železnice ne razpolagajo z zadostnim številom kompozicij v času prometnih konic. Druga pa, da se s podaljšanjem vlakovnih kompozicij lahko na nekaterih postajah pojavijo problemi z zadostno dolžino peronov (njihova zagotovitev bi zopet pomenila znatna vlaganja v infrastrukturo). Kljub vsemu pa se kapacitete da povečati z nabavo »dvonadstropnih« vagonov, ki zagotavljajo bistveno večjo kapaciteto sedežev na isto dolžino vlakovne kompozicije kot obstoječi vlaki oz. vagoni.

Neodvisno od vrste rešitve problema pa je jasno, da je le-ta bolj kot od občine Kamnik odvisna od Slovenskih železnic oz. države. Zato bi bilo smiselno, da občine skozi katere poteka železniška proga:

- na Vlado Republike Slovenije, Ministrstvo za promet in Slovenske železnice naslovijo skupno pobudo za umestitev projekta modernizacije železniške proge v Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture,
- preverijo možnosti za pridobitev kohezijskih sredstev za modernizacijo proge in
- preučijo možnosti, da železniška proga oz. izvajanje prevozov preide v upravljanje koncesionarju – vzpostavitev javno zasebnega partnerstva.

6.4.2 Izboljšanje nivoja ponudbe avtobusnega segmenta

Uvedba hitre avtobusne linije Kamnik – Ljubljana

Analiza stanja ter odzivi uporabnikov na delavnici kažejo, da največji problem pri avtobusnih prevozih na relaciji Kamnik–Ljubljana ni pogostost voženj in cena vozovnic, temveč čas potovanja.

Trenutno na relaciji Kamnik–Ljubljana opravlja prevoze koncesionar Kambus d.d. Standard povezav je dober (60 odhodov v času šolskega pouka in 50 odhodov v času šolskih počitnic in 18 odhodov v času sobot, nedelj in praznikov).

Linija Kamnik–Ljubljana bo po 1.1.2011 spadala v 1. koncesijsko območje na liniji 122. Ob vzpostavitvi nove GJS JPP (predvidoma od 1.1.2011) se bodo predpisani minimalni standardi zmanjšali glede na trenutno stanje, vendar ne bistveno.

Časi potovanj po voznem redu znašajo okoli 45 minut, realno pa v času prometnih konic tudi več kot 60 minut. Skrajšanje časa potovanja se lahko izvede samo tako, da se ukinejo vmesni postanki na liniji med Kamnikom in Ljubljano. Ostale morebitne rešitve zahtevajo sodelovanje tretjih (občina Ljubljana in/ali DRSC), kar pomeni, da te rešitve kratkoročno niso izvedljive.

Predlagana hitra linija bi imela postanke samo na postajališčih v Kamniku, na eni postaji v Mengšu in eni postaji v Trzinu ter na vseh postajališčih v Ljubljani. Prednost takšne linije bi bilo skrajšanje časa potovanja zaradi nepostankov oz. nepobiranja potnikov (cca. 15 minut). Vendar pa bi to imelo za posledico, da:

- ne »pokriva« vseh postajališč oz. relacij, kar prizadene določen odstotek potnikov,
- rešitev pride v poštev samo v času prometnih konic, saj takrat že obstaja dober standard avtobusnih povezav, ki nadomesti nepobiranje potnikov na postajališčih, ki bi jih hitra linija izpuščala.

Izvedba

Predlagamo zagotovitev štirih parov hitrih voženj, kar bi omogočalo pokritje konice potreb po prevozih. Celoten obseg dodatnih voženj na relaciji Kamnik–Ljubljana bi tako znašal okoli 46.000 km na leto.

Trenutna cena prevoženega kilometra v GJS JPP je 1,71 EUR/km. V primeru vzpostavitve takšnih prevozov bi to znašalo 79.000 EUR letno. Upoštevati je potrebno, da koncesionar lahko v primeru premajhnih prihodkov na liniji zahteva maksimalno kompenzacijo, ki jo plača DRSC. Maksimalna kompenzacija trenutno znaša 0,432 EUR/km (ocenjujemo, da bo po 1.1.2011 kompenzacija ostala na podobni ravni).

Plačilo povečanja obsega prevozov se določi na način, da se od lastne cene prevozov (1,71 EUR/km) odšteje kompenzacija (0,432 EUR/km) in ves prihodek od prodanih vozovnic. Maksimalno plačilo, ki bremeni naročnika nadstandardne ponudbe (v primeru, da se ne proda nobena vozovnica), tako znaša 59.000 EUR.

Pri plačilu povečanja obsega prevozov pa je potrebno upoštevati tudi naslednje:

- ali je koncesionar samo spremenil obstoječe prevoze (katere država delno sofinancira) in je obseg ostal nespremenjen,
- kakšno nadomestilo dobiva koncesionar (velikost nadomestila je odvisna od prihodkov koncesionarja) in
- prihodke ustvarjene na liniji.

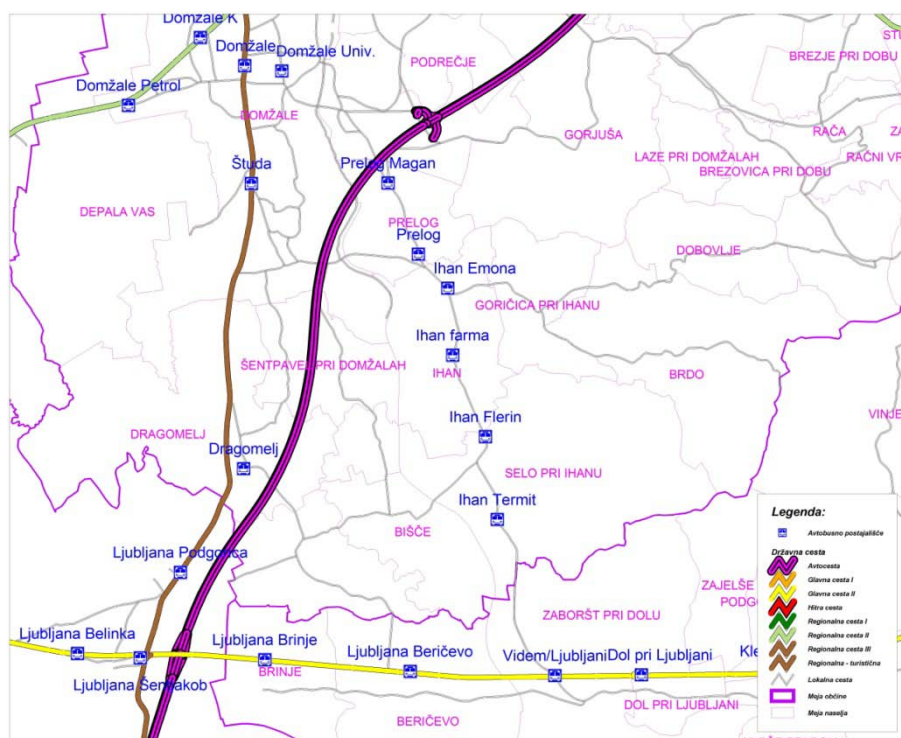
Ocenjujemo, da bi naročnik nadstandardnih prevozov (občina) koncesionarju v primeru vzpostavitve takšne linije plačal okoli 10.000 EUR na leto. Ocena je narejena ob naslednjih predpostavkah:

- koncesionar je 50 % hitrih linij dodal, preostale hitre linije pa so samo spremenjene obstoječe linije,
- število potnikov bi se minimalno povečalo (prodanih dodatnih 50 mesečnih vozovnic).

Analiza vpliva podelitve novih koncesij GJS JPP

Na delavnici z uporabniki v Kamniku je bilo izpostavljeno dejstvo, da so nekateri kraji z avtobusnimi linijami zelo slabo povezani z večjimi središči (primer: Ihan in njegova povezava z Domžalami oz. Ljubljano). V nadaljevanju je na primeru Ihana prikazan vpliv novih koncesij GJS JPP, ki bodo predvidoma veljavne s 1.1.2011.

Analiza trenutnega stanja (do 1.1.2011)



Slika 15: Prometna infrastruktura na širšem območju naselja Ihan.

Spodnje tabele prikazujejo obstoječi standard avtobusnih povezav za naselje Ihan, ki je v veljavi od 01.01.2010 do 30.06.2010. Tabela 38 kaže, da se na relaciji Ihan–Domžale v času šolskega pouka dnevno opravi 5 voženj in 3 vožnje v času poletnih šolskih počitnic. Ob sobotah, nedeljah in praznikih se prevozi na tej relaciji ne opravljajo.

Tabela 38: Standard povezav na relaciji med avtobusnima postajališčema Ihan Termit – Domžale.

Linija	Odhod	Prihod	Režim
Domžale - Ihan Termit	5:05	5:20	Vozi ob delavnikih razen sobote, ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	7:10	7:25	Vozi ob delavnikih razen sobote od 1.7. do 31.8.
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	13:15	13:30	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit	13:40	13:55	Vozi ob delavnikih razen sobote, ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	14:35	14:50	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	15:30	15:45	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic

Na relaciji Domžale – Ihan (Tabela 39) se v času šolskega pouka dnevno opravi 5 voženj, v času poletnih šolskih počitnic pa 2 vožnji. Ob sobotah, nedeljah in praznikih se prevozi na tej relaciji ne opravljajo.

Tabela 39: Standard povezav na relaciji med avtobusnima postajališčema Domžale – Ihan Termit

Linija	Odhod	Prihod	Režim
Kamnik - Homec-Radomlje-Domžale-Ihan-Šentjakob-Črnuče - Ljubljana	5:27	5:42	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	6:20	6:35	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	7:03	7:18	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit	13:05	13:20	Vozi ob delavnikih razen sobote, ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit	14:35	14:50	Vozi ob delavnikih razen sobote, ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic

Na relaciji Ihan – Ljubljana (Tabela 40) se v času šolskega pouka dnevno opravijo 3 vožnje, v času poletnih šolskih počitnic pa nobena. Tudi ob sobotah, nedeljah in praznikih se prevozi na tej relaciji ne opravljajo.

Tabela 40: Standard povezav na relaciji med avtobusnima postajališčema Ihan Emona – Ljubljana

Linija	Odhod	Prihod	Režim
Kamnik - Homec-Radomlje-Domžale-Ihan-Šentjakob-Črnuče - Ljubljana	5:36	6:13	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	6:29	7:01	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	7:12	7:44	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic

V času šolskega pouka so na relaciji Ljubljana – Ihan (Tabela 41) opravljene 4 vožnje, v času poletnih šolskih počitnic pa 1 vožnja. Ob sobotah, nedeljah in praznikih se prevozi na tej relaciji ne opravljajo.

Tabela 41: Standard povezav na relaciji med avtobusnima postajališčema Ljubljana–Ihan Emona.

Linija	Odhod	Prihod	Režim
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	6:45	7:16	Vozi ob delavnikih razen sobote od 1.7. do 31.8.
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	12:50	13:21	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	14:10	14:41	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic
Domžale - Ihan Termit - Ljubljana	15:05	15:36	Vozi ob delavnikih razen sobote od 01.09. do 30.6., ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic

Analiza medkrajevnega avtobusnega prometa za naselje Ihan – GJS JPP od 01.01.2011

V nadaljevanju so predstavljeni minimalni standardi na področju medkrajevnega avtobusnega prometa za naselje Ihan, ki bodo predvidoma v veljavi od 01.01.2011 naprej.³³

³³ Razpisna dokumentacija za Koncesijo za opravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu (Portal javnih naročil, številka objave: JN1952/2010)

Med naseljema Ihan in Domžale je predpisan minimalni standard povezav. Ta v času šolskega pouka znaša 9 parov voženj na dan, v času poletnih šolskih počitnic pa 8 parov voženj na dan. Standard voženj ob sobotah, nedeljah in praznikih na tej relaciji ni predpisan oz. zahtevan.

Tabela 42: Minimalno število parov voženj na dan med naseljema Ihan in Domžale.

Minimalni standard povezav naselij:				
Naselje Izvor/Cilj	Naselje Izvor/Cilj	D*S	D*ŠP	SONEP
Ihan	Domžale	9	8	0

Spodnji tabeli prikazujeta predpisano število voženj med dnevom v določenih časovnih terminih. Razliko (med minimalnim številom parov na dan in predpisanim številom po časovnih terminih) bo prevoznik porazdelil poljubno.

Na relaciji Ihan–Domžale je potrebno zagotoviti v času šolskega pouka in šolskih poletnih počitnic po 1 vožnjo za vsako časovno okno (del dneva), kar znaša 4 vožnje v celem dnevu. Enak standard je potrebno zagotoviti tudi na relaciji Domžale–Ihan (1 vožnja za vsak del dneva oz. 4 vožnje na dan). Ostanek voženj bo ponudnik prosto porazdelil čez dan. Za sobote, nedelje in praznike ni predpisanih standardov voženj.

Tabela 43: Minimalno število voženj na relaciji Ihan – Domžale glede na režim in del dneva.

Ihan–Domžale				
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Režim obratovanja
1	1	1	1	D*Š
1	1	1	1	D*ŠP

Tabela 44: Minimalno število voženj na relaciji Domžale – Ihan glede na režim in del dneva.

Domžale–Ihan				
JK (5.00-8.30)	DIK (8.30-12.30)	OK (12.30-16.30)	PVIK (16.30-22.30)	Režim obratovanja
1	1	1	1	D*Š
1	1	1	1	D*ŠP

Ugotovitve

Naselju Ihan se bo po podelitvi novih koncesij GJS JPP bistveno izboljšala povezava z medkrajevnim avtobusnim prometom. Med naseljema Ihan in Domžale se bo dosednji standard 5 parov voženj/dan v času šolskega pouka in 2 parov voženj/dan v času poletnih šolskih počitnic povečal na 9 parov voženj/dan v času šolskega pouka in 8 parov voženj/dan v času poletnih šolskih počitnic. To pomeni, da se bo standard ponudbe med omenjenima naseljema v času šolskega pouka povečal za 80%, v času poletnih šolskih počitnic pa za 300%. Standard povezav med Ihanom in Ljubljano ni predpisan, kar pomeni, da bo koncesionar prosto določil število povezav.

6.4.3 Mestni promet

Ugotovimo lahko, da vpeljevanje mestne linije po Kamniku ni neposredni odgovor na predmet te študije (izboljšanje dnevnih migracij v Ljubljano). Ima pa posredni vpliv, saj:

- krepí splošno podobo JPP kot resnega in upoštevanja vrednega načina potovanja,
- delno (v primeru Kamnika sicer ne toliko) omogoča napajanje siceršnjih železniških in avtobusnih linij do Ljubljane.

V splošnem lahko ugotovimo, da imamo v Sloveniji kar nekaj primerov, ko so tudi manjše občine uvedle mestne linije, ki »so se prijele« (primeri: Velenje, delno Murska Sobota ...), kakor tudi linije z majhnimi avtobusni prej zaprto peš cone (primer: Maribor). Našli bi tudi primere, kjer primernege odziva potnikov ni bilo. Za vse »zgodbe o uspehu« je potrebno ugotoviti, da je ponudba izpolnjevala naslednje kriterije:

- uporaba avtobusa je bila izjemno preprosta in poceni (tudi zastonj),
- linija mora voziti vsaj na pol ure, vzpostavljen mora biti fiksni interval,
- če je linija krožna, mora voziti v obeh smereh (sournu in protiurno!),
- vozila morajo biti ekološka, praviloma manjša in okretna.

Dodatno je k uspehu teh linij pripomoglo še:

- če so bile speljane skozi peš cone ali območja, kjer je parkiranje drago ali onemogočeno,
- če je njihovo uvajanje spremljala zadostna medijska promocija,
- uvajanje takšnih linij je tudi uspešen prometnopolitični »manever«, če občine istočasno »zapirajo« središča za osebni promet ali (na primer) uvajajo modre cone, podražijo parkirnine itd.
- operativna hitrost obratovanja teh linij ni odločilna, postajališča so (lahko) posejana bolj pogosto oziroma tako, da potencialni uporabniki do najbližjega vstopnega mesta ne pešačijo več kot 200 metrov oziroma do štiri minute.

V konkretnem primeru Kamnika lahko ugotovimo tudi:

- Osnovna poteza, ob kateri je razporejena praktično večina potencialnih potnikov (Duplica – Bakovnik – Šutna), ima že danes dokaj visoko ponudbo avtobusov; razmisliti je treba o možnosti, da bi znotraj Kamnika te medkrajevne avtobuse uporabljali tudi za (zelo poceni, zastonj?) mestni prevoz. Na območju te linije so dokaj na gosto posejana tudi postajališča (Duplica, Bakovnik, Bevc, Petrol, Metalka), povprečni razmik med njimi je približno 400 metrov.
- Železniška postajališča omogočajo, da jih vsi (!) prebivalci Duplice, Bakovnika, mestnega središča ... v maksimalno 10 minutah dosežejo peš.
- Pešcona (Šutna) je relativno kratka in »ozka«, zato – samo iz vidika dostopnosti – »odpiranje« pešcone za avtobuse ni neka nujnost.

Iz zgoraj navedenega je vpeljevanje mestne linije kot »napajalne linije« (verjetno) smiselno le za predele Novi trg, Perovo, Podgorje, Mekinje, Vrhpolje (?).

V vsakem primeru se da napraviti naslednjo kalkulacijo:

- Mestna linija (ne glede na to, ali bi bila krožna ali »sem-tja«) bi obratovala z operativno hitrostjo pribl. 10km/h, približno 16 ur na dan (med 6:00 in 22:00), voziti bi morala dva avtobusa, visokega ekološkega standarda. Na letni ravni bi to pomenilo približno 100.000 vozilo-kilometrov ponudbe.
- Stroški obratovanja takšne linije so torej – na letni ravni – velikostnega razreda 200.000 EUR ob predpostavki, da prevoznik/ponudnik sam priskrbi vozili (le-ta stanejo vsaj 200.000 EUR) ter v kalkulaciji cene obračunava amortizacijo vsaj na deset let.
- Prihodki, če se ne bi odločili za tarifo »zastonj«, bi po izkušnjah sorodnih mest pokrivali največ tretjino obratovalnih stroškov.
- Za uvedbo mestne linije je potrebno sprejeti občinski odlok. Pri tem je treba razmisliti, ali je za konkretno delo primernejši naročniški ali koncesijski model javno-zasebnega partnerstva.
- Pri pripravi odloka in kasneje razpisa za oddajo del je možno pričakovati spor, saj bi mestna linija bistveno »zajedla« v prihodke koncesionarja v medkrajevem prometu.

6.4.4 Ureditev avtobusnih (in železniških) postajališč

Ureditev avtobusnih (in železniških) postajališč je systemske narave. Zato se njihova ureditev za Kamnik in Domžale ne razlikuje od predloga za Dol pri Ljubljani in Litijo. Glej poglavje 6.3.3.

6.4.5 Integracija šolskih in rednih prevozov

Integracija šolskih in rednih prevozov je ukrep systemske narave. Zato se njegova implementacija za Kamnik in Domžale ne razlikuje od implementacije za Dol pri Ljubljani in Litijo. Glej poglavje 6.3.4.

6.4.6 S kolesom v Ljubljano

Sklop rešitev oz. predlogov za vzpostavitev kakovostne, varne in udobne kolesarske poti za dnevne migrante v smeri Ljubljane je že predstavljen v poglavju 6.3.5.

Predlog akcijsko-proračunskega načrta

Akcijsko-proračunski načrt določa:

- nabor ukrepov za implementacijo,
- odgovornosti za njihovo izvedbo,
- območje implementacije ukrepa,
- časovne roke in
- stroške.

V nadaljevanju je podan predlog akcijsko-proračunskega načrta za kratkoročno (1-2 leti) in srednjeročno (2-5 let) obdobje za občine na obravnavanem območju.

Dol pri Ljubljani

Področje	Ukrep	Kraj	Čas	Vrednost
Zagotovitev parkiranja koles na avtobusnih postajališčih	namestitev kolesarskih stojal	avtobusna postajališča v občini	1 leto	4.000 € (14 postajališč x 283,2 € / kolesarsko stojalo)
	namestitev pokrite kolesarnice	Dol pri Ljubljani	2 leti	6.300 €
Zagotovitev enotnega sistema informiranja na avtobusnih postajališčih	enotne označbe avtobusnih postajališč	avtobusna postajališča v občini	1 leto	980 € (14 postajališč x 70 €/znak za avtobusno postajališče)
	enotna oprema avtobusnih postajališč (drog z znakom za avtobusno postajališče in prostorom za vozni red)	avtobusna postajališča v občini	1 leto	1.680 € za vsako avtobusno postajališče brez ustrezne infrastrukture za izobešanje vozni redov in ostalih potrebnih informacij
Sprožitev postopka za integracijo šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov	sprožitev postopka za integracijo šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov	Dol pri Ljubljani	1 leto	zmanjšanje občinskega proračuna za financiranje šolskih (posebnih) prevozov do 20 %
Ureditev kolesarskih površin	označitev kolesarskih povezav (talna in vertikalna signalizacija)	Dol pri Ljubljani	2 leti	odvisno od obsega

Domžale

Področje	Ukrep	Kraj	Čas	Vrednost
Zagotovitev parkiranja na koles na avtobusnih / železniških postajališčih	namestitev kolesarskih stojal	avtobusna postajališča v občini	1 leto	8.800 € (31 postajališč x 283,2 € / kolesarsko stojalo)
	namestitev pokritih kolesarnic	železniška postaja, avtobusna postaja v centru Domžal	2 leti	12.600 €
Zagotovitev enotnega sistema informiranja na avtobusnih postajališčih	enotne označbe avtobusnih postajališč	avtobusna postajališča v občini	1 leto	2.170 € (31 postajališč x 70 €/znak za avtobusno postajališče)
	enotna oprema avtobusnih postajališč (drog z znakom za avtobusno postajališče in prostorom za vozni red)	avtobusna postajališča v občini	1 leto	1.680 € za vsako avtobusno postajališče brez ustrezne infrastrukture za izobešanje vozni redov in ostalih potrebnih informacij
Sprožitev postopka za integracijo šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov	sprožitev postopka za integracijo šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov	Domžale	1 leto	zmanjšanje občinskega proračuna za financiranje šolskih (posebnih) prevozov do 20 %
Ureditev kolesarskih površin	označitev kolesarskih povezav (talna in vertikalna signalizacija)	Domžale	2 leti	odvisno od obsega
	izgradnja kolesarskih odsekov	Kamnik – Radomlje v dolžini cca. 6 km	5 let	1 mio € (delež si sorazmerno delita občini Kamnik in Domžale)
		Domžale – Dragomelj v dolžini cca. 4 km		680.000 €
Domžale – Trzin v dolžini cca. 2 km	340.000 €			

Kamnik

Področje	Ukrep	Kraj	Čas	Vrednost
Uvedba hitre avtobusne linije na relaciji Kamnik – Ljubljana	Uvedba hitre avtobusne linije na relaciji Kamnik – Ljubljana	Kamnik	2 leti	max. 59.000 € (za štiri pare voženj/dan – brez upoštevanja prihodkov od prodanih vozovnic)
Uvedba mestne avtobusne linije	Uvedba mestne avtobusne linije	Kamnik	2 leti	obratovalni stroški 200.000 € / leto (+ nabava dveh vozil = cca. 200.000 €/vozilo)
Zagotovitev parkiranja koles na avtobusnih / železniških postajališčih	namestitev kolesarskih stojal	avtobusna postajališča v občini	1 leto	17.300 € (61 postajališč x 283,2 € / kolesarsko stojalo)
	namestitev pokritih kolesarnic	železniška postaja, avtobusna postaja	2 leti	12.600 €
Zagotovitev enotnega sistema informiranja na avtobusnih postajališčih	enotne označbe avtobusnih postajališč	avtobusna postajališča v občini	1 leto	4.270 € (61 postajališč x 70 €/znak za avtobusno postajališče)
	enotna oprema avtobusnih postajališč (drog z znakom za avtobusno postajališče in prostorom za vozni red)	avtobusna postajališča v občini	1 leto	1.680 € za vsako avtobusno postajališče brez ustrezne infrastrukture za izobešanje vozni redov in ostalih potrebnih informacij
Sprožitev postopka za integracijo šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov	sprožitev postopka za integracijo šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov	Kamnik	1 leto	zmanjšanje občinskega proračuna za financiranje šolskih (posebnih) prevozov do 20 %
Ureditev kolesarskih površin	označitev kolesarskih povezav (talna in vertikalna signalizacija)	Kamnik	2 leti	odvisno od obsega
	izgradnja kolesarskih odsekov	Kamnik – Radomlje v dolžini cca. 6 km	5 let	1 mio € (delež si sorazmerno delita občini Kamnik in Domžale)

Litija

Področje	Ukrep	Kraj	Čas	Vrednost
Dvig standarda ponudbe avtobusnega prevoza v smeri Ljubljana	varianta 1a – za naselje Ribče: povečanje pogostnosti voženj (9 parov voženj/dan)	Ribče	1 leto	23.000 €/leto (če ni nobenega prihodka od prodanih vozovnic)
	varianta 1b – za naselje Ribče: povečanje pogostnosti voženj (9 parov voženj/dan)s predlagano pocenitvijo vozovnic	Ribče	1 leto	20.000 €/leto s predlagano pocenitvijo vozovnic ob doseženem potencialu prodanih vozovnic za Ribče
	varianta 2a – za potezo Ribče – Hotič: povečanje pogostnosti voženj (9 parov voženj/dan)	Ribče, Hotič	1 leto	57.500 €/leto (če ni nobenega prihodka od prodanih vozovnic)
	varianta 2b – za potezo Ribče – Hotič: povečanje pogostnosti voženj (9 parov voženj/dan)s predlagano pocenitvijo vozovnic	Ribče, Hotič	1 leto	37.000 €/leto s predlagano pocenitvijo vozovnic ob doseženem potencialu prodanih vozovnic za Ribče
	varianta 3a – za potezo Ribče – Hotič – Vače – (Litija): povečanje pogostnosti voženj (9 parov voženj/dan)	Ribče, Hotič, Vače	1 leto	78.500 €/leto (če ni nobenega prihodka od prodanih vozovnic)
	varianta 3b – za potezo Ribče – Hotič – Vače – (Litija): povečanje pogostnosti voženj (9 parov voženj/dan)s predlagano pocenitvijo vozovnic	Ribče, Hotič, Vače	1 leto	38.000 €/leto s predlagano pocenitvijo vozovnic ob doseženem potencialu prodanih vozovnic za Ribče
Zagotovitev parkiranja koles na avtobusnih / železniških postajališčih	namestitev kolesarskih stojal	avtobusna postajališča v občini	1 leto	13.600 € (48 postajališč x 283,2 € / kolesarsko stojalo)
	namestitev pokritih kolesarnic	železniška postaja, avtobusna postaja	2 leti	12.600 €
Zagotovitev enotnega sistema informiranja na avtobusnih postajališčih	enotne označbe avtobusnih postajališč	avtobusna postajališča v občini	1 leto	3.400 € (48 postajališč x 70 €/znak za avtobusno postajališče)
	enotna oprema avtobusnih postajališč (drog z znakom za avtobusno postajališče in prostorom za vozni red)	avtobusna postajališča v občini	1 leto	1.680 € za vsako avtobusno postajališče brez ustrezne infrastrukture za izobešanje vozni redov in ostalih potrebnih informacij

Sprožitev postopka za integracijo šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov	sprožitev postopka za integracijo šolskih (posebnih) in rednih linijskih prevozov	Litija	1 leto	zmanjšanje občinskega proračuna za financiranje šolskih (posebnih) prevozov do 20 %
Ureditev kolesarskih površin	označitev kolesarskih povezav (talna in vertikalna signalizacija)	Kamnik	2 leti	odvisno od obsega

Literatura in viri

1. A. Černe, S. Kušar: Položaj občine Domžale in njenih naselij v Ljubljanski urbani regiji glede na dejavnosti, Filozofska Fakulteta UL, Ljubljana, 2006.
2. Akcijski načrt o mobilnosti v mestih, Evropska komisija, COM (2009) 490 konč.
3. Analiza stanja in teženj in analiza razvojnih možnosti za razvoj dejavnosti kot strokovna podlaga za izdelavo novih prostorskih aktov občine Litija, Locus d.o.o., Domžale, 2006.
4. Analiza stanja in teženj v prostoru kot podlaga za izdelavo Strategije prostorskega razvoja in Prostorskega reda občine Domžale, Locus d.o.o., Domžale, 2006.
5. Analiza stanja in teženj v prostoru kot strokovna podlaga za pripravo novih prostorskih aktov občine Dol pri Ljubljani, Locus d.o.o., Domžale, 2006.
6. AVRIS – avtobusno vozno redni informacijski sistem, Register javnih linijskih prevozov, DRSC, 2010
7. Dolgoročni razvojni program občine Litija za obdobje 2007 – 2015, Litija, 2007.
8. Državni razvojni program Republike Slovenije za obdobje 2007 – 2013. Vlada RS, Ljubljana, marec 2008.
9. Green Paper – Towards a New Culture for Urban Mobility. Commission of the European Communities, Brussels, 2007. COM (2007) 551 final.
10. Izdelava strategije prostorskega razvoja občine Kamnik, urbanistične zasnove mesta Kamnik in
11. Lokalni razvojni program Občine Dol pri Ljubljani 2007 – 2013, Center za razvoj Litija d.o.o., Litija, 2007.

12. M.Š. Divjak, E. Čargo, Urbanistični koncept razvoja naselij v Ljubljanski regiji v koridorjih integriranega mestnega in regionalnega tirnega potniškega prometa, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana, 2002.
13. Nacionalni strateški referenčni okvir 2007 – 2013. Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, 2007.
14. Navodila za projektiranje kolesarskih površin, DRSC, Ljubljana, 2000
15. Navodilo za postopek ugotavljanja upravičenosti umirjanja prometa in kriteriji za izbor ukrepov (Uradni vestnik občine Domžale, št. 9/350).
16. Območni razvojni program središča Slovenije, Razvojni program 2007-2013, Center za razvoj Litija, Litija, 2006.
17. Odlok o javnem redu in miru na območju občine Dol pri Ljubljani (Ur.l. RS, št. 25/97)
18. Odlok o javnem redu in miru v Občini Litija (Uradni list RS, št. 33/96)
19. Odlok o kategorizaciji občinskih cest in občinskih kolesarskih poti v Občini Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale, št. 13/07).
20. Odlok o kategorizaciji občinskih cest v občini Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 75/98)
21. Odlok o kategorizaciji občinskih cest v občini Kamnik (Uradni list RS, št. 09/09 in 49/09)
22. Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Občini Litija (Uradni list RS, št. 66/05 in 33/06)
23. Odlok o koncesiji za opravljanje dejavnosti javnih linijskih prevozov in posebnih linijskih prevozov na območju Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 81/04)
24. Odlok o minimalnem številu parkirnih mest, ki jih mora zagotoviti investitor v primeru gradnje na območju Občine Kamnik 44/04
25. Odlok o načinu izvajanja gosp. javne službe "urejanje in vzdrževanje občinskih cest" (Uradni list RS, št. 07/00 in 82/01)
26. Odlok o neprometnih znakih in plakatiranju v občini Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 45/00)
27. Odlok o občinski inšpekciji, komunalnem nadzorstvu in občinskem redarstvu v Občini Kamnik (Uradni list RS, št. 26/00 in 17/06)
28. Odlok o občinski inšpekciji, komunalnem nadzoru in občinskem redarstvu v Občini Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, št. 11/00)
29. Odlok o občinskih cestah (Uradni list RS, št. 28/02)
30. Odlok o občinskih cestah (Uradni list RS, št. 19/99 in 17/06)
31. Odlok o občinskih cestah (Uradni list RS, št. 70/98)
32. Odlok o občinskih cestah (Uradni vestnik občine Domžale, št. 12/2005)
33. Odlok o oglaševanju v občini Kamnik (Uradni list RS, št. 56/00 in 63/08)

34. Odlok o organizaciji in delovnem področju občinske uprave Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 30/08)
35. Odlok o organizaciji in delovnem področju občinske uprave (Uradni list RS, št. 47/95, 20/98, 13/99, 40/01 in 43/07)
36. Odlok o organizaciji in delovnem področju Občinske uprave Občine Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, šte. 5/2008)
37. Odlok o pogojih, postopkih in merilih za podelitev koncesije na področju opravljanja gospodarske javne službe "urejanje in vzdrževanje občinskih cest" (Uradni vestnik občine Domžale, št. 5/104).
38. Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih občine Kamnik (Uradni list RS, št. 52/92, 30/95 in 52/98)
39. Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje občine Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, št. 4/2003).
40. Odlok o sprejetju prostorskih ureditvenih pogojev za območje Litije in Šmartna (Uradni list SRS, št. 22/88, Uradni list RS, št. 89/02, 7/04, 51/04)
41. Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin Dolgoročnega plana Občine Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, št. 13/02)
42. Odlok o ureditvi cestnega prometa in prometni ureditvi javnih površin na območju občine Kamnik (Uradni list RS, št. 41/05 in 107/05)
43. Odlok o usmerjevalnem sistemu (Uradni list RS, št. 33/06)
44. Odlok o ustanovitvi organa skupne občinske uprave »Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Dol pri Ljubljani, Ivančna Gorica, Litija in Šmartno pri Litiji« (Uradni list RS, št. 108/07)
45. Odlok o varstvu virov pitne vode na območju občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 82/01)
46. Odlok o varstvu zraka na območju občine Kamnik (Uradni list RS, št. 96/99)
47. Odlok Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04)
48. Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013. Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, 2007.
49. Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013. Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, 2007.
50. P. Celis, E.B. Ladegaard, Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation, Copenhagen, 2008
51. P.A. Mušič, Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji, DRSC, Ministrstvo za promet, Ljubljana, 2005

52. Pogoji in kriteriji za brezplačen prevoz učencev, katerih varnost na poti v šolo je ogrožena (Uradni vestnik občine Domžale, št. 10/02).
53. Poročilo o stanju okolja v občini Domžale, Občina Domžale, Domžale, 2002.
54. Pravilnik o prometni ureditvi na javnih parkirnih površinah v delu mesta Kamnik (Uradni list RS, št. 47/05)
55. Pregled Strategije EU za trajnostni razvoj – prenovljena strategija. Svet EU, Bruselj, 2006
56. Program priprave prostorskih ureditvenih pogojev Občine Domžale za območje urbanistične zasnove Domžale in drugih ureditvenih območij (Uradni vestnik občine Domžale, št. 11/00)
57. Program priprave strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 39/06)
58. Program priprave strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda Občine Kamnik (Uradni list RS, št. 94/06)
59. Program priprave strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda Občine Kamnik (Uradni list RS, št. 94/06)
60. Program priprave strategije prostorskega razvoja občine Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, št. 3/04)
61. Prometna študija dela občine Kamnik, City Studio prostorsko načrtovanje d.o.o., Ljubljana, 2005.
62. Prometna študija Litije, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, 2008.
63. Prometna študija občine Domžale, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, 2006.
64. prostorskega reda občine Kamnik (Študija ranljivosti prostora). LOCUS d.o.o., Domžale, 2007.
65. Prostorski ureditveni pogoji za območje Občine Litija, Locus d.o.o., Domžale, 2003
66. Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2007 – 2013. Regionalna razvojna agencija LUR. Ljubljana, 2007.
67. Resolucija o Nacionalnem programu varstva okolja 2005 – 2012 (Uradni list RS, št. 2/06)
68. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023. Služba Vlade RS za razvoj. Ljubljana, 2006.
69. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo). (Uradni list RS, št. 58/2006)
70. Slovenija v Evropski uniji – Strategija gospodarskega razvoja Slovenije. Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, Ljubljana, 2001.
71. Strategija razvoja Slovenije. Vlada RS, Urad za makroekonomske analize in razvoj. Ljubljana, junij 2005.

72. Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji, Omega consult d.o.o., Ljubljana, 2009.
73. Strokovne podlage za pripravo regionalnega prostorskega načrta Ljubljanske urbane regije, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana, 2009.
74. Strokovne podlage za zasnovo sistema zelenih in drugih odprtih površin na območju Občine Kamnik. ICRO – Inštitut za celostni razvoj in okolje, Domžale, 2007.
75. Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70. UL L, št. 315 z dne 3.12.2007
76. Uredba o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu. (Uradni list RS, št. 88/04, 73/09)
77. Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04)
78. White Paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide. European Commission, Luxemburg, 2001.
79. Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2) (Uradni list RS, št. 131/06)
80. Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07)
81. Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 08/03)
82. Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06)
83. Zakon o železniškem prometu (ZelP-UPB4) (Uradni list RS, št. 44/07)

<http://www.kamnik.si/>

<http://www.litija.si/>

<http://www.dol.si/>

<http://www.domzale.si/>

www.surs.si

www.policija.si

<http://www.slo-zeleznice.si/>

<http://www.kam-bus.si/>

<http://www.veolia-transport.si/>

<http://www.ziegler-metall.de/>

<http://www.mzp.gov.si/>

<http://www.eurotestmobility.com/>

<http://www.dnevnik.si/>

<http://www.gremonapot.si/>

<http://portal.geopedia.si/>