DOBIMO SE NA POSTAJI

Mobilnostni načrt Ekonomske Fakultete

datum: junij 2012

avtorji: Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Mojca Balant, Lea Ružič

naročnik:

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA PROMET

krovni projekt:

IJPP
Integrirani javni potniški promet

sofinancer:

Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Kohezijski sklad

Operacijo delno financira Evropska unija, in sicer iz Kohezijskega sklada. Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013, razvojne prioritete 3 – prometna infrastruktura; prednostne usmeritve 2 – področje javnega potniškega prometa.

Mobilnostni načrt Ekonomske Fakultete

avtorji - UIRS: Aljaž Plevnik
Luka Mladenovič
Mojca Balant
Lea Ružič

koordinator projekta na EF: Adriana Rejc Buhovac

projektni svet na EF: Marjan Smonig
Alijana Lepšina
Tamara Kaše
Petra Rus

Dokument je nastal v okviru projekta Izobraževanje, informiranje in ozaveščanje javnosti o pomenu JPP (delovno ime 'Dobimo se na postaji'), ki je del aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo in prostor na področju integracije javnega potniškega prometa (projekt IJPP). Ukvarja se z izobraževanjem, informiranjem in ozaveščanjem javnosti o pomenu javnega potniškega prometa. Ciljne skupine projekta so otroci in vzgojitelji v vrtcih, osnovnošolci in dijaki z učitelji, študenti in uporabniki osebnih avtomobilov. Operacijo delno financira Evropska unija iz Kohezijskih skladov.

O dokumentu

Kaj je mobilnostni načrt

Mobilnostni načrt je dokument, ki fakulteti pomaga urejati pogoje za dostop in s tem posledično vplivati na potovalne navade študentov, zaposlenih in obiskovalcev. Vsebuje vrsto ukrepov, katerih cilj je izboljšanje dostopnosti fakultete z različnimi prevoznimi načini. Pri tem daje poudarek dostopnosti z javnim prevozom, kolesom in peš.

Mobilnostni načrt je bil pripravljen v sodelovanju z Urbanističnim inštitutom RS kot del projekta "Dobimo se na postaji", ki poteka pod okriljem Ministrstva za infrastrukturo in prostor. Osnovni cilj projekta je krepitev zavesti o javnem potniškem prevozu kot pomembni alternativi avtomobilskemu prevozu in spodbuditev spreminjanja potovalnih navad v smeri njegove večje uporabe znotraj različnih ciljnih skupin.

Načrt temelji na mehkih ukrepih, kot so obveščanje, izobraževanje in organizacija storitev v okviru obstoječe infrastrukture, vsebuje pa tudi nekatera izboljšanja in dograditve obstoječe infrastrukture. Da je pomen aktivnega ukvarjanja z dostopnostjo in njegov potencialni učinek velik, kaže število študentov v območju. Ekonomska fakulteta ima 3.300 dodiplomskih in 2.500 podiplomskih študentov. Skupaj z ostalimi tremi fakultetami število študentov v območju presega 10.000. Določene ukrepe bo fakulteta izvajala sama, druge bo skušala izvajati v sodelovanju z ostalimi tremi fakultetami in študentskimi domovi, ki se nahajajo v območju. Določeni ukrepi presegajo zmožnosti in pristojnosti fakultete, zato bodo za njihovo izvedbo podane pobude na Mestno občino Ljubljana.

Proces priprave

Proces priprave mobilnostnega načrta se je pričel februarja 2012. Za pripravo analize stanja so bile opravljene tri aktivnosti: analiza dostopnosti lokacije s pomočjo javno dostopnih podatkov, 15 strukturiranih intervjujev z različnimi deležniki, v maju pa je bila opravljena spletna anketa o potovalnih navadah študentov in zaposlenih. Na povabilo k sodelovanju se je odzvalo več kot 1.000 študentov in prek 100 zaposlenih.

Časovni domet

Razmislek pri pripravi načrta je segal v srednjeročno obdobje desetih let, nabor ukrepov pa ima domet pet let, v katerih je mogoče učinkovito načrtovati in izpeljati večino ukrepov. Vendar je za zagotovitev učinkovitega izvajanja in prilagajanja aktualnim dogajanjem na fakulteti, na 1-2 leti priporočljivo ponoviti anketo o potovalnih navadah in preveriti spremembe dostopnosti lokacije. Na podlagi rezultatov se v dokument smiselno vključi nove ukrepe, neučinkovite se posodobi, že izvedene pa odstrani ali nadomesti z novimi.

Analiza stanja

Za dobro razumevanje dogajanja na področju dostopnosti in mobilnosti na Ekonomski fakulteti (EF) je bila opravljena celovita analiza stanja. Pridobljeni podatki so predstavljali podlago za opredelitev problemov, postavitev ciljev, izbor ukrepov ter merjenje napredka v prihodnosti. Namen analize je bil:

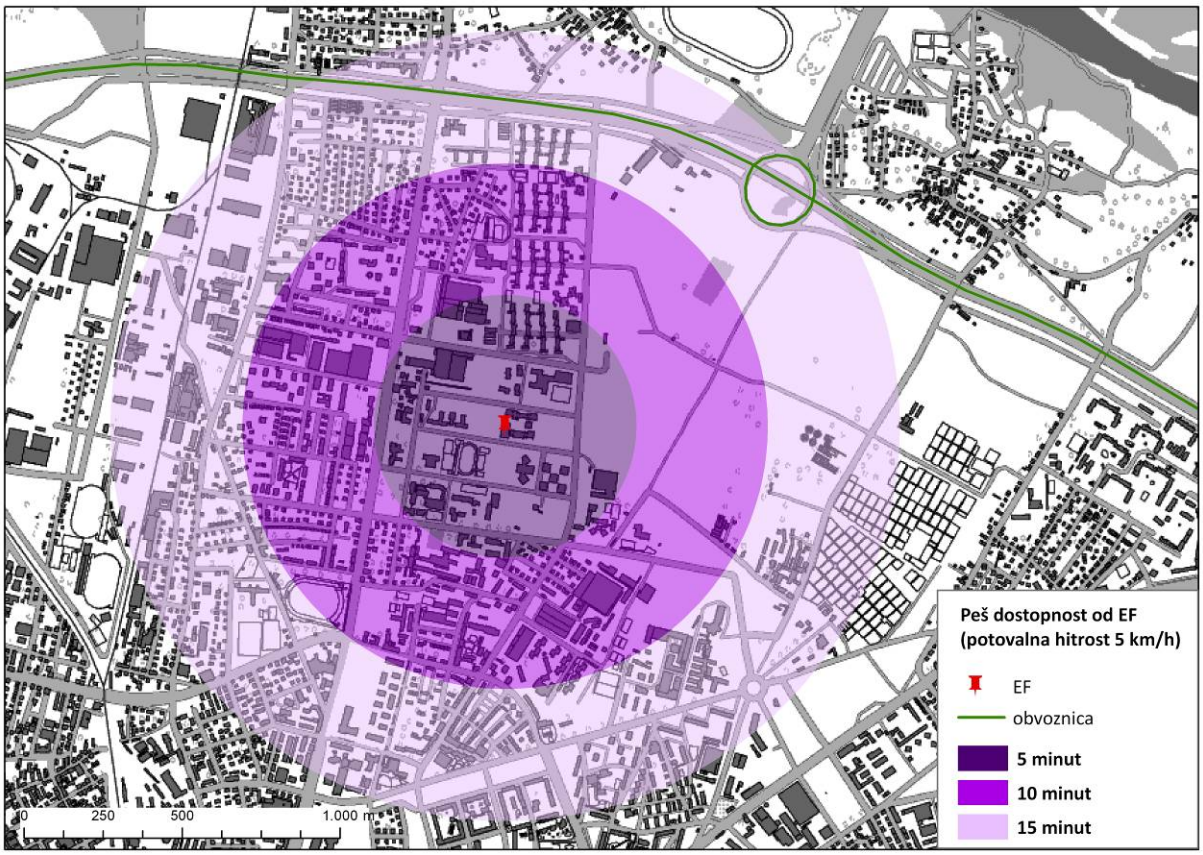
- izdelati jasno sliko dostopnosti lokacije in razpoložljivih prevoznih alternativ,
- ugotoviti potenciale in ovire za uporabo posameznih prevoznih načinov,
- določiti področja, kjer so možne izboljšave v korist alternativnih prevoznih načinov.

Analiza stanja je bila sestavljena iz analize dostopnosti lokacije, strukturiranih intervjujev ter analize potovalnih navad študentov in zaposlenih.

Dostopnost lokacije

Ker se Ekonomska fakulteta nahaja blizu pomembnih mestnih prometnic, je dostopna z različnimi oblikami prevoza.

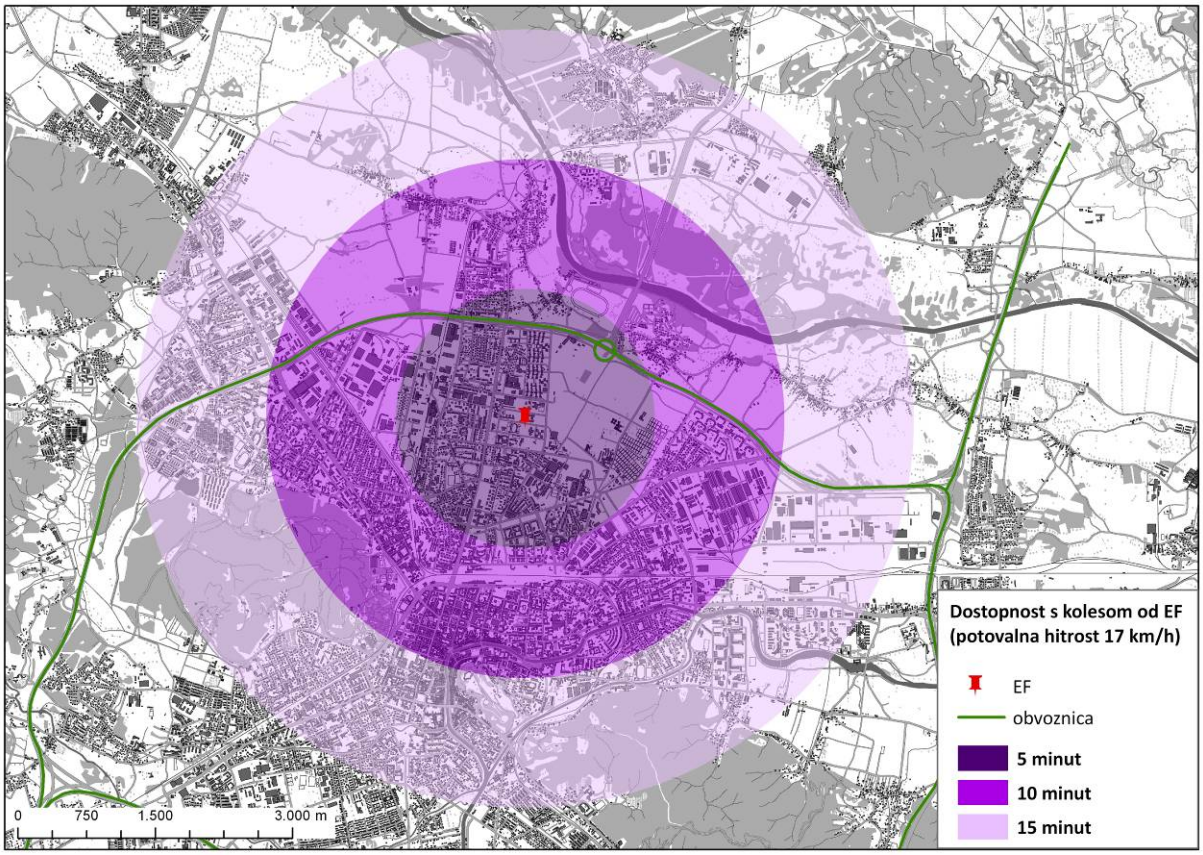
Pešpoti so večinoma neposredne in brez vzponov ter so večinoma opremljene z obcestnimi pločniki, označenimi cestnimi prehodi, javno razsvetljavo in ostalo urbano opremo. Glavni dostopni cesti iz smeri središča mesta sta Dunajska in Vojkova cesta, ki sta opremljeni z vso infrastrukturo za pešce, Kardeljeva ploščad je deloma tudi zaprta za motorni promet. Kljub temu, da so v neposredni okolici EF vse ulice opremljene z infrastrukturo za pešce, niso povsod brez ovir.



Slika 1: Karta peš dostopnosti Ekonomske fakultete – potovalna hitrost 5 km/h (UIRS, 2012).

Tudi razmere za **kolesarjenje** so v širšem območju dobre, ravninski relief pa omogoča enostavno premagovanje razdalj. Iz večine smeri so urejene kolesarske poti in steze, ki so v večini opremljene z

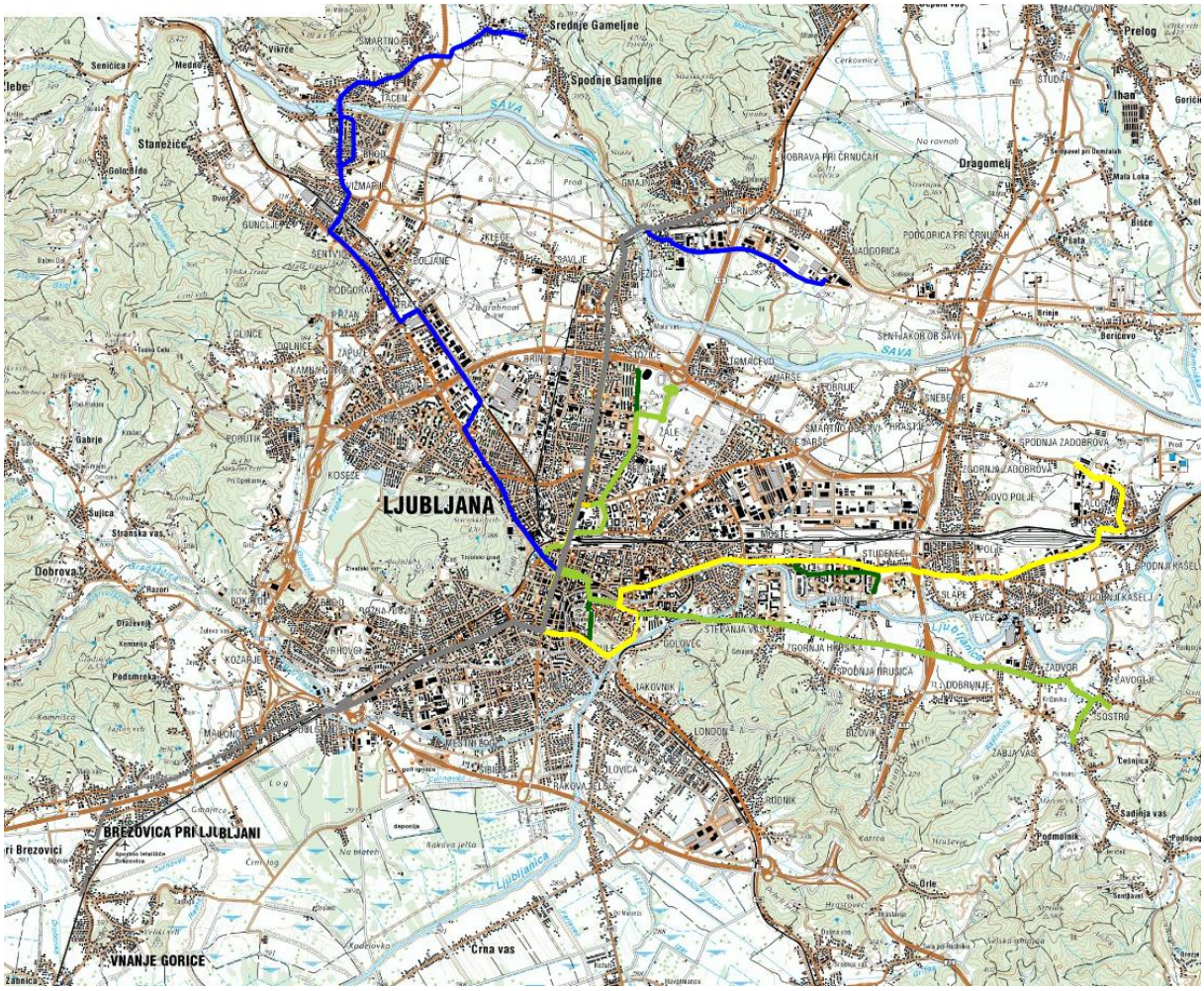
ustrezno infrastrukturo. Kolesarji imajo v neposredni okolici fakultete na voljo pokrita stojala za kolesa ter dva terminala za brezplačno izposojo mestnega kolesa v širšem zaledju.



Slika 2: Karta dostopnosti Ekonomske fakultete s kolesom – potovalna hitrost 17 km/h (UIRS, 2012).

Za **gibalno ovirane** je bila v zadnjih letih v sklopu fakultete zagotovljena vrsta izboljšav dostopnosti. Dodane so bile klančine in dvigala, ki omogočajo enostaven dostop do večine objektov kompleksa EF, in rezervirana, čeprav plačljiva parkirna mesta. V širšem zaledju pa se gibalno ovirani še vedno srečujejo z vrsto ovir, kot so podhod pod Dunajsko cesto, visoki robniki brez klančin, zakoličeni preozki ali zaparkirani pločniki in stopnice na glavnih vhodih.

Dostopnost EF z **mestnim potniškim prevozom** je dobra, saj je v širšem območju več postajališč mestnega potniškega prevoza, kjer vozijo avtobusi prog 6, 8, 11, 13 in 20. Ti zagotavljajo dobro dostopnost iz večine predelov Ljubljane, za dostop iz nekaterih smeri pa je potreben prestop v centru mesta. Razdalja do postajališč je sicer še v okviru sprejemljivega, vendar za tako koncentracijo prebivalcev ni idealna in za marsikoga tudi predolga, da bi JPP predstavljal privlačno alternativo ostalim prevoznim načinom.



Slika 3: Karta prog MPP, ki ustavljajo na postajališčih v bližini Ekonomske fakultete (Geopedia, 2012).

Primestni javni prevoz je odlična izbira predvsem iz severovzhodne smeri (Domžale in Kamnik), saj sta avtobusni postajališči oddaljeni le okoli 10 minut hoje. Prav tako je iz te smeri na voljo **železniški prevoz**, vendar je postajališče preveč oddaljeno, da bi bilo privlačno. V konicah so avtobusi dovolj pogosti, vlaki pa žal ne. Za poti iz ostalih delov Slovenije je potrebno prestopati na glavni železniški ali avtobusni postaji.

Dostop z **avtomobilom** je možen preko več cestnih povezav. V okolici fakultete se je v zadnjih letih nelegalno parkiranje precej omejilo. Zagotovljena so parkirna mesta za vse zaposlene in večje parkirišče, ki je po ugodni ceni na voljo študentom in obiskovalcem. Na voljo je razmeroma veliko parkirnih mest, ki so cenovno privlačna.

Ugotovljeno je bilo, da ima večina študentov in zaposlenih zagotovljeno pestro izbiro dostopov do fakultete.

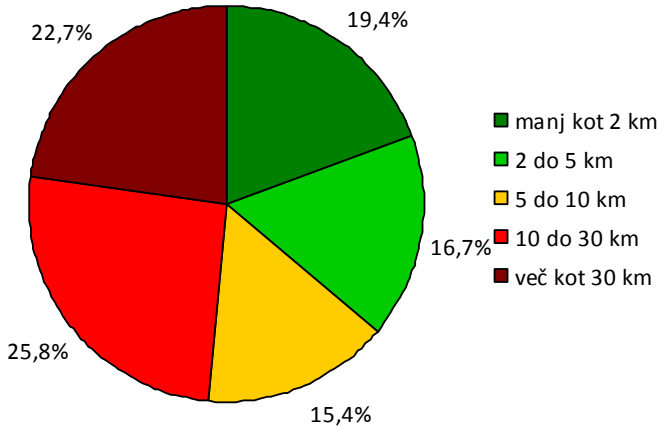
Potovalne navade

Potovalne navade študentov in zaposlenih so bile analizirane na podlagi spletne ankete, s katero so bili zajeti podatki o strukturi zaposlenih in študentov, trenutnih navadah pri potovanju na fakulteto in med delom ter možnostih in pripravljenosti za spremembe teh navad.

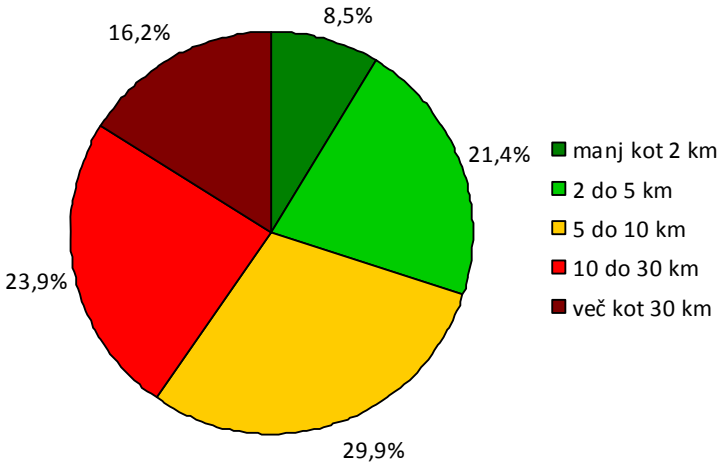
Manj kot 2 km na fakulteto potuje 19 % študentov in 9 % zaposlenih, 2-5 km 17 % študentov in 21 % zaposlenih, 5-10 km 15 % študentov in kar 30 % zaposlenih, 10-30 km 26 % študentov in 24 % zaposlenih ter več kot 30 km 23 % študentov in 16 % zaposlenih.

Potenciali za hojo in kolesarjenje so torej precejšnji. 2 km predstavlja manj kot pol ure počasne hoje, zato bi lahko delež hoje dosegel petino študentov in skoraj desetino zaposlenih (v skupini so zajeti tudi gibalno ovirani in zaposleni, ki raje kolesarijo ali pa imajo dobro povezavo z mestnim avtobusom). Manj zahtevno kolesarjenje je primerno na razdaljah do 5 km. Vendar izkušnje kolesarsko razvitih mest kažejo, da je sprejemljiva razdalja za dnevne poti ob primerni podpori in infrastrukturi precej večja (7-10 km). Potencial za kolesarjenje v našem primeru torej znaša več kot 50 % študentov ter skoraj 60 % zaposlenih. Za ostali dve skupini (skupno skoraj polovico študentov oziroma 40 % zaposlenih) je edina možna alternativa osebnemu avtomobilu primeren JPP.

Kako daleč potujejo na fakulteto študentje? (N = 1108)



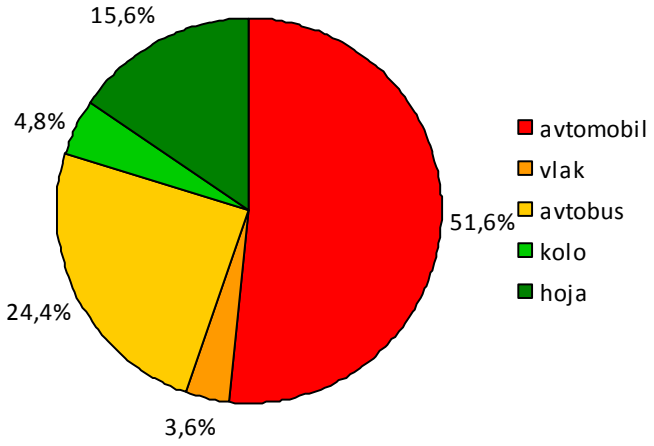
Kako daleč potujejo na fakulteto zaposleni? (N = 118)



Izbira prevoznega načina študentov v Ljubljani predhodno ni bila pogosto analizirana. Na fakulteto hodi 16 % študentov, kar kaže na dober izkoristek potencialov glede na število študentov, ki bivajo

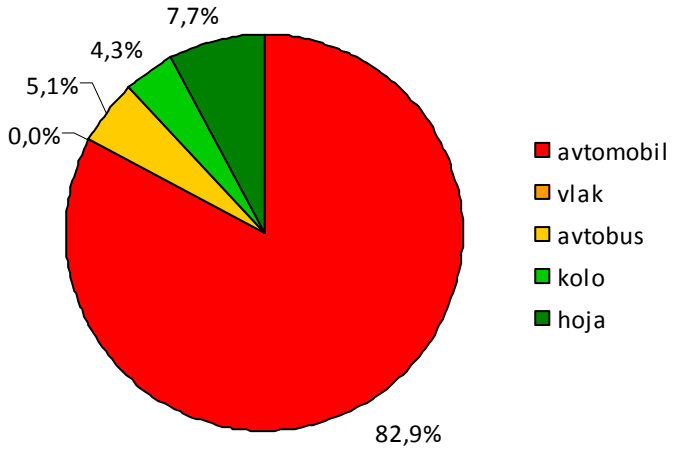
dovolj blizu za hojo. S kolesom se vozi le 5 % študentov. To je dokaj nizek delež glede na študentsko populacijo, ki praviloma pogosteje uporablja kolo, in glede na podatke za Ljubljano (9 % v študiji CIVITAS, 2009, ki je zajela splošno populacijo), tako da je potencial za kolesarjenje glede na razdaljo precejšen. Na drugi strani pa je delež uporabe JPP večji, saj z avtobusom in vlakom na fakulteto potuje kar 28 % študentov (12 % v študiji CIVITAS). Najbolj zastopana je uporaba osebnega avtomobila, skupaj 52 %, kar je sicer manj, kot je povprečje v Ljubljani, vendar gre v tem primeru za študente. Pri tem je pomembno ločeno obravnavati tiste, ki se z avtomobilom vozijo sami (40 %) in tiste, ki potujejo v bolje izkoriščenih avtomobilih (12 %). Pomemben podatek je zato zasedenost avtomobilov. V primeru študentov Ekonomske fakultete je v avtomobilu le voznik kar v 77 % primerov vseh voženj z avtomobilom.

S katerim prevoznim načinom večinoma prihajajo na fakulteto študentje?



Zaposleni se v veliki večini vozijo na delo z avtomobilom. Delež 83 % je precej višji, kot je ljubljansko povprečje. Sledi hoja z manj kot 8 %, uporaba avtobusa je globoko pod mestnim povprečjem (5 %). Kolo je tudi pri zaposlenih zapostavljen prevozni način (4 %). Očitno je torej, da je potencial skoraj 60 % zaposlenih, ki bi na podlagi razdalje med krajem bivanja in dela lahko hodili ali kolesarili oziroma uporabljali JPP, praktično neizkoriščen.

S katerim prevoznim načinom večinoma prihajajo na delo zaposleni?



Vizija in cilji

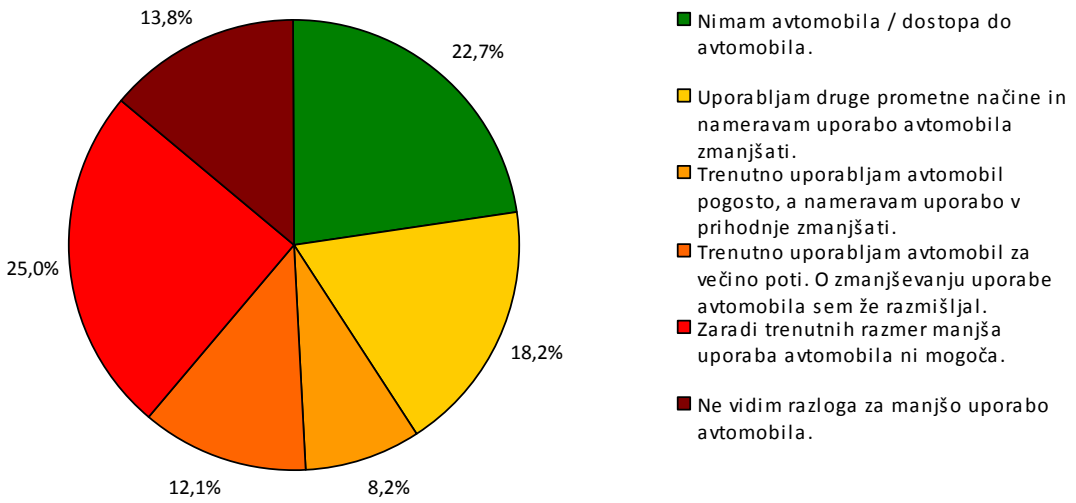
Osnovni motiv priprave in zagona mobilnostnega načrta izhaja iz skrbi Ekonomske fakultete za družbeno odgovornost v ožjem in širšem okolju delovanja, zavedanja o težavah z mobilnostjo in dostopnostjo svojih študentov, zaposlenih in obiskovalcev ter potenciala racionalizacije stroškov, povezanih z mobilnostjo.

Zato je namen priprave načrta:

- obvladovanje prometnih težav, ki jih imajo študenti in zaposleni pri prihodih na fakulteto, in zagotavljanje enakovrednih pogojev za dostop z vsemi prevoznimi načini,
- povečanje ozaveščenosti o negativnih vplivih motornega prometa in nezdravega življenjskega sloga,
- izboljšanje zdravja študentov in zaposlenih s spodbujanjem zdravih načinov potovanj,
- omogočanje prihrankov pri zagotavljanju dostopnosti EF in stroških mobilnosti študentov in zaposlenih.

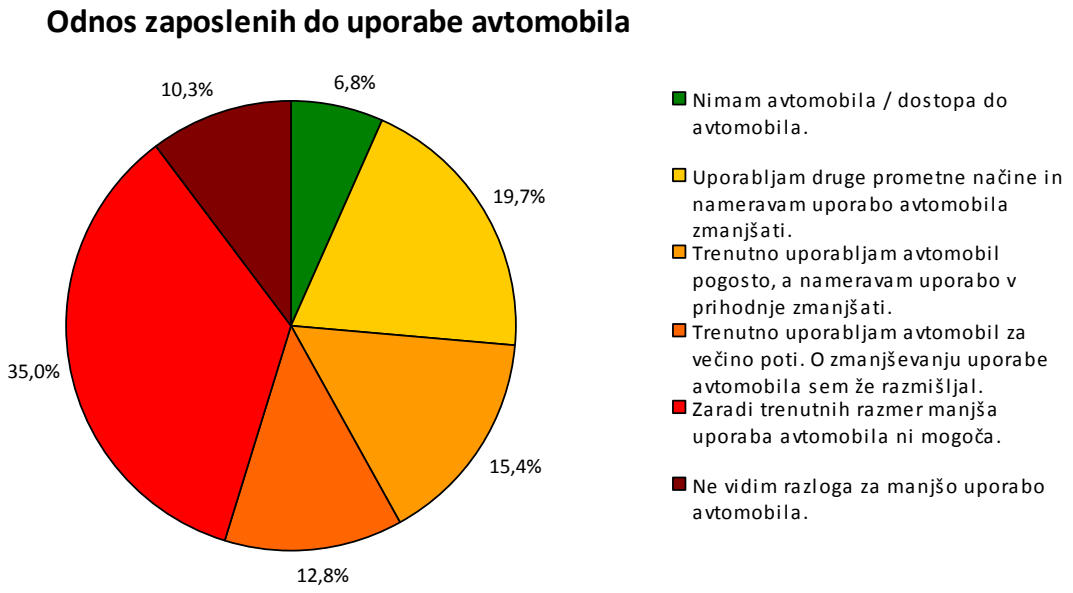
V okviru ankete je bil raziskan tudi odnos študentov in zaposlenih do trenutnih potovalnih navad in uporabe osebnega avtomobila. Rezultati kažejo, da je zavedanje o potrebah in možnostih za zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila in uporabi alternativnih prevoznih načinov že razširjeno.

Odnos študentov do uporabe avtomobila



Med študenti jih skoraj četrtina nima dostopa do avtomobila in zato že uporablja druge prevozne načine. 14 % z druge skrajnosti lestvice jih ne vidi razloga za zmanjševanje uporabe avtomobila, iz česar je možno sklepati, da tudi predvideni ukrepi nanje ne bodo imeli vpliva. Četrtina študentov trenutno nima realnih možnosti za spremembe potovalnih navad.

Preostali študentje, teh je skoraj 40 % (deleži, označeni z rumeno in oranžno), pa že razmišljajo o zmanjševanju uporabe avtomobila. To je skupina, pri kateri bodo imeli ukrepi, v kolikor bodo primerno izbrani in izvedeni, največji učinek.



Podobno sliko vidimo tudi pri zaposlenih, le da je tu potencial za spreminjanje potovalnih navad večji - skoraj polovica anketiranih (prav tako z rumeno in oranžno označeni deleži).

Cilji

Cilji mobilnostnega načrta temeljijo na možnostih za spremembe potovalnih navad glede na oddaljenost fakultete od kraja bivanja in pripravljenosti zaposlenih in študentov za spremembe. Za posamezno skupino predvidevajo naslednje spremembe v potovalnih navadah:

Študentje:

- Povečanje deleža hoje s 16 % na 18 % do leta 2015.
- Povečanje deleža kolesarjenja s 5 % na 15 % do leta 2015.
- Zmanjšanje deleža prihodov z avtomobilom pod 50 % do leta 2017.

Zaposleni:

- Povečanje deleža hoje z 8 % na 10 % do leta 2015.
- Povečanje deleža kolesarjenja s 4 % na 15 % do leta 2015.
- Zmanjšanje deleža prihodov z avtomobilom pod 70 % do leta 2017.

Integralni ukrepi

Za izboljšanje razmer dostopa Ekonomske fakultete s posameznim prevoznim načinom in spreminjanje potovalnih navad so v nadaljevanju dokumenta predstavljeni ukrepi po področjih. Določeni ukrepi pa presegajo posamezni prevozni način in vzpostavljajo širše pogoje za izboljšave dostopnosti.

V skupini integralnih ukrepov, ki povezujejo posamezne prevozne načine, so predvideni naslednji ukrepi:

Informacijski paketi o mobilnosti

Ekonomska fakulteta je dobro dostopna z različnimi prevoznimi načini. Vendar se študentje, zaposleni in obiskovalci pogosto ne zavedajo vseh možnosti dostopa in njihovih prednosti. Podatki o alternativnih oblikah potovanja so praviloma na voljo na spletu, vendar so razpršeni in v nekaterih primerih težje dostopni. Informacijski paketi za nove študente so sicer pripravljeni, ostajajo pa druge specifične skupine, za katere bi bilo potrebno paket in način komuniciranja prilagoditi. To so na primer tujci, osebe z gibalnimi ovirami, dostava itd.

Promocijske akcije

Za ozaveščanje študentov in zaposlenih o vplivih, ki jih imajo različni načini potovanj na stroške, zdravje in okolje, je smiselno izvesti niz tematskih dogodkov. Njihov namen je študentom in zaposlenim ponuditi razlog za preizkus drugačnega načina potovanja na fakulteto in dolgoročno spodbuditi spreminjanje potovalnih navad. Dogodki bodo namenjeni različnim skupinam zaposlenih in študentov glede na njihove trenutne navade, izvedeni pa bodo v okviru že uveljavljenih dogodkov na fakulteti.

Osebno mobilnostno svetovanje

V zadnjih letih se v nekaterih evropskih državah čedalje bolj uveljavlja osebno svetovanje, ki na podlagi specifičnih pogojev za dostopnost in osebnih značilnosti in potreb zaposlenih ali obiskovalcev izdela nabor podatkov o možnih načinih potovanja posameznikom. Na ta način so zagotovljeni bistveno boljši rezultati pri spreminjanju potovalnih navad. V Sloveniji izkušenj s takim svetovanjem še nimamo, zato bo Ekonomska fakulteta v primeru uspešne prijave vključena v evropski projekt z naslovom PTP Cycle, v okviru katerega bo potekalo pilotno osebno mobilnostno svetovanje za zaposlene.

Pobuda za povezovanje z ostalimi fakultetami in študentskimi domovi

Določeni ukrepi in aktivnosti, ki so ključn za zagotavljanje dobre dostopnosti Ekonomske fakultete, presegajo zmožnosti in pristojnosti fakultete. Zato bo na ostale tri fakultete in študentske domove za Bežigradom podana pobuda o povezovanju in skupnem nastopanju na tem področju.

Pregled ukrepov

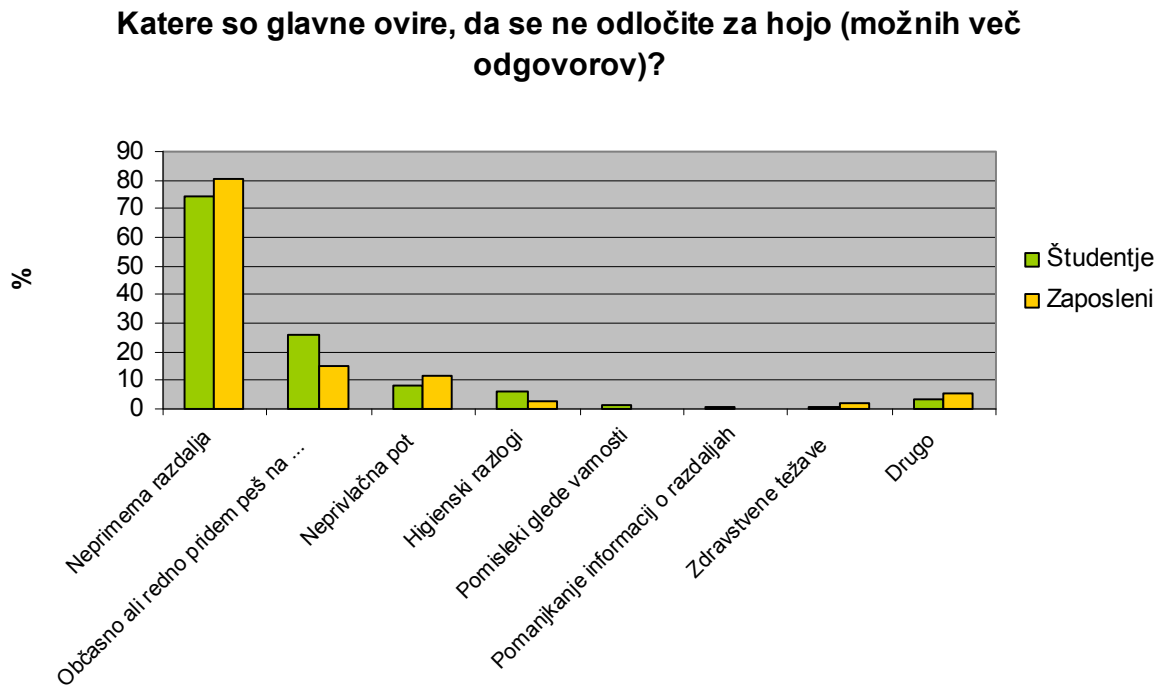
	zahtevnost	**pričakovani učinek**	**predvideni stroški**
Informacijski paketi o mobilnosti (tujci, novi študentje, osebe z gibalnimi ovirami, dostava)	nezahteven ukrep	srednji	Dve opciji: splet - brez materialnih stroškov tiskani materiali - oblikovanje in tisk materialov cca 3000 €
Promocijske akcije v okviru uveljavljenih študentskih dogodkov	nezahteven ukrep	majhen	Cca 2000€ na akcijo za pripravo materialov in plačilo izvajalcev
Osebno mobilnostno svetovanje	nezahteven ukrep	srednji	Brez materialnih stroškov za EF
Pobuda za povezovanje z ostalimi fakultetami in študentskimi domovi pri urejanje problematike dostopnosti	nezahteven ukrep	srednji	Pobuda, brez materialnih stroškov za EF

Hoja

16 % študentov in 8 % zaposlenih na fakulteto hodi. Glede na oddaljenost bivanja zaposlenih in študentov od fakultete so potenciali hoje skoraj doseženi. Vseeno je smiselno delo na izboljšavah pogojev za hojo v območju, saj se potovanja z ostalimi prevoznimi načini pričnejo in končajo z delom poti, ki ga opravimo peš.

Ključne ugotovitve:

- Dobra dostopnost Bežigrada, postajališč JPP, P+R Stožice.
- Povezave večinoma urejene, slabo urejeni posamezni odseki, prečkanja, pločniki (količki, netlakovani odseki).
- Konflikti z motornim prometom (parkiranje na pločnikih, prečkanja).
- Problematičen podhod pod Dunajsko cesto.



Na podlagi izraženih ovir za hojo je mogoče predvideti ukrepe na področju izboljšav privlačnosti poti in zagotavljanja pogojev za odpravljanje higienskih ovir.

Na področju hoje so zato predvideni naslednji ukrepi:

Nadaljevanje urejanja pločnikov in površin za pešce

V območju fakultete potekajo vzdrževalna in obnovitvena dela tudi na zunanjih površinah. Vseeno nekatere površine za pešce še vedno potrebujejo prenovo. Zato se bo v naslednjih letih nadaljevalo izboljševanje teh površin z namenom povečanja privlačnosti, izboljšanja direktnosti in zagotavljanja dobre dostopnosti vseh območij za pešce.

Ureditev povezav med bližnjimi postajališči JPP in fakulteto

Poti so pogosto nedirektne, na nekaterih odsekih slabo tlakovane in vzdrževane (posebej nevarne v dežju in pozimi) in neosvetljene. Zato bo pripravljena skupna pobuda fakultet o bolj intenzivnem urejanju površin za pešce s strani MOL, saj so te za gibanje znotraj območja fakultet ključnega pomena za dostopanje študentov.

Umirjanje prometa v celotnem območju fakultet

Celotno območje se je v zadnjih letih prometno nekoliko že umirilo. Vseeno ostaja velik pritisk avtomobilov, zato sta hoja in kolesarjenje med fakultetami otežena. Predvidena je vzpostavitev območja umirjenega prometa po Gosarjevi ulici. S preureditvijo se bo ohranila dostopnost območja z osebnimi avtomobili, prednost na vseh površinah pa bo dana pešcem in kolesarjem, ki predstavljajo večino študentov in zaposlenih na poteh znotraj območja.

Označitev območja s smerokazi

Novi študentje in obiskovalci se v območju pogosto ne znajdejo oziroma ne poznajo smeri in razdalj do okoliških objektov. Prav tako ostali študentje in zaposleni pogosto ne vedo kako daleč (blizu) so različni programi, ki so na voljo v širšem območju. Zato bodo na ključnih točkah postavljeni smerokazi z razdaljami (izraženimi v minutah hoje) do okoliških fakultet, knjižnic, restavracij, avtobusnih postajališč, postaj BicikeLJ itd.

Pobuda za ureditev nivojskega prečkanja Dunajske ceste

Avtobusni postajališči na Dunajski cesti sta zaradi dobre frekvence javnega prevoza zelo uporabni za celotno univerzitetno območje za Bežigradom. Kljub temu je podhod pod Dunajsko cesto neurejen in težko dostopen ter neuporaben za študente z gibalnimi ovirami. Predstavlja tudi veliko oviro za uporabo točke sistema BicikeLJ, saj je potrebno kolo, če bi se držali prometnih predpisov, za prehod preko Dunajske ceste nositi preko dvojnih strmih stopnišč, ali napraviti obvoz preko najbližjega semaforiziranega križišča.
Dunajska cesta med Baragovo in Dimičevo ulico na razdalji 550m nima niti ene možnosti za prečkanje na nivoju ceste. Zato bo na MOL podana pobuda o ureditvi semaforiziranega prehoda za pešce, podobno kot so ti urejeni pri Gospodarskem razstavišču.

Pregled ukrepov

	zahtevnost	**pričakovani učinek**	**predvideni stroški**
Nadaljevanje urejanja pločnikov in površin za pešce	nezahteven ukrep	majhen	V okviru prihodnjih investicij rednega vzdrževanja
Ureditev povezav med bližnjimi postajališči JPP in fakulteto	srednje zahteven ukrep	majhen	V okviru prihodnjih investicij rednega vzdrževanja
Umirjanje prometa v okolici	srednje zahteven ukrep	srednji	V sodelovanju z ostalimi fakultetami, študentskimi domovi in MOL
Označitev območja s smerokazi	nezahteven ukrep	majhen	Cca 3000€ za razvoj celostne podobe, 100€ na znak
Pobuda za ureditev nivojskega prečkanja Dunajske ceste	nezahteven ukrep	srednji	Pobuda, brez materialnih stroškov za EF

Gibalno ovirani

Na področju dostopnosti za vse Ekonomska fakulteta že aktivno deluje. Vsako leto potekajo koordinacije s študenti, ki imajo pri dostopanju do fakultete in pri študijskem delu posebne zahteve.

Ključne ugotovitve:

- Urejanje fakultete poteka na več področjih, stanje se izboljšuje.
- Dostopi so možni, a ne z vseh strani.
- Problematični detajli (manjkajoči ali dotrajani tlaki, robniki, preozki prehodi).
- Zaparkiranost pločnikov in čakajoči avtomobili omejujejo že urejena območja.
- Kot posebej problematičen izpostavljen prehod pod Dunajsko cesto, ki je za gibalno ovirane neuporaben.

Na področju dostopnosti za vse so zato predvideni naslednji ukrepi:

Redno aktivno iskanje ovir

Vsako leto se na fakulteto vpišejo študentje s specifičnimi potrebami in zahtevami. Zato je potrebno stalno aktivno iskanje ovir, na katere študentje pri svojem delu naletijo. Zato bo vsako leto poleg posvetovanja s to skupino študentov opravljen tudi skupen ogled problematičnih točk v sodelovanju med študenti in vodjem investicij. Tako bo ugotavljanje ovir in njihovo odstranjevanje še bolj učinkovito.

Točka (obračališče) za kombi, ki pripelje gibalno ovirane

Nekatere študente z gibalnimi ovirami na fakulteto pripelje kombi, ki je prirejen za prevoz invalidskih vozičkov. V preteklosti je bilo ustavljanje kombija in raztovarjanje vozičkov včasih oteženo zaradi neprimerno določene in urejene točke za to aktivnost.
V okviru prenove ploščadi pred fakulteto bo urejena točka, kjer bo za ta postopek predvidenega dovolj prostora in od koder bo pot študentov na vozičku do predavalnic enostavna.

Ureditev dostopa do bankomata

S strani študentov je bila med intervjuji izpostavljena težka dostopnost do bankomata. Ta je trenutno umeščen nad stopnicami, ki so za večino gibalno oviranih neprehodne. V dogovoru z banko bo urejen dostop oziroma bo bankomat prestavljen na lokacijo, ki bo dostopna za vse.

Označbe za slepe

Slepi in slabovidni študentje imajo za gibanje v javnem prostoru in prostorih fakultete posebne zahteve. Na tem področju večina šol in drugih javnih institucij nima veliko izkušenj. Ekonomska fakulteta bo tako v sodelovanju s študenti in predstavniki društev za slepe in slabovidne skušala zagotoviti pogoje za njihovo samostojno gibanje v prostoru. S tem bi lahko postala primer dobre prakse tudi za druge fakultete.

Parkirišče za gibalno ovirane obiskovalce brez predhodne najave

Za gibalno ovirane študente so rezervirana parkirna mesta na parkiriščih za zaposlene. Obiskovalci imajo možnost parkiranja na invalidskih parkirnih mestih na komercialnem parkirišču. Ker gibalno ovirani pogosto nimajo možnosti izbire prevoznih alternativ, jim je smiselno zagotoviti bolj ugodne pogoje za dostop z avtomobilom. Zato bo upravljavcu parkirišča podana pobuda za zagotovitev brezplačnega parkiranja invalidov na parkirnih mestih ob vhodu.

Pregled ukrepov

	zahtevnost	**pričakovani učinek**	**predvideni stroški**
Redno aktivno iskanje ovir	nezahteven ukrep	majhen	Brez materialnih stroškov za EF
Točka (obračališče) za kombi, ki pripelje gibalno ovirane	srednje zahteven ukrep	majhen	V okviru prihodnjih investicij rednega vzdrževanja
Ureditev dostopa do bankomata	srednje zahteven ukrep	majhen	V dogovoru z banko
Označbe za slepe	srednje zahteven ukrep	majhen	Svetovanje strokovnjaka Ukrepi delno v okviru prihodnjih investicij rednega vzdrževanja
Parkirišče za gibalno ovirane obiskovalce (brez predhodne najave)	nezahteven ukrep	majhen	V dogovoru z upravljavcem parkirišč

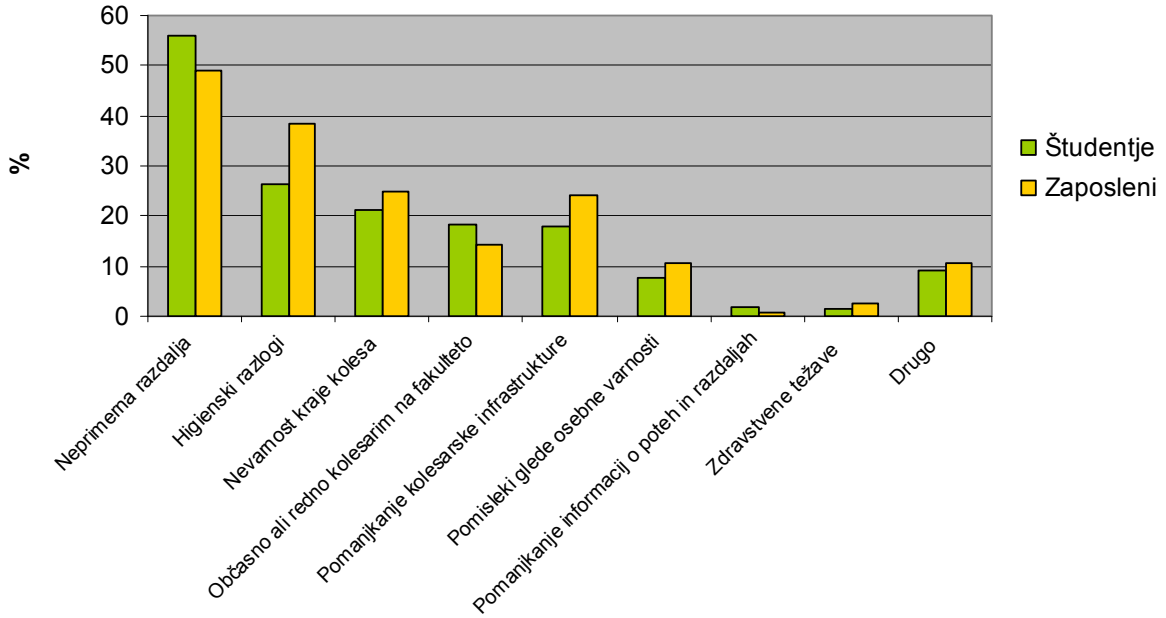
Kolesarjenje

5 % študentov in 4 % zaposlenih na fakulteto kolesari. Po podatkih drugih raziskav o potovalnih navadah zaposlenih nekatera podjetja in institucije v Ljubljani dosegajo bistveno večji delež, tudi do 15 %. Tudi podatki za študente so na drugih fakultetah precej višji. Tudi glede na podatke o oddaljenosti kraja bivanja od fakultete so potenciali za povečanje deleža kolesarjev še neizkoriščeni, saj več kot polovica študentov in skoraj 60 % zaposlenih živi v oddaljenosti manj kot 10 km od fakultete, kar predstavlja približno 30 min kolesarjenja.

Ključne ugotovitve:

- Dobra in hitra dostopnost večine mesta.
- Kolesarske steze v širšem območju urejene, manjkajo odseki do fakultete.
- Osnovno parkiranje urejeno, potrebne dopolnitve kapacitet, kakovosti in pestrosti.
- V peš razdalji dve točki BicikeLJ.
- Fakulteta je že aktivna na področju promocije kolesarjenja (službena kolesa).

Katere so glavne ovire, da se ne odločite za kolesarjenje na fakulteto (možnih več odgovorov)?



Na podlagi izraženih ovir za kolesarjenje je potrebno zagotoviti pogoje za izboljšanje higienskih razmer kolesarjev, preprečevanje kraj oziroma povečevanje občutka varnosti lastnikov parkiranih koles in izboljšati nekatere elemente kolesarske infrastrukture. Pomembno je tudi nadaljevanje s promocijo kolesarjenja, s čimer se bo povečala sprejemljivost razdalje, primerne za kolesarjenje na fakulteto, zmanjšalo dojemanje zime kot neprimernega letnega časa za kolesarjenje in zmanjšal občutek ogroženosti kolesarjev v prometu.

Na področju kolesarjenja so zato predvideni naslednji ukrepi:

Varna kolesarnica za dolgotrajno parkiranje

Področje parkiranja za kolesa se je v okviru fakultete v zadnjih letih že izboljšalo s pokritimi parkirnimi mesti na ploščadi. Vseeno za daljše parkiranje koles in dražja kolesa manjka ograjena oziroma

drugače varovana kolesarnica. Varne kolesarnice so navadno nekoliko odmaknjene od glavnih vhodov, ograjene, pod stalnim osebnim ali video nadzorom, dostop do koles pa je omogočen le registriranim uporabnikom s kartico ali ključem. V naslednjih letih bo v okviru fakultete vzpostavljena varna kolesarnica za okvirno 30 koles.

Ureditev stojal za kolesa ob vseh vhodih

Fakulteta ima zaradi svoje arhitekturne zasnove vrsto vhodov in prehodov. Za hitro in enostavno dostopanje je smiselno predvideti osnovno opremljenost vseh vhodov v objekte s kolesarskimi stojali za vsaj 10 koles. Stara betonska stojala, ki pogosto poškodujejo kolesa, bodo nadomeščena z jeklenimi stojali.

Garderobe in tuši za zaposlene

Skoraj 40 % zaposlenih kot oviro za kolesarjenje na delo omenja higienske razloge. Zato je smiselno zagotoviti tuše in garderobe, ki bi povečali privlačnost in olajšali kolesarjenje. Ti bodo uporabni tudi za tiste, ki pridejo na fakulteto peš, želijo prosti čas med obveznostmi porabiti za rekreacijo ali potrebujejo med dolgimi dnevi ali ob posebnih dogodkih osvežitev in zamenjavo garderobe. Preučene bodo možnosti za umestitev te infrastrukture. Tuši bodo ločeni za moške in ženske. Število garderobnih omaric bo poskusno nekoliko manjše (5-10 % zaposlenih) in se po potrebi kasneje poveča.

Omarice za študente

Tudi skoraj 30 % študentov izraža kot oviro za kolesarjenje higienske razloge. Zaradi velikosti populacije v okviru fakultete ni mogoče zagotoviti primernega števila tušev in omaric. Zato bo vzpostavljen stik z bližnjo športno dvorano, ki te zmogljivosti že ima.
Poleg tega bo preučena možnost o zagotavljanju določenega števila omaric na fakulteti, saj so študenti izrazili potrebo tudi za shranjevanje rolerjev. Režim izposoje bo določen naknadno (kratkotrajna izposoja s študentsko izkaznico ali žetonom oziroma dolgotrajni najem).

Promocijske akcije

Na podlagi anket in intervjujev je bilo ugotovljeno, da precej študentov in zaposlenih kolesari rekreativno, kolesarjenje kot način za opravljanje vsakodnevnih poti pa jim ni blizu. Zato bo organizirana vrsta dogodkov, ki bodo pomagali razviti kulturo kolesarjenja, povečati sprejemljivost kolesarjenja na fakulteto in povečati občutek varnosti na kolesu v prometu. Zato bodo v okviru študentskih dogodkov organizirana kolesarska tekmovanja, ustvarjalne delavnice, brezplačni servis koles, izobraževanja o osnovnih popravilih itd.

Točka za izposojo koles BicikeLJ

Študentje in zaposleni vidijo velike možnosti za povečanje uporabe kolesa za potovanje na fakulteto z uporabo sistema BicikeLJ. V okolici fakultet sta dve točki za izposojo: na Dunajski cesti pri PS Mercator in na Vojkovi cesti, obe oddaljeni približno pet minut hoje. Zaradi velikega števila potencialnih uporabnikov z vseh štirih fakultet bo na MOL podan predlog, da se uredi dodatna točka nekje v območju med fakultetami, ki bo zagotavljala hitrejšo izposojo oziroma vrnitev koles in s tem povečala privlačnost uporabe.

Ureditev kolesarske poti proti središču mesta

Kolesarski stezi ob Dunajski in Vojkovi cesti sta urejeni. Za kolesarjenje proti mestnemu središču pa se ponuja še možnost za bolj prijetno kolesarsko pot, ločeno od motornega prometa. Poteka mimo Dijaškega doma, Mariborske in Peričeve ulice in proti železniški postaji. Da bi bila pot res uporabna, bi

bilo potrebno urediti nekaj manjkajočih odsekov in prečkanj. Zato bo na MOL podana pobuda za ureditev in označitev te povezave.

Pregled ukrepov

	zahtevnost	**pričakovani učinek**	**predvideni stroški**
Varna kolesarnica za dolgotrajno parkiranje	srednje zahteven ukrep	srednji	Cca 15.000€
Ureditev stojal za kolesa ob vseh vhodih	nezahteven ukrep	srednji	Nabava in montaža cca 100€/kom, skupaj cca 2000€
Garderobe in tuši za zaposlene	zahteven ukrep	velik	V okviru prihodnjih investicij rednega vzdrževanja ocena stroškov za instalacije, gradbena in obrtniška dela in opremo za 1 prostor: 4000€
Omarice za študente	srednje zahteven ukrep	velik	Garderobne omarice 30/50/180 s trojnimi vrati cca 160€/kom
Promocijske akcije	nezahteven ukrep		Cca 2000€ na akcijo za pripravo materialov in plačilo izvajalcev
Točka za izposojo koles BicikeLJ	nezahteven ukrep	velik	Pobuda, brez materialnih stroškov za EF
Ureditev kolesarske poti proti središču mesta	nezahteven ukrep	majhen	Pobuda, brez materialnih stroškov za EF

Javni potniški prevoz

28 % študentov in 5 % zaposlenih na fakulteto potuje z javnim prevozom. Med študenti je potencial za ta potovanja dobro izkoriščen, med zaposlenimi pa bi se delež dalo povečati.

Fakulteta nima veliko vpliva na izboljšanje pogojev dostopa z javnim prevozom, aktivno pa lahko na tem področju deluje s povezovanjem z ostalimi fakultetami v območju in podajanjem pobud na Mestno občino Ljubljana.

Ključne ugotovitve:

Mestni potniški prevoz:

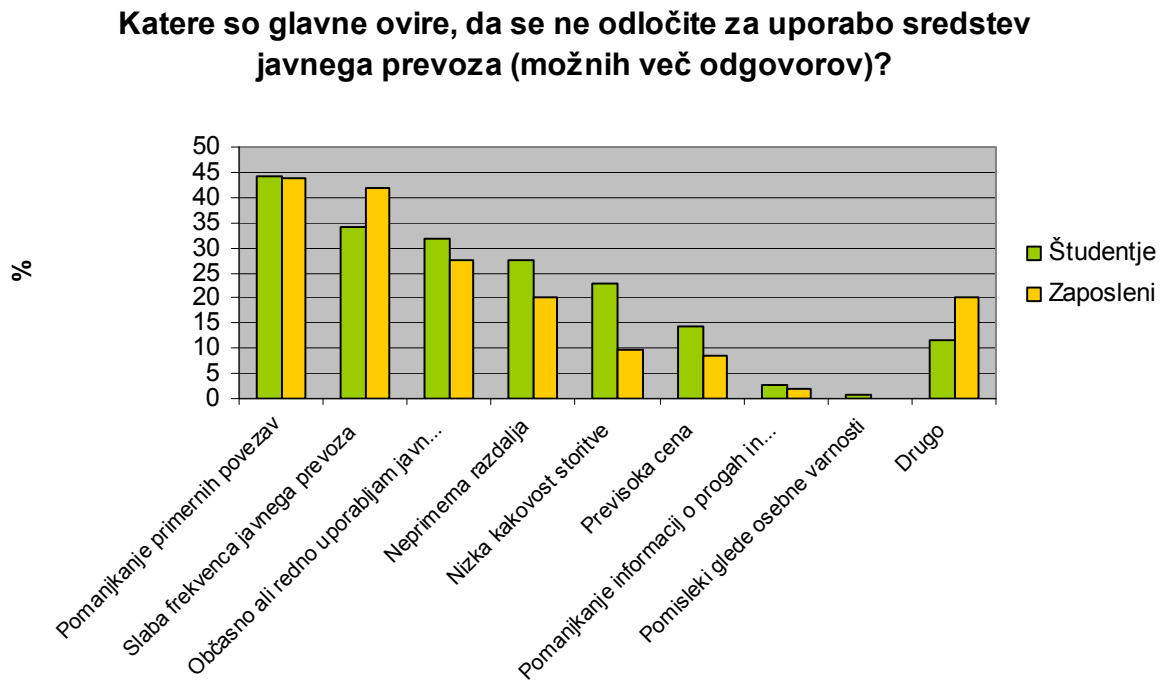
- Dve postajališči v razdalji 350m, dve v razdalji 600m, možnost optimiranja lokacije.
- Pokritost večjega dela mesta z neposrednimi progami.
- Nekonkurenčni potovalni časi.
- Razmeroma dolga hoja do fakultete, slaba urejenost poti.
- EF že aktivna na področju promocije za zaposlene (službena kartica Urbana).

Primestni potniški prevoz:

- Primestno avtobusno postajališče AMZS oddaljeno 600m.
- Pokritost predvsem s kamniško smerjo.
- Glavna avtobusna postaja oddaljena 25 min peš ali 7 min s kolesom (možnost uporabe BicikLJa).

Železniški prevoz:

- Postaja Brinje oddaljena 1200 m (kamniška proga), brez možnosti varnega parkiranja kolesa.
- Glavna železniška postaja oddaljena 25 min peš ali 7 min s kolesom (možnost uporabe BicikLJa).



Na podlagi izraženih ovir za uporabo javnega potniškega prevoza je potrebno ključne povezave izboljšati z novimi progami, boljšimi frekvencami in kakovostjo storitve.

Na področju javnega potniškega prevoza so zato predvideni naslednji ukrepi:

Vzpostavitev neposredne proge do Rožne doline

Veliko število študentov Ekonomske fakultete med tednom prebiva v Študentskih domovih v Rožni dolini. Avtobusna povezava s fakulteto je mogoča le s prestopanjem, kar bistveno podaljša potovalni čas, s tem pa zmanjša konkurenčnost avtobusa. Zato bo na MOL podana pobuda o uvedbi proge, ki bi neposredno povezovala ti dve območji.

Prestavitev postajališča na Vojkovi

Na Vojkovi so na voljo tri postajališča (Kardeljeva ploščad, Puhova in Božičeva). Za uporabnost postajališč za fakultete bi bilo smiselno umestiti novo, oziroma prestaviti eno od obstoječih postajališč bližje Gosarjevi ulici. To bi bilo smiselno tudi zaradi večje uporabnosti parkirišča P+R Stožice za študente in obiskovalce ob večjih dogodkih na fakulteti. Na MOL bo podana pobuda za spremembo lokacije.

Spodbujanje potenciala železniške postaje Brinje

Za študente in zaposlene, ki prihajajo iz smeri Kamnika in Domžal, je pogojno uporabno tudi železniško postajališče Brinje. Je na meji sprejemljive oddaljenosti za hojo, s kolesom pa je oddaljenost zelo primerna. Študentje so izpostavili predvsem problem varnega zaklepanja koles na postajališču. Zato bo na Slovenske železnice posredovana pobuda o ureditvi varnega parkiranja za kolesa na postaji.

Pregled ukrepov

	zahtevnost	**pričakovani učinek**	**predvideni stroški**
Pobuda za neposredno progo do Rožne doline	nezahteven ukrep	srednji	Pobuda, brez materialnih stroškov za EF
Postajališče na Vojkovi	nezahteven ukrep	srednji	Pobuda, brez materialnih stroškov za EF
Spodbujanje potenciala železniške postaje Brinje	nezahteven ukrep	majhen	Pobuda, brez materialnih stroškov za EF

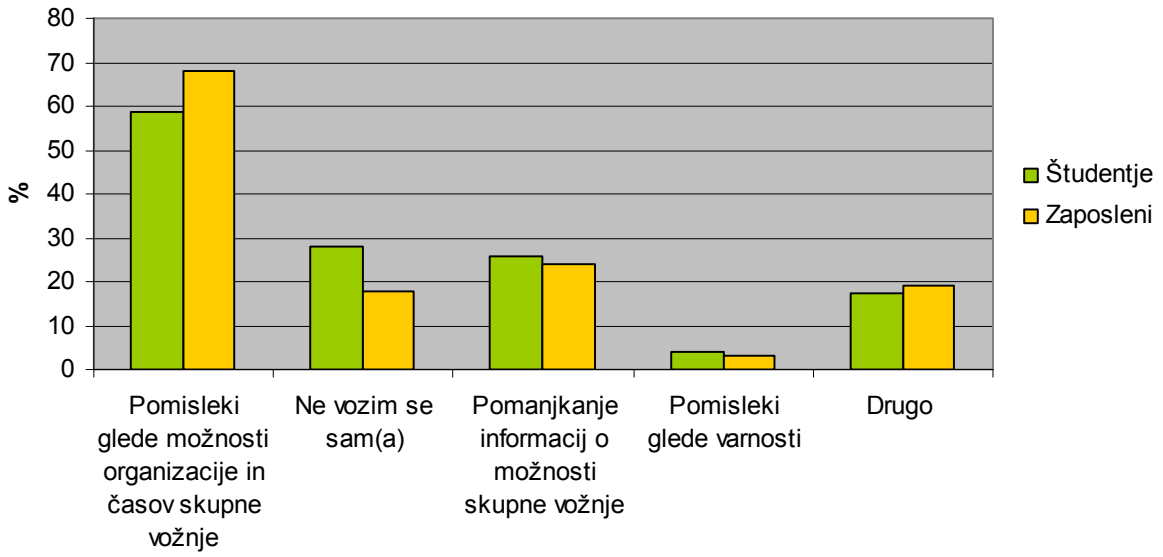
Avtomobili

52 % študentov in kar 83 % zaposlenih na fakulteto potuje z osebnim avtomobilom. Oba deleža sta visoka in presegata stanje na drugih fakultetah. Zato obstaja potencial za bistveno zmanjšanje. Pri študentih 40 % študentov potuje samih v avtomobilu, drugače potujejo s sopotniki ali kot sopotniki. Med zaposlenimi je ta delež kar 68 %.

Ključne ugotovitve:

- Dobra dostopnost z obvoznice, bližina dveh pomembnih vpadnic.
- Velike kapacitete in ugodni pogoji za parkiranje v okviru EF za zaposlene (vsi v delovnem razmerju brezplačno), študente (cenovno ugodno) in obiskovalce.
- Posledično velik delež prihodov z avtomobilom.
- V konicah težave s kapaciteto parkirišč in gneča na Baragovi.
- Neizkoriščen potencial P+R Stožice.

Katere so glavne ovire, da si zaposleni vožnje z avtomobilom na fakulteto ne delite še s kom (možnih več odgovorov)?



Zaradi visokega deleža tistih, ki se na fakulteto v avtomobilu vozijo sami, je bilo v anketi postavljeno vprašanje o ovirah za skupne vožnje. Rezultati kažejo na slabo poznavanje spletnih portalov z možnostjo dogovorov o skupnih vožnjah.
Prav tako enostavna in cenovno ugodna ponudba parkirnih mest spodbuja prihod z osebnim avtomobilom. Vendar kljub velikemu številu parkirnih mest težave s kapacitetami ostajajo, saj na fakulteto z avtomobilom potujejo tudi tisti, ki živijo v bližini.

Na področju avtomobilskega prometa so zato predvideni naslednji ukrepi:

Prenova parkirnega reda za zaposlene

Zaradi bogate ponudbe parkirnih mest je upravljanje z njimi ključno za spreminjanje potovalnih navad zaposlenih. Možne spremembe parkirnega reda segajo od osnovnih ukrepov, kot so spreminjanje pogojev za dodelitev parkirne pravice z večjim vključevanjem kriterija zahtevnosti dostopanja zaposlenih in ločevanja parkirne pravice od zahtevnosti delovnega mesta, do zaračunavanja parkiranja. Zahtevnejše, a hkrati učinkovitejše spremembe vključujejo zaračunavanje parkiranja in

uporabo sredstev v mobilnostnem skladu za financiranje spodbud prevoznih alternativ, kar bi uravnotežilo neenako in nepravično porazdelitev stroškov med zaposlenimi.

Spremembe parkirne politike za študente

Trenutna parkirna politika in cena spodbuja študente k potovanju na fakulteto z avtomobilom ne glede na to, kakšna je oddaljenost njihovega kraja bivanja od fakultete. V prihodnje bodo preučene možnosti za oblikovanje cene parkiranja glede na specifično situacijo študenta, del dneva in trajanje parkiranja. Posebne ugodnosti pa bodo predvidene za tiste, ki se bodo za poti na fakulteto dogovorili o skupni vožnji.

Ureditev točke za kratkotrajno ustavljanje

Študentje in zaposleni, ki se dogovarjajo o skupnih vožnjah, potrebujejo pred fakulteto mesto, kjer lahko avtomobili kratkotrajno ustavijo, da jih odložijo ali prevzamejo. Takšna točka lahko služi tudi kot kraj srečanja za tiste, ki se o skupni vožnji dogovorijo preko spletnega portala in se s šoferjem/potniki ne poznajo.
Točka mora biti primerno označena, zagotavljati mora varno ustavljanje za 2-3 vozila, predvidena pa mora biti tudi kontrola, ki bo preprečevala zlorabo točke za dolgotrajnejše parkiranje.

Pregled ukrepov

	zahtevnost	**pričakovani učinek**	**predvideni stroški**
Prenova parkirnega reda za zaposlene	srednje zahteven ukrep	velik	Brez materialnih stroškov za EF
Spremembe parkirne politike za študente	srednje zahteven ukrep	velik	V dogovoru z upravljavcem parkirišč
Ureditev točke za kratkotrajno ustavljanje	srednje zahteven ukrep	majhen	V okviru prihodnjih investicij rednega vzdrževanja