



Slovenska demokratska stranka
Mestni odbor Ljubljana

in

Civilna iniciativa Tržnice ne damo

ZBORNİK POSVETA SMERI RAZVOJA PROMETA V LJUBLJANI IN REGIJI

5. oktober 2017

Kazalo

UVOD.....	3
ANALIZA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE LJUBLJANE.....	4
ZRAK KOT DEJAVNIK ZDRAVJA LJUBLJANČANOV	13
ŽIVIM V LJUBLJANI.....	15
KAKO OHRANITI KULTURNO DEDIŠČINO V LJUBLJANI	17
DOBRE PRAKSE DRUGIH MEST- ŠKOFJA LOKA	19
OD VLAKA DO KOLESA.....	29
PRIHODNOST AVTOMOBILA.....	39
MESTO IN DRŽAVA	42
SLOVENIJA IN LJUBLJANA V EVROPI.....	47
Priloga1 Vabilo na posvet o prometu v Ljubljani.....	63
Priloga 2 Program posveta	64

UVOD

Ljubljančanke in Ljubljančani imamo posebno prednost, da živimo v prestolnici Slovenije, v univerzitetnem mestu z največ kulturnimi, športnimi in družabnimi dogodki, z znamenji časa, ki so jih pustile generacije, z imeni, katerih zven se sliši po Evropi in svetu. Da bi opravili pomembne življenjske opravke, nam ni na dolgo pot z avtom ali vlakom, vse je pri roki. Obdajajo nas griči in mestni gozdovi, imamo parke, reko in barje, radi pa se sprehodimo tudi med prelepo mestno arhitekturo, od srednjeveške, do Plečnika, Fabianija in stvaritev sodobnih arhitektov. Radi imamo svojo Ljubljano in prepričani smo, da jo posvoji vsak, ki jo prvič obiše.

Ljubljana pa je tudi naše bivališče, tukaj stanujemo in uživamo vodo iz ljubljanskega jezera pod tlemi in dihamo zrak v kotlini, kamor je mesto umeščeno. Dnevno se srečujemo s prometnimi rekami, ki prihajajo iz osrednje regije in cele države, tičimo v zastojih in se pozimi dušimo v onesnaženem zraku, tudi še dolgo potem, ko se reke avtomobilov odvalijo nazaj, v svoja mesta, trge in vasi, kjer čaka njihove uporabnike jasnejši pogled na nočno nebo, in kjer pljuča lahko vdihnejo globlje.

Kaj narediti, da bi mi, Ljubljančani, ob prednostih prestolnice uživali še enake dobrine čistega okolja kot naši sodržavljeni, ki se po končani službi in opravkih vrnejo na svoje domove zunaj Ljubljane? Kaj narediti, da bi meščani, zaposleni, ki prihajajo od drugod in obiskovalci Ljubljane dihali čist zrak in potovali po mestu hitro in udobno? In kaj narediti, da ohranimo kulturno dediščino Ljubljane ter jo spoštljivo in odgovorno zapustimo našim zanamcem?

Ta vprašanja smo želeli izpostaviti in morda najti nekaj odgovorov in idej na posvetu o prometu v Ljubljani, ki je bil v prostorih Državnega sveta, dne 5. oktobra 2017.

Mojca Škrinjar,

mestna svetnica

ANALIZA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE LJUBLJANE

Igor Prodanović

Celostna prometna strategija (CPS) je bila sprejeta na 26. seji Mestne občine Ljubljana, dne 26.06.2017. Naloga CPS je predvsem revizija Prometne politike MOL, sprejete leta 2012. Menim, da je bila prometna politika MOL zastavljena nepremišljeno predvsem na področju Javnega potniškega prometa (JPP) ter motornega prometa, kjer mestna oblast ni našla pravega recepta za dva najbolj pomembna dela prometne politike. V nadaljevanju bom analiziral CPS ter pokazal pomanjkljivosti, ki jih MOL ne bo mogel rešiti brez konsenza vseh deležnikov v Ljubljani, kot tudi ne v Ljubljanski urbani regiji (LUR) in na ravni države.

1. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA: VLOGA CPS IN PROCES IZDELAVE

Proces izdelave CPS je bil rokohitrski. Tako pomemben dokument bi si zaslužil večjo pozornost, predvsem pa sodelovanje vseh deležnikov pri izdelavi CPS. Samo besedilo dokumenta se je pripravljalo v tajnosti na MOL, pri izdelavi dokumenta ni sodelovala širša javnost. Občani so bili sicer vključeni v izdelavo CPS preko spleta, fizično pa očitno naknadno potem, ko so bili dokumenti že pripravljani, saj so nekatere delavnice potekale po obravnavi na Mestnem svetu. Svoje predloge si občani lahko ogledajo na spletni strani Celostne prometne strategije Vse, kar so udeleženci delavnic predlagali, seveda ni vključeno v končni dokument CPS. Iz tega sledi, da so bile spletne razprave v dobršnem delu kozmetične narave ter zbujanje lažnega občutka prebivalcem, da sodelujejo pri pripravi za življenje občanov tako pomembnega dokumenta MOL. Mestna oblast se tako niti ni potrudila poiskati širši družbeni in politični konsenz glede CPS, temveč je sledila svoji že začrtani neuspešni prometni politiki. Za tako pomemben projekt bi si morala mestna oblast vzeti več časa, predvsem pa revidirati svoje napake pri načrtovanju in izvedbi Prometne politike Mestne občine Ljubljana sprejete leta 2012.



2. GLAVNI IZZIVI LJUBLJANE

Ljubljana je, kot trdi CPS, tudi pomembno trgovsko, poslovno, kongresno, sejensko, prometno, znanstveno in izobraževalno središče Republike Slovenije. Delovna mesta močno vplivajo na število potovanj; s približno 180.000 delovnimi mesti je Ljubljana tudi največje zaposlitveno središče v Sloveniji. Na povečanje števila potovanj pa prav tako vplivajo izobraževalne ustanove; Ljubljana je univerzitetno središče Slovenije z 41.000 študenti, ki prihajajo iz različnih krajev in občin Slovenije. Zaradi dnevnih migrantov iz regije na delo in v šolo, ki so v glavnem odvisni od uporabe avtomobilov, se Ljubljana že vrsto let srečuje s problemi, ki jih povzroča osebni motorni promet (npr. zastoji, onesnaženost zraka).

3. PROMET V LJUBLJANI

3.1. KOLO

Zagotovo je v zadnjih letih prišlo do povečane uporabe kolesa in več hoje v Mestni občini Ljubljana, kar pa gre predvsem na račun zapiranja mestnega središča.

CPS tako trdi, da so: » Zlasti v najožjem središču mesta kolesarske površine zgledno urejene in do kolesarjev prijazne, kar se odraža v rasti deleža potovanj, opravljenih s kolesom, v tem delu mesta. Še vedno pa obstaja veliko predelov znotraj MOL zunaj strogega središča, ki so potrebni preureditve ali gradnje novih kolesarskih površin.« Na tem mestu velja omeniti, da je pozornost mestne oblasti v zvezi z urejanjem kolesarskih poti namenjena predvsem ožjemu mestnemu središču. Z nekaj izjemami ostali deli mesta niso bili deležni nikakršne izboljšave v smislu udobnih in hitrih kolesarskih povezav.

Posebna zgodba je okoli uvedbe sistema Bicikelj. Citiram navedbo iz CPS:

»Maja 2011 je bil uveden sistem brezplačne (do 1 h) izposoje koles Bicikelj. Pri prvotni vzpostavitvi je bilo 30 postaj in 300 koles, danes (maj 2017) pa je uporabnikom na voljo 51 postaj in 510 koles. Sistem Bicikelj je med uporabniki dobro sprejet, saj ti letno opravijo več kot 660.000 izposoj koles (izjema je bilo leto 2013), skupaj pa je bilo opravljenih prek štiri milijone izposoj.«

Poudariti je potrebno, da je sistem Bicikelj z stališča uporabnikov zelo finančno prijazna ter seveda trajnostna rešitev, po drugi strani pa je vprašanje smotrnosti z vidika javnih financ ter v povezavi z Ljubljanskim potniškim prometom. Sistem bi moral biti del ponudbe Ljubljanskega potniškega prometa, kjer bi lahko uporabili domače znanje za razvoj inovativnega sistema, ki bi bil podoben Biciklju.

Primer:

Imamo dva občana, načelno prvi uporablja le Bicikelj drugi pa le Ljubljanski potniški promet. Prvi plača 3 EUR letne naročnine, kar je 0,012 EUR/dan (leto 2017 ima 260 delovnih dni).

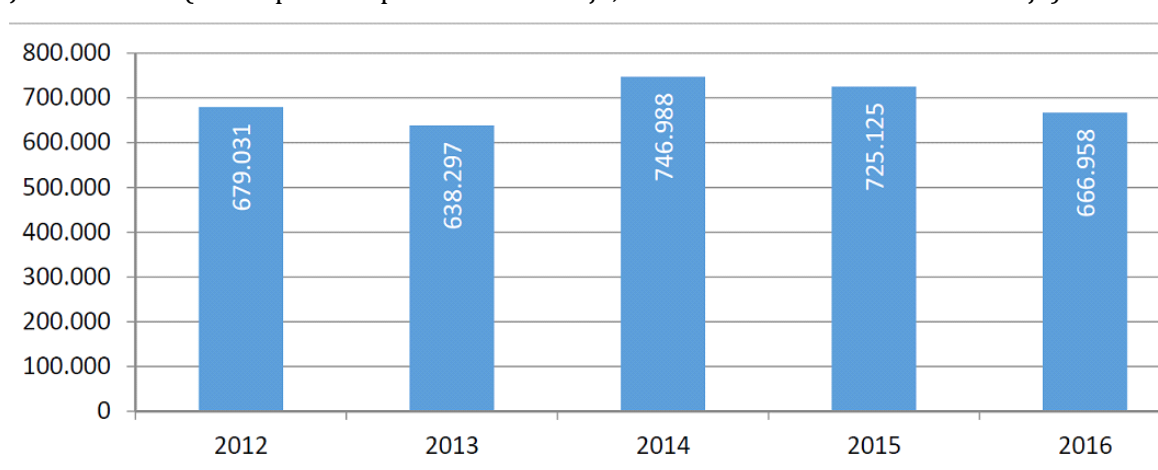
Spletna stran <http://www.bicikeli.si/Narocanje/Letna-narocnina/Letni-narocnik> ponuja naslednjo informacijo:

Za samo 3 € si lahko eno leto izposojate kolesa brez kakršnih koli omejitev.

Prvih 60 minut vsakokratne uporabe je brezplačnih, po prvi uri pa se uporaba zaračunava v skladu s ceno za uro izposoje. Cenik izposoje si lahko ogledate na spletu. Plačilo za porabljene ure se izvrši z obremenitvijo vašega bančnega računa za dolgovani znesek.

Drugi občan uporablja LPP in plača mesečno splošno vozovnico 37 EUR. Letno to znese 444 EUR oz. 1,71 EUR /dan (delovnih dni)

Izračun kaže, da je v vsakem primeru na slabšem občan, ki uporablja LPP, kar pa je za uporabo JPP zelo slabo (če bi uporabili posamezno vožnjo, bi bila razlika med obema še večja).



Graf: Število izposoj koles v sistemu Bicikelj (Vir: Europlakat)

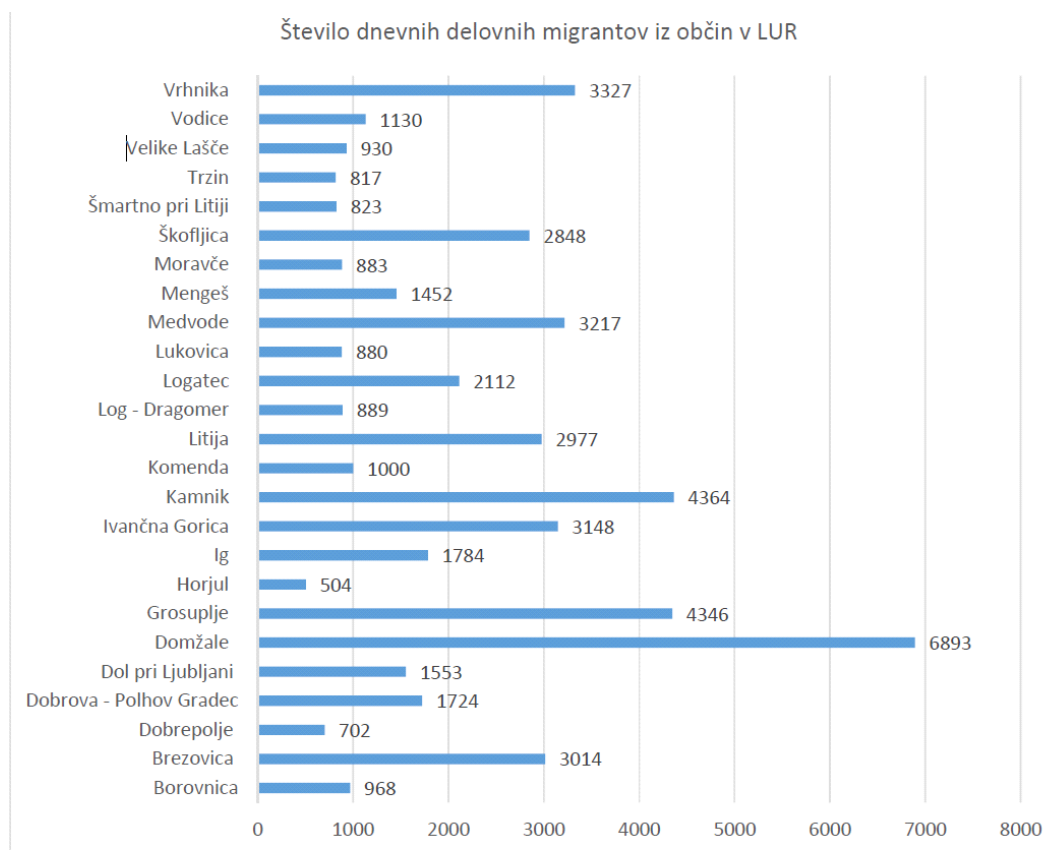
Leta 2016 se je bilo v sistemu Bicikelj po podatkih Europlakata izposojenih 666 958 koles. Iz tega podatka lahko sklepamo, da je Ljubljanski potniški promet izgubil samo v letu 2016 toliko voženj z avtobusi. Če to pretvorimo v denar, ugotovimo, da je LPP izgubil 799.149,6 EUR, če finančno ovrednotimo posamezne vožnje, kar zneso po 1,2 EUR na vožnjo. Poleg tega ne moremo mimo dejstva, da po dogovoru z Mestno občino Ljubljana (MOL) Europlakat skrbi in prevzema stroške za postavitve in vzdrževanje celotnega sistema Bicikelj. V zameno za to mu je občina dala v najem 360 lokacij v mestu za postavitve oglaševalskih plakatov in koncesijsko pogodbo z Europlakatom za lokacije za plakate podaljšala s 15 na 22 let – torej do leta 2033. Torej bo nastal za proračun MOL do leta 2033 več milijonski strošek, ki pa postavlja pod vprašaj smotrnost javno zasebnega partnerstva. Sistem Bicikelj oz. podoben sistem bi moral nastati v LPP in biti del ponudbe javnega podjetja.

3.2. AVTOMOBIL

Pisci CPS dejansko ugotavljajo, da zastoje v mestu povzročajo dnevni migranti:

» Promet na vpadnicah sicer v zadnjih letih rahlo upada, vendar je zasičenost z motornim prometom še vedno visoka, avtomobil pa predvsem za dnevne migrante predstavlja glavni način prevoza. Ti predstavljajo veliko obremenitev z motornimi vozili na celotnem območju Ljubljane, saj se jih dnevno v Ljubljano na delo pripelje 116.000 (SURS, 2017), od tega približno polovica iz območja Ljubljanske urbane regije, večina sama v osebem vozilu.«

Torej lahko zagotovo sklepamo, da prebivalci Ljubljane ne povzročamo zastojev z avtomobili, in da je glavni problem, ki ga mestna oblast vidi, število dnevnih migrantov. Torej lahko zagotovo sklepamo, da vsi ukrepi mestne oblasti, ki so povezani z omejevanjem uporabe avtomobila, poskušajo omejiti dostop dnevnih migrantov, posledično pa pomenijo tudi dodatne ovire za prebivalce Ljubljane, tako na strani mobilnosti kot tudi na finančni strani. Torej, namesto da bi mestna oblast poskrbela za dobrobit svojih občanov, jih omejuje, predvsem pa z ukrepi parkirne politike polni mestni proračun. Mestna oblast se očitno ne zaveda, da z omejevalno prometno politiko števila dnevnih migrantov ne bo bistveno zmanjšala, manjka pa zavedanje, da mora MOL pokazati več proaktivnosti in poiskati skupno rešitev z državo in Slovenskimi železnicami.



Graf: Število dnevni delovnih migrantov iz občin LUR v letu 2016 (Vir: SURS, 2017)

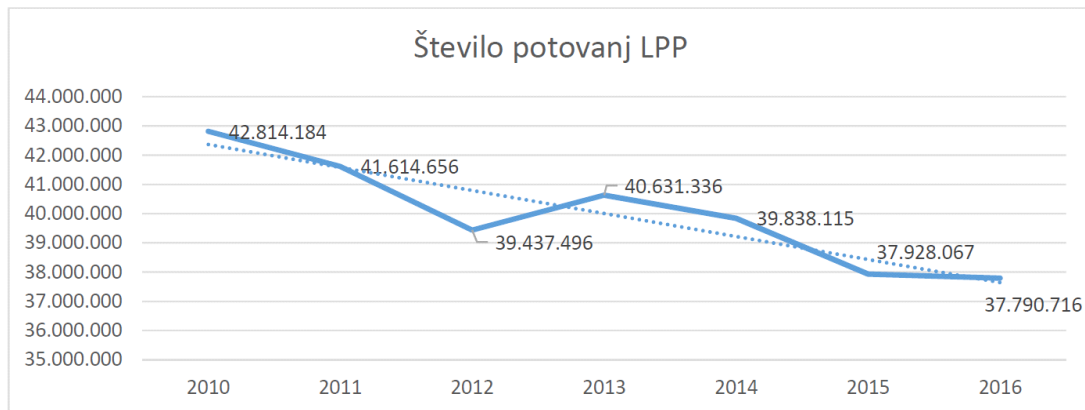
3.3. JAVNI POTNIŠKI PROMET

Načrtovalci JPP v Ljubljani so v preteklosti naredili veliko napak, katerih rezultat je drastičen upad uporabe JPP. V CPS je zapisano sledeče: » Obratovanje linij JPP v koničnih urah ovirajo velike prometne obremenitve, zaradi katerih so povprečne potovalne hitrosti avtobusov zelo nizke (med 15 km/h in 20 km/h). Število potovanj z mestnimi avtobusi pada; v letu 2015 je bilo z LPP opravljenih 38 milijonov potovanj, medtem ko je število uporabnikov LPP v preteklih letih naraslo za približno 10 odstotkov. Takšno razmerje trendov uporabe LPP kaže, da se potovalne navade prebivalcev spreminjajo skladno z zastavljenimi cilji MOL, upadanje števila potovanj pa gre pripisati tudi boljši ponudbi in večjemu koriščenju drugih trajnostnih načinov potovanja (pešačenje, kolesarjenje, širjenje ponudbe Biciklja itn.).«

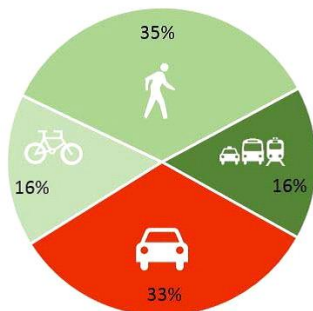
Trditve, da upad uporabe JPP kaže, da so se potovalne navade spremenile, le delno drži, kajti leta 2016 je bilo potovanj z JPP 37 719 760, v primerjavi z letom 2011 pa je število za slabih 4 milijone manjše. Kljub temu, da dodamo uporabnike Biciklja in povečano pešačenje, imamo 3 milijone manj voženj. Glavna napaka mestne oblasti in načrtovalcev JPP v Ljubljani je bila očitno podražitev vozovnic, ki ga je Mestni svet sprejel leta 2011, kjer se je vozovnica za 90 min z možnostjo prestopanja podražila za 50%, z 80 centov na 1,2 EUR. Podražile pa so se tudi šolske in navadne mesečne vozovnice. Iz grafa je razvidno, kakšen učinek je imela podražitev vozovnic, saj se število potovanj v letu 2012 upadlo za več kot 2 milijona. To ponovno dokazuje napačno odločitev in nerazumevanje mestne oblasti glede JPP.

Skrbi predvsem dejstvo, da MOL zaradi nedoseganja tretjinske porazdelitve na področju JPP in pomanjkanje vizije postavi nov cilj do leta 2027, in sicer se zmanjša pričakovan delež uporabe JPP s 33 % do leta 2020 na skromnih 16 % do leta 2027, kar je katastrofa, kajti osnova

mobilitnosti je dobro razvit JPP, vse ostalo, vključno s kolesarjenjem in hojo pa je dodatek k JPP. Še bolj nesprijemljivo pa je pomanjkanje vizije JPP v luči staranja prebivalstva, kar postavlja starejše občane Ljubljane v neenakopraven položaj in se jim jemlje osnovno človekovo pravico po mobilnosti.



Graf: Število potovanj z LPP od 2010 do 2016 (Vir: Ljubljanski potniški promet d.o.o.)



Slika : deležev potovanj znotraj trajnostnega načina potovanj do leta 2027
Vir CPS MOL

4. STRATEŠKI CILJI LJUBLJANE

CPS si je zadala tudi strateške cilje doseganja deleža potovanj in jih razvrstila v 4 stebre. To pa so :

STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI STRATEŠKI CILJI

I. STEBER: Več ljudi pešachi

1. Večji delež in večje zadovoljstvo pešcev v prometu na ravni celotnega mesta;
2. Boljša dostopnost do središča mesta za pešce;
3. Večji delež šolarjev, ki v šolo pešachijo;
4. Urejanje peš površin, tako da so dostopne in varne za vse

uporabnike.

Največ se je za pešce naredilo v strogem centru Ljubljane, ostali deli Ljubljane razen izjem, so ostali izven strateškega cilja. V Ljubljani imamo tudi Krajinski park Rožnik in Tivoli, ki pa je šolski primer neučinkovitosti mestne oblasti glede urejanja varnih pešpoti. V krajinskem parku kljub prepovedim in ustrezni cestni signalizaciji vsakodnevno srečujemo avtomobile, ki se zapeljejo v notranjost krajinskega parka. Kljub opozorilom redarstva in opozarjanju mestnih oblasti se ni nič spremenilo. Ne moremo se izogniti tudi dvomu, da so podatki o hoji malo zavajajoči, ker zamolčijo, da so z metodološkim trikom vsako pešpot, daljšo od 400 metrov šteli za samostojno pot.

II. STEBER: Več ljudi kolesari

1. Večji delež kolesarjev v prometu in večji delež poti, opravljen s kolesom
2. Boljša dostopnost za kolesarje
3. Večji delež kolesarjev iz sosednjih občin LUR
4. Zagotavljanje podporne infrastrukture za kolesarje

S samim principom kolesarjenja ni nič narobe, vsekakor je dobrodošlo, da je vse več uporabnikov koles. Problematika Biciklja je bila že opisana, poudariti pa je potrebno, da bo za varnejše kolesarjenje potrebno postoriti mnogo več, kot se je storilo do sedaj. Vsekakor bo morala biti MOL učinkovitejša pri pridobivanju evropskih sredstev za izgradnjo kolesarske infrastrukture, ki bo nudila uporabnikom udobje in varnost. Manjkajo jasne zaveze, kaj in koliko se bo do leta 2027 naredilo na področju kolesarjenja, predvsem pa, koliko novih kolesarskih poti (poleg površin ob Savi) bomo dobili. Torej ima MOL na razpolago 16 let, da razvije in ponudi občanom svoj inovativen način izsoje koles.

III. STEBER: Več ljudi uporablja javni potniški promet

1. Sprememba potovalnih navad in večji delež potnikov z JPP
2. Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil
3. Hitrejše in udobnejše potovanje do cilja
4. Razvoj mestne železnice na obstoječih železniških tirih*
5. Prenovljena Avtobusna in Železniška postaja Ljubljana*
6. Lažje kombiniranje različnih vrst prometa
7. Sodoben in do okolja prijazen vozni park LPP

Javni potniški promet (JPP) mora postati prioriteta, na kateri se gradi družba, ki temelji na energetske - ekonomski učinkovitosti, predvsem pa temelji na tem, da se družba zaveda življenja v zdravem okolju. CPS temu cilju ne sledi in postavlja JPP v Ljubljani na stranski tir razvoja. V tem stebru so podane želje brez konkretnih rešitev, kajti ta segment je popolnoma v koliziji z postavljeno vizijo razvoja oz. uporabe JPP v Prometni politiki do leta 2020. Prav zaradi tega, ker ni jasnih rešitev, kako spremeniti potovalne navade, kako se bo zagotovil hitrejši potovalni čas avtobusov (uvedba rumenih pasov na vpadnicah le delno reši hitrejši potovalni čas) bi CPS morala odgovoriti na ta izziv, pa ni. Lahko rečemo, da je tretji steber popolnoma napačno postavljen in dokazuje pomanjkanje volje, inovativnosti ter nezmožnosti postavitve JPP na mesto, ki mu pripada. Vse, kar bo iz tega stebra uresničeno, in na kar ima MOL vpliv, je obnove voznega parka, ki pa je dejansko nujno potreben obnove.

Prav na primeru JPP pade ali obstane prometna politika in za trenutno oblast MOL lahko rečemo, da svojega dela niso opravili, saj trenutna prometna politika ne deluje oziroma deluje v škodo prebivalcev Mestne občine Ljubljana.

Potrebna je korenita sprememba prometne politike in razvoja JPP, ki pa je očitno vodstvo MOL ne more zagotoviti. Odločevalci na mestni ravni se vse premalo zavedajo, da CPS ni zgolj dokument, ki bo pomagal črpati Evropska sredstva, CPS bi moral biti dokument, ki nakazuje bodoči razvoj JPP v Ljubljani v povezavi z načrti države glede ureditve JPP.

IV. STEBER: Optimiziran motorni promet

1. Manj voženj z avtomobilom
2. Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom
3. Učinkovita parkirna politika
4. Preureditev cest in križišč za večjo varnost kolesarjev in pešcev ter hitrejšo pretočnost JPP in prometa z osebni avtomobili
4. Manjša onesnaženost
5. Zelena mestna logistika

Prvi in drugi cilj sta med seboj povezana ob zmanjšanju pritoka dnevnih migrantov. Ob tem se bo tudi zmanjšalo število voženj z avtomobili, toda nikjer CPS ne govori o sodelovanju Ljubljane z državo, kajti brez učinkovite politike JPP na ravni države, tudi mesto Ljubljana ne more izvajati svoje prometne politike in je tako že v osnovi obsojena na propad.

CPS jemlje avtomobil kot sovražnika, toda dejstvo je, da je avtomobil zgolj prevozno sredstvo, ki se ga prebivalci poslužujejo zaradi neučinkovitega in počasnega JPP. Kot rešitev pa se nam ponuja železnica, ki mora postati nosilka JPP in seveda Ljubljanski potniški promet, ki bi lahko z večjo inovativnostjo več naredil za posodobitev voznih redov. Država pa bi morala tudi razmisliti o spremembi zakonodaje, kar zadeva povračila stroškov na delo in z dela in se tako obnašati bolj trajnostno.

Za preprečevanje dnevnih migrantov pa se v CPS omenja uvedba takse za vstop v mesto, ki pa bi bila zgolj še ena dajatev, ki bo na koncu prizadela najbolj prebivalce Ljubljane.

Večina ukrepov, ki so navedeni v CPS, je uperjenih k temu, da se omeji dostop dnevnih migrantov v Ljubljano. To so ukrepi MOL, ki pa so neusklajeni z državo. Ko bo država z primerno prometno politiko uredila in postavila polno delujoč JPP, bodo tudi zmanjšani pritiski osebnih vozil na Ljubljano.

Vsekakor pa ni učinkovita parkirna politika MOL. Za prenovo osrednje tržnice, pod katero načrtuje garažno hišo, bo MOL porabila 31.500.000 EUR, kar pa je v popolnem nasprotju z napisano prometno politiko v CPS.

5. ZAKLJUČEK

V CPS manjka predvsem analiza, kakšen potencial predstavlja za MOL železniški promet, in kako bo občina ponudila dovolj argumentov državi, da le ta pristopi k izboljšanju JPP na ravni države ter s svojo prometno politiko poveča uporabo JPP, predvsem uporabe železnice kot

hrbtenice JPP v Sloveniji. Pogrešamo tudi analizo, ali je v MOL mogoča vpeljava tramvaja oz. lahke železnice, ki pa bi ponudila dodano vrednost mobilnosti prebivalcem.

CPS je po svoji osnovi dokument, ki na prvi pogled ureja in rešuje prometne zagate občanov, s katerimi se dnevno srečujejo ter uvaja trajnostne oblike mobilnosti. Toda ob resnejšem pogledu in analizi dokumenta ugotovimo, da je CPS nastal kot dokument, ki naj bi bil osnova za izvedbo projektov, ki s trajnostnega vidika nimajo kaj iskati v tem dokumentu. Če podrobneje pogledamo akcijski načrt, se dozdeva, kot da pred nami ni dokument, ki naj bi dajal odgovore in reševal prometno politiko. CPS bi moral biti dokument, ki podaja odgovore do leta 2027, v kakšnem mestu bomo živeli, kakšen zrak bomo dihali in ali bo JPP hiter, udoben in učinkovit. V CPS manjka poglavje in podrobna analiza, zakaj MOL odstopa od mestne železnice in tramvaja, predvsem pa bode v oči dejstvo, da nam CPS ne ponudi alternative, kako in na kakšen način se bo reševal dotok dnevnih migrantov.

Z restriktivno politiko parkiranja ter preprečevanja vstopa dnevnih migrantov do neke mere lahko zaustavimo določeno število motornega prometa, toda kot nikoli do sedaj omejevanje, prohibicija, ni obrodilo sadov in tudi v tem primeru ne bo. Rešitev, ki je premalo dodelana in pojasnjena, je v tem, kako bo MOL sodeloval z državo z Slovenskimi železnicami pri iskanju rešitev dnevnih migrantov in bi železniški promet postavil kot hrbtenico JPP. Kaj bo MOL naredil, da se bo ta delež v resnici povečal?

Predvsem pa se pri JPP pogreša cenovna politika, ki pa bi lahko obrnila trend upadanja uporabe JPP. Napako, ki je bila storjena leta 2011 s podražitvijo JPP za 50 %, je potrebno odpraviti in vrniti cene prevozov na prejšnjo raven.

V sami strategiji je zapisano nekaj trditev v uvodnem delu, kot je to, da se MOL zavzema za zmanjšanje števila poti opravljenih z avtomobilom, da se daje prednost pešču, kolesarjem in JPP, hkrati pa se v akcijskem načrtu nameni 31,5 milijona EUR za garažno hišo v centru mesta. S tem načrtovalci CPS povežijo sami sebe.

Javni prevoz uporablja vedno manj ljudi, resne optimizacije avtobusnih prog znotraj mesta ni, obstoječe linije so med seboj tako prostorsko kot časovno neuskklajene, vedno več naselij je s sredstvi javnega potniškega prometa nedostopnih. Sistem javnega potniškega prometa je vse bolj nekonkurenčen in neučinkovit, kakovost bivanja in mobilnost se velikemu delu prebivalstva MOL slabša, kar vodi v povečanje ekonomskih in socialnih razlik.

Snovalci CPS MOL bi se morali zavedati, da prometna politika ni zgolj seznam želja. Zasnova prometne politike bi morala stati na realnih uresničljivih ciljih. Na pamet napovedovati povečevanje pešačenja in kolesarskega prometa ter zmanjševanje osebne avtomobilskega prometa, je zelo tvegano in neodgovorno, v marsičem tudi zavajajoče.

Manjka širši družbeno politični konsenz na ravni MOL, ki bi privedel do izdelave takega dokumenta, ki bi dejansko odražal realne možnosti trajnostne mobilnosti v Ljubljani in širši okolici in postavil zgled razvoja in opredelitve konkretnih ukrepov, kako doseči zastavljene cilje. Tako pa ostaja CPS dokument, ki se ga bo čez nekaj let podobno kot Prometno politiko iz leta 2012 revidiralo in ugotovilo, da cilji niso bili doseženi, nato pa se bo ponovno pristopilo pri izdelavi novega dokumenta. Vprašanje pa je, ali je izdelava novih in novih prometnih strategij smiselna. Potrebno je izdelati prometno politiko tako, da so zajeti vsi segmenti trajnostnega

razvoja z konkretnimi rešitvami in časovnimi okviri. Le tako bomo lahko postavili Ljubljano ob bok največjim in najbolj trajnostno naravnanim mestom.

Igor Prodanović

Viri:

Aphecom

Apheis

New England Journal of Medicine

National Defense Council

World Health Organization, Effects of Air Pollution on Children's Health and development

MOL, Okoljsko poročilo 2015

Ustava RS, 56 člen, pravice otrok, zagotavlja otrokom zdravo okolje.

Okoljsko poročilo MOL

Okoljsko poročilo MOL 2015: »...meritve v mestnem središču izkazujejo preseganja števila dni s preseženo dnevno vrednostjo delcev na leto, ki znaša 50 mcg/m³ ...«

Okoljsko poročilo pa ne navaja **NIČ** o posledicah onesnaženega zraka, ki je posledica prometne politike MOL.

EU norma za PM₁₀, študija Aphecom in ocene zdravstvenih in finančnih posledic onesnaženega zraka v Ljubljani

EU norma je PM₁₀ letna povprečna vrednost 40 mcg/m³, dnevna vrednost pa 50 mcg/m³, ki ne sme biti presežena več kot 35 krat v letu. Povprečna letna vrednost (annual mean average) je merilo, ki se uporablja v mednarodnih študijah zdravstvenih posledic onesnaženja zraka.

Pri študiji Aphecom je sodelovalo 60 znanstvenikov, koordiniral jo je Inštitut za javno zdravje Francije, študija analizira posledice onesnaženja zraka v 25 evropskih mestih, tudi v Ljubljani, objavljena je bila leta 2012.

Za Ljubljano je Aphecom uporabljal meritve ARSO, kjer je relevantno letno povprečje PM₁₀ 38 mcg/m³, medtem ko je relevantno letno povprečje meritev Inštituta Milan Vidmar 47,3 mcg/m³. Razlog za razliko je različna lokacija merilnih mest. Razlika med meritvami 47,3 in 38 je 24,5%. Glede na funkcionalno odvisnost med onesnaženjem zraka in zdravstvenimi posledicami lahko sklepamo, da so razmere, ocenjene s študijo Aphecom, za okoli 25% boljše kot pa dejanske. Sedaj, v letu 2017, so pa razmere še slabše.

Kratek povzetek ugotovitev študije Aphecom:

70% onesnaženega zraka je zaradi avtomobilskega prometa, tudi avtobusov MOL.

47% Ljubljancanov živi v bližini prometnih cest.

Okoli 130,000 avtomobilov pride v Ljubljano vsak dan.

Onesnaženje zraka v Ljubljani povzroča okoli 250 predčasnih smrti na leto in skrajšanje življenjske dobe za okoli 14 mesecev.

Onesnaženje zraka povzroča na leto 2684 hospitalizacij zaradi respiratornih problemov, tega okoli 1000 hospitalizacij otrok, mlajših od 14 let!

Okoli 15% otrok ima astmo zaradi onesnaženega zraka. Približno enak delež starejših od 65 ima kronične bolezni srca in pljuč.

Onesnaženje zraka povzroča dolgoročno izredno škodljive zdravstvene posledice na otrocih, vpliva škodljivo na nosečnost in na novorojenčke, na razvoj pljuč otrok, povzroča astmo, respiratorne in infekcijske probleme otrok in alergije.

Onesnaženje zraka povzroča tudi zdravstvene kronične posledice, kot so respiratorni problemi, problemi srčne mišice, in rakasta obolenja pljuč.

Študija tudi vsebuje ocene finančnih posledic onesnaženja zraka. Te ocene gredo v več sto milijonov €. Podrobnosti so navedene v študiji Aphecom.

Pravne posledice.

Slovenska zakonodaja:

Ustava, 56 člen, pravice otrok, zagotavlja otrokom zdravo okolje. Ker onesnaženje zraka povzroča kronične bolezni otrok, kršenje EU mejne vrednosti PM 10, 40 mcg/m, predstavlja tudi kršenje otrokovih pravic.

Mednarodna zakonodaja:

Slovenija krši pravo Evropske unije zaradi neizpolnitve obveznosti iz prvega odstavka 5. člena Direktive Sveta 1999/30/ES o mejnih vrednostih substanc, ki onesnažujejo zrak, med drugimi tudi PM 10. Razglašena je bila sodba sodišča EU, ki ugotavlja, da Republika Slovenija krši pravo EU zaradi neizpolnitve obveznosti iz prvega odstavka 5. člena Direktive Sveta 1999/30/ES o mejnih vrednostih substanc, ki onesnažujejo zrak.

Kršena je tudi Aarhuška konvencija. Konvencija zagotavlja pravico vsakomur, da je obveščen o stanju okolja in o posledičnem zdravstvenem stanju. Ugotavljamo pa, da oblasti ustrezno ne obveščajo prebivalstvo o posledicah onesnaženja zraka.

Zaključek

Ugotavljamo, da so posledice neurejenega prometa v Ljubljani za meščane z vidika zdravja in finančnih stroškov zelo resne. Ugotavljamo tudi, da sedanja oblast MOL ni naredila ničesar, da bi kratkoročno in dolgoročno načrtovala ureditev prometa v skladu s sodobno prakso in normativi v tujini.

Podzemne javne garaže povzročajo povečanje avtomobilskega prometa v centru mesta Ljubljana in s tem povečujejo onesnaženje zraka. V garažah avtomobili ne samo stojijo, kot so dejali predstavniki MOL, pač pa predvsem stalno vozijo noter in ven. Ob počasni vožnji in parkiranju je izgorevanje v motorjih veliko slabše, kar povzroča še dodatno tvorjenje prašnih delcev, ventilacija garaž jih pa spravlja na plano, med prebivalstvo in otroke.

Mag.Andrej Aplenc

Večina občanov je s prometno ureditvijo v Ljubljani zelo nezadovoljna, ker je nedorečena, stihijska in zato tudi nefunkcionalna.

Zapore cest za promet v mestnem središču so vsekakor lahko vsečne le tujim obiskovalcem glavnega mesta, za občane pa je to neprijazno in marsikomu predstavlja nočno moro. Nekatere ulice v mestnem središču so zaprte za motorni promet, ki se je zato preusmeril po drugih ulicah, n.pr. namesto po Slovenski, na Resljevo cesto, kar je še bolj škodljivo in nevarno, ker sta tam dve šoli, vrtec, šolsko igrišče, cesta pa je ožja in zato manj propustna za promet.

V starem mestnem jedru velja popolna zapora prometa. Dostop do hiš z avtomobili je tako občanom kot podjetnikom dovoljen le med 6. in 10. uro zjutraj, potem pa nič več. Zunaj tega časa dostop ni možen. Živimo pa štiriindvajset ur na dan, mar ne! Obrtnik, ki ga lastnik hiše naroči, lahko pride do hiše le z dovolilnico, ki stane lastnika 32,00€ za vsak dostop posebej. Taka dovolilnica je potrebna tudi za kogarkoli, ki ni stanovalec. Ni potrebno poudarjati, da so to stare hiše, ki nepretrgoma potrebujejo obrtnikove roke. Do ene izmed hiš blizu Magistrata pa dostop sploh ni možen, ker so pred vhodom potopni smetnjaki, ob straneh pa reklamni panoji.

Prav tako je nemogoče pripeljati do hiše bolnega ali starejšega družinskega člana, ki pride na obisk. Brezobzirnost do stanovalcev se kaže s policijskim pristopom in visokimi kaznimi ter ničelno toleranco; vse to z namenom, da mestna oblast staroselce izrine in vseli svoje »vojščake«. Prav ničesar se ni naredilo, kar bi olajšalo življenje občanom. Prav zaradi tega je zelo veliko lastnikov svoje imetje prodalo in se preselilo zunaj starega jedra ali celo v okolico Ljubljane.

V mestnem središču je privilegirano le gostinstvo, ki s svojo dejavnostjo in hrupom lahko moti nočni mir. Pozno v noč (tudi do tretje ure zjutraj) kalijo mir pijanci in odvisniki od mamil, ki se zabavajo na račun nočnega počitka stanovalcev – davkoplačevalcev. Vsekakor ne rabimo razgrajajočih turistov, pač pa civilizirane.

Mestna oblast se zelo rada primerja z mesti v tujini (n.pr. Ljubljana – zelena prestolnica Evrope), ne primerja pa se s tistimi evropskimi mesti, ki so veliko storila, da zaščitijo svoje stanovalce pred kaljenjem nočnega miru.

Drug problem so parkirna mesta za stanovalce. Letno dovolilnico lahko dobi le lastnik stanovanja/hiše, ki ima avto. Ni dovolj, da je lastnik stanovanja/hiše, pač pa mora imeti tudi stalno bivališče na tem naslovu. Če ima lastnik v svoji hiši tudi podjetje ter avto, potreben za poslovanje, za to vozilo ne dobi dovolilnice za parkiranje. Parkirati sme na t.i. P+R prostorih. Po material oziroma tovor sme do podjetja le v določenem jutranjem času. Zunaj tega časa pa naj se znajde, kakor ve in zna. V zadnjem času lahko priskoči na pomoč Kavalir, ki pa fizično ne more prevažati n.pr. 200 kg težkega tovora. Vsekakor ni rešitev za podjetje, da parkira avto n.pr. v Stožicah, če je locirano v centru.

Potrditev, kako malo se naredi za občana, je tudi parkirna hiša pod Kongresnim trgom. Prebivalcem mestnega središča sta namenjeni spodnji dve nadstropji garaže. Zgornji dve sta namenjeni gostom hotela Cubo in obiskovalcem Ljubljane. Dvigalo lahko uporabljajo le uporabniki zgornjih dveh nadstropij. Spodnji dve nadstropji pa sta dostopni le po stopnicah (torej tudi prenos tovora), v najnižji etaži pa je na tleh pogosto voda. Cena najema garažnega mesta je 70,00€ mesečno, hkrati pa zunaj onemogočeno parkiranje z letno dovolilnico. Če ima podjetje tudi avtomobil, lahko parkira v garaži, a plača 200,00€ mesečno. Sporno je, da podjetje

ne more dobiti garaže po nižji ceni, ker je taka cena samo za stanovalce. In to ne glede na to, da ima stalni naslov ali je celo lastnik objekta. Sporno je tudi zato, ker naj bi fizična in pravna oseba imeli enake pravice. Poleg tega je 200,00€ za garažo oderuška cena, ki si jo malokdo lahko privošči. Prebivalcem, ki imajo na istem naslovu prebivališče in podjetje, tako ni dovoljeno, da bi kot fizične osebe najeli garažo in imeli še parkirno mesto zunaj z letno dovolilnico. Tako bi si lahko namreč pomagali vsi, ki imajo dve vozili, svoj osebni in službeni avto, ki je last podjetja. Vendar to ni možno, kljub temu, da bi garažo plačali po 70,00€ mesečno, kar tudi ni malo. Prav tako je sporno, ker ni nikakršnih rešitev za nujne primere dostopa, tako za fizične kot za pravne osebe.

Življenje v mestu ni prijazno za prebivalce in pravzaprav je Ljubljana izgubila dušo – pločnike koristi gostinska dejavnost, drevesa se sušijo in jih je potrebno posekati, ker nimajo življenjskega prostora, občani vdihavamo s prašnimi delci onesnažen zrakin še bi lahko naštevali....

Peter Mezek,
meščan Ljubljane

KAKO OHRANITI KULTURNO DEDIŠČINO V LJUBLJANI

VODNIKOV TRG IN OSREDNJA LJUBLJANSKA TRŽNICA

Mag. Marinka Kurilić

Civilna iniciativa Tržnice ne damo se je oblikovala v mesecu novembru leta 2006, po izvolitvi Zorana Jankovića za župana, ki je imel v volilnem programu izgradnjo garaže pod tržnico.

Ohranitev tržnice je potrebna zaradi tega:

1. ker je živilski trg,
2. ker pokriva srednjeveško kulturno dediščino,
3. ker je občutljiv teren.

Ad 1) Tržnica je še edina odprta tržnica južno od Dunaja. Tudi v tem pogledu je enkratna. Vodnikov trg s tržnico je izjemno pomemben del ljubljanske kulturne dediščine, mestnega in meščanskega spomina. Neprecenljive vrednosti je zato, ker je tako rekoč edini ambient v središču našega glavnega mesta, ki še živi, ki nepretrgano funkcionira in je tudi turistično zanimiv. Na tržnici se odvija resnično življenje ljubljanskih meščanov. Tam kupujejo in srečujejo v izredno prijetni atmosferi. Domači, ekološko neoporečni pridelki iz vse Slovenije, ne samo iz ožje ljubljanske okolice, so posebnost, s kakršno se svet, preplavljen z industrializirano kmetijsko proizvodnjo, ne more pohvaliti. Na trg hodimo peš! Da ne govorimo o tem, da skušajo vsi evropski trendi spraviti avtomobile iz mesta, mi pa jih trpamo v središče prav pod tržnico. V Evropi skrbijo za mestna jedra, jih čuvajo in promet izrinjajo iz mestnih središč. V Ljubljani pa mestna oblast načrtuje gradnjo garaž v samem mestnem jedru, kar je nepojmljivo v 21.stoletju.

Ad 2) Garaže pod Vodnikovim trgom ne bi izvotlile samo tal pod tržnico in ogrozile njenega delovanja ter s plini obremenile srečevanja ljudi, uničile bi tudi izjemno bogastvo arheoloških sledi frančiškanskega samostana, gotske cerkve ter redovniškega in plemiškega pokopališča in druge srednjeveške ostaline z barbakanom.

Celotno področje Vodnikovega trga in njegove neposredne okolice je vrednota, ki se je ne sme uničiti. Tu so s predpisi zavarovane stavbe naše kulturne dediščine: Semenišče, Plečnikove arkade, Mahrova hiša, Vodnikov spomenik. V Umetnostni kroniki št. 55/2017 je objavljeno strokovno mnenje sodelavcev ZRC SAZU o pomenu prostora in kulturne dediščine na in ob Vodnikovem trgu.

Ad 3) Primer Kongresnega trga: MOL in župan nas zavajajo, da je garaža na Kongresnem trgu uspešno izveden projekt. Ta projekt je dobil celo nagrado. Neke nagrade se lahko tudi kupijo, mar ne? Garaža na Kongresnem trgu je slabo izveden projekt. Zaradi izkopa gradbene jame (peščen teren) so popokale stene okoliških stavb. Poznana je škoda, ki je nastala na uršulinski cerkvi. Zaradi zidne pregrade garaže so morale vode, ki se iz Tivolija in Rožnika stekajo v Ljubljano, najti druge poti in so tako poplavlile kleti okoliških stavb, tudi uršulinskega samostana. Tudi sama garaža je slabo narejena, saj v spodnji etaži vedno stoji voda. Ne bomo poudarjali, da dvigalo ob garaži lahko uporabljata le prvi dve nadstropji, za potrebe gostov in zaposlenih v hotelu Cubo. Okoliški prebivalci lahko najamejo nižji dve nadstropji, do katerih ne vodi dvigalo, spodnja garaža pa tudi največkrat poplavljenjena. Tako skrbi mestna oblast za občane! Gradnja garaže na Kongresnem trgu je uničila našo neprecenljivo kulturno dediščino staro tudi preko 4000 let.

Pričakujemo, da se bo isto zgodilo na Vodnikovem trgu. Posledice bi bile na tem prostoru še hujše, ker je prostor manjši in kulturno bogatejši. Zemljina grajskega hriba že sedaj drsi, kar

lahko vidimo na pločniku ob cesti pred grajskim platojem. Vode z grajskega hriba bi morale spremeniti smer in ker predstavlja garažni zid prepreko, bi poplavilo okoliške stavbe, tudi semenišče in škofijo ter niz hiš pod Grajskim hribom. Zaradi izkopa gradbene jame bi popokale stene zidov okoliških stavb. Semenišče je kulturni spomenik, katerega stene so razpokane že od potresa leta 1895. Izkop jame bi povzročil dodatne razpoke. Razpokane stene stavb se prve porušijo v primeru potresa. Znano je, da Ljubljana leži na potresnem območju. Tu so tudi znamenite Plečnikov arkade, ki jih na eni strani izpodjeda Ljubljana, na drugi pa bi jih gradbena jama. Posledice so nepredstavljive.

Županovi urbanisti nas prepričujejo, da ne bo nobene škode, a saj nam župan Zoran Janković tudi zatrjuje, da na Kongresnem trgu z gradnjo garaž ni nastala nobena škoda.

Predstavitev prenove tržnice je zelo zavajajoča, saj zatrjuje, da gre za prenovo tržnice, ki potrebuje garažo, medtem ko smo po ogledu posnetka prenove na spletni strani MOL prepričani, da se garaža gradi za potrebe hotela Kresija (v prilogi je zapisnik ZVKD, kjer je to napisano) in za prodajo Mahrove hiše, ki se tudi namerava prodati za hotel. Pripominjamo, da je bila Kresija, Hribarjeva stavba, zgrajena za mestno upravo in ne za hotel.

Predlagamo pa, da se uresniči že izdelan projekt gradnje garaž pod grajskim hribom:

- garaže pod grajskim hribom rešujejo prometno problematiko na celovit način (za celo mestno jedro), medtem ko tiste pod tržnico rešijo promet le parcialno (le za prostor tržnice);
- pod grajskim hribom ni lastniških problemov, predvsem pa ne tako občutljive arheologije, kot na tržnici;
- garaže v grajskem hribu bodo omogočile dovoz s Karlovške ceste in tako se ne bo povečeval promet v samem središču (predvsem predvidena preobremenitev že tako s prometom natrpane Resljeve in Zmajskega mostu). Promet se bo torej odvijal pretežno zunaj ožjega središča mesta, kar zadovoljuje tudi evropske standarde;
- z garažnimi prostori v grajskem hribu bo rešen problem parkiranja za prebivalce starega dela mesta kot tudi za prebivalce v okolici tržnice;
- garaže v grajskem hribu bodo rešile problem parkiranja tako prodajalcev na tržnici kot kupcev ter obiskovalcev mestnega središča in gradu.

mag. Marinka Kurilić



SMERI RAZVOJA PROMETA V LJUBLJANI IN REGIJI

Dobre prakse drugih mest – Škofja Loka

mag. Robert Strah, Občina Škofja Loka



Državni svet Republike Slovenije, 5.10.2017



LJUBLJANA: AKTUALNE PROMETNE RAZMERE





ŠKOFJA LOKA: PROMETNE RAZMERE

NEKOČ



DANES



ŠKOFJELOŠKA JUŽNA OBVOZNICA

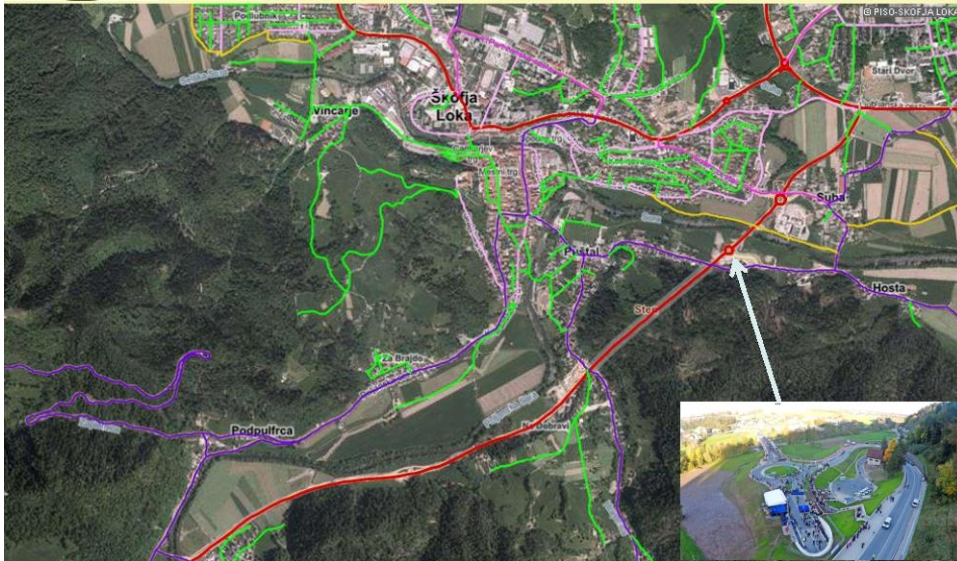
**ODPRTJE
OBVOZNICE**

SPODNJI TRG, PETEK, 23. 10., OB 18H

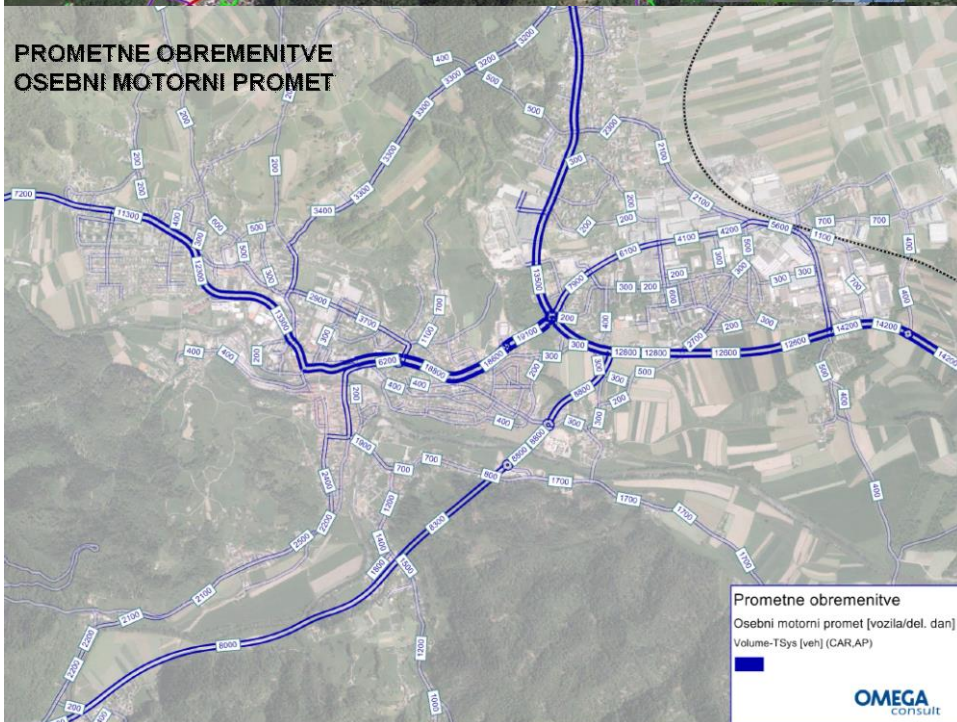


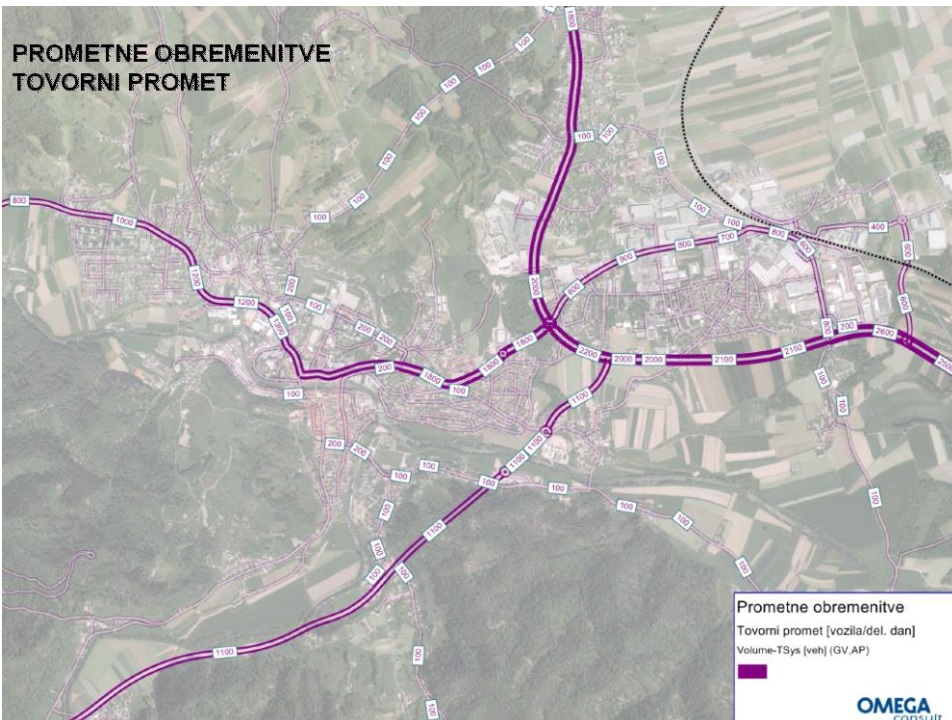


PROMETNA MREŽA V ŠKOFJI LOKI



PROMETNE OBREMITIVNE OSEBNI MOTorni PROMET





PROMETNA UREDITEV PRED IZGRADNJO ŠKOFJELOŠKE JUŽNE OBVOZNICE

- *Cesta od Starega Petrola do Zminca preko starega mestnega jedra je bila edina prometna povezava v Poljansko dolino.*
- *Negativne posledice za bivalno okolje (izpusti, hrup, varnost).*
- *Ogrožena prometna varnost (kolesarji, pešci).*
- *Propadanje stavb v starem mestnem jedru.*





UKREPI NA ŠIRŠEM OBMOČJU STAREGA MESTNEGA JEDRA

- Preusmeritev tranzitnega, predvsem tovornega prometa na J obvoznico (prepoved tovornega prometa razen za dostavo, delna preusmeritev avtobusnih linij na obvoznico).
- Znižanje hitrosti vozil (uvedba enotnega območja 30 km/h z ukrepi za umirjanje prometa, zožitve, zamiki osi vozišča na ožinah in prehodih za pešce).
- Izvedeni dodatni ukrepi za večjo varnost pešcev in kolesarjev (dodatna osvetlitev, ureditev površin za pešce, prehodov, sharrow – prometni pas namenjen mešanemu prometu, nadzor hitrosti).
- Preureditev mirujočega prometa in ukrepi za nemoteno obratovanje trgovin, podjetij, javnih institucij (uvajanje kratkotrajnega parkiranja - modrih con in ureditev bližnjih parkirišč - dostopnost).
- Spodbude za razvoj degradiranega dela starega mestnega jedra (Spodnji trg, Poljanska cesta – obnove fasad, izvedba ukrepov, dogodkov v sodelovanju s prebivalci in zainteresirano javnostjo).



IZVEDENE NOVITETE NA OSNOVI PROMETNEGA ELABORATA V SODELOVANJU Z URBANISTIČNO STROKO

5234		A	Površina za pešce v ravnini vozišča.	
		B	Ločilna črta med voziščem in pasom za pešce mora biti izvedena kot označba z zvočnim in vibracijskim učinkom.	
		C	Označba je dopustna na cestah z najvišjo dovoljeno hitrostjo 50 km/h in prometno obremenitvijo do 3500 vozil na dan.	
5603		A	Območje omejene hitrosti.	
		B		
		C	Znak je lahko izveden na rdeči kontrastni podlagi (5603-1), katere širina roba znaša 0,50 m.	
5607		A	Prometni pas, namenjen mešanemu prometu.	
		B	Samostojna označba na vozišču.	
		C	Označba se izvede v skupini po tri simbole na medsebojni razdalji 10 m. Raster ponavljanja označb se določi s prometno ureditvijo glede na prometno obremenitev in vrsto ceste.	



IZVEDENI UKREPI



IZVEDENI UKREPI





URBANISTIČNA PRENOVA SPODNJEGA TRGA (NATEČAJNA REŠITEV)



Vir: Ravnikar Potokar arhitekturni biro d.o.o.



NADALJNI KORAKI in REŠITVE

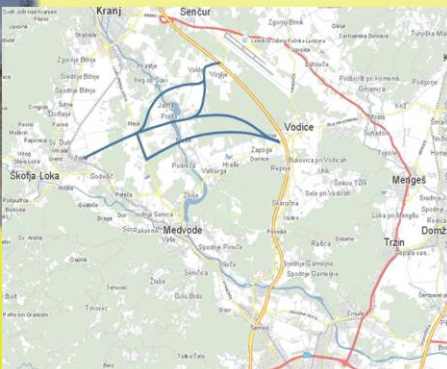
IZGRADNJA SEVERNE OBVOZNICE (2017 SPREJEM OPPN, UVRŠČEN PROJEKT V DRŽAVNI NRP)





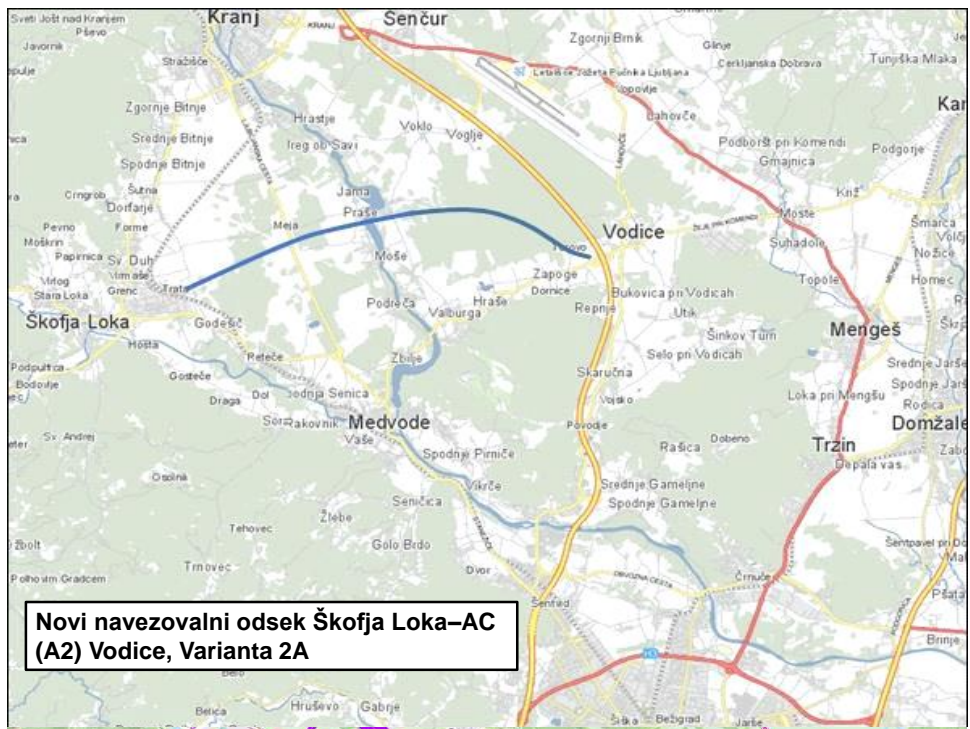
NADALJNI KORAKI in REŠITVE

NAVEZAVA OBEH OBVOZNIC (DOLIN) NA INDUSTRIJSKO CONO TRATA IN DIREKTNA POVEZAVA NA AC OMREŽJE



NADALJNI KORAKI in REŠITVE

1. Občine Škofja Loka, Gorenja vas - Poljane, Medvode, Železniki, Žiri in Mestna občina Kranj so na Ministrstvo za infrastrukturo dne 24. 6. 2016 naslovile dopis »Pobuda za umestitev cestne povezave Škofja Loka- AC med prioritete državne projekte«.
2. V letošnjem letu izvedena **Analiza obsega prometa za navezovalno cesto Škofja Loka AC (A2)**, ki na osnovi nacionalnega prometnega modela potrdi pozitiven vpliv nove navezovalne ceste na razbremenitev sedanjih odsekov regionalnih povezav (največja razbremenitev odseka Jeprca – Medvode – Stanežiče) in potrdi **varianto 2A** kot najbolj obremenjeno (upravičeno) za nadaljnjo pred študijo upravičenosti (idejne zasnove, prostorske, okoljske analize, ekonomski učinki, razvoj prostora).
3. Občine pozvale MzI, da prične z **racionalno rekonstrukcijo ceste od Jeprce preko Medvod, Mednega in do Stanežič znotraj obstoječe trase**. Za navezavo tega dela je tudi že sprejet DPN in sicer za odsek Jeprca-Stanežiče-Brod oz. Vižmarje. V teku je določitev faznosti izvedbe tega projekta ter podane idejne rešitve rekonstrukcije ceste.



Novi navezovalni odsek Škofja Loka-AC (A2) Vodice, Varianta 2A



Predvidene prometne obremenitve na omrežju z investicijo - Varianta 2A za leto 2030



PRILOŽNOSTI IN ALTERNATIVE



Avtobusni JPP
(učinkovita mestna linija, sinhrona s
prihodi/odhodi vlakov/ okrnjen
medkrajevni-LJ)



Železniški JPP

(najhitrejša povezava z LJ in KR,
vozni redi, infrastruktura)



P+R

(ŠKL kot del mreže LJ
regije, spodbude, celostni
pristop države)



Hvala za vašo pozornost



Kontakt: mag. Robert Strah
e-pošta: robert.strah@skofjaloka.si

- 86 % vseh potniških kilometrov narejenih z avtomobilom,
- 12 % z avtobusi in
- zgolj 2 % z vlakom

V Ljubljano vsak dan prihaja več kot 116.000 dnevni migrantov, vozačev.

Kljub temu, da statistično zelo majhen delež ljudi uporablja vlak, so vlaki, ki v Ljubljano pripeljejo v času jutranje konice, nabito polni.

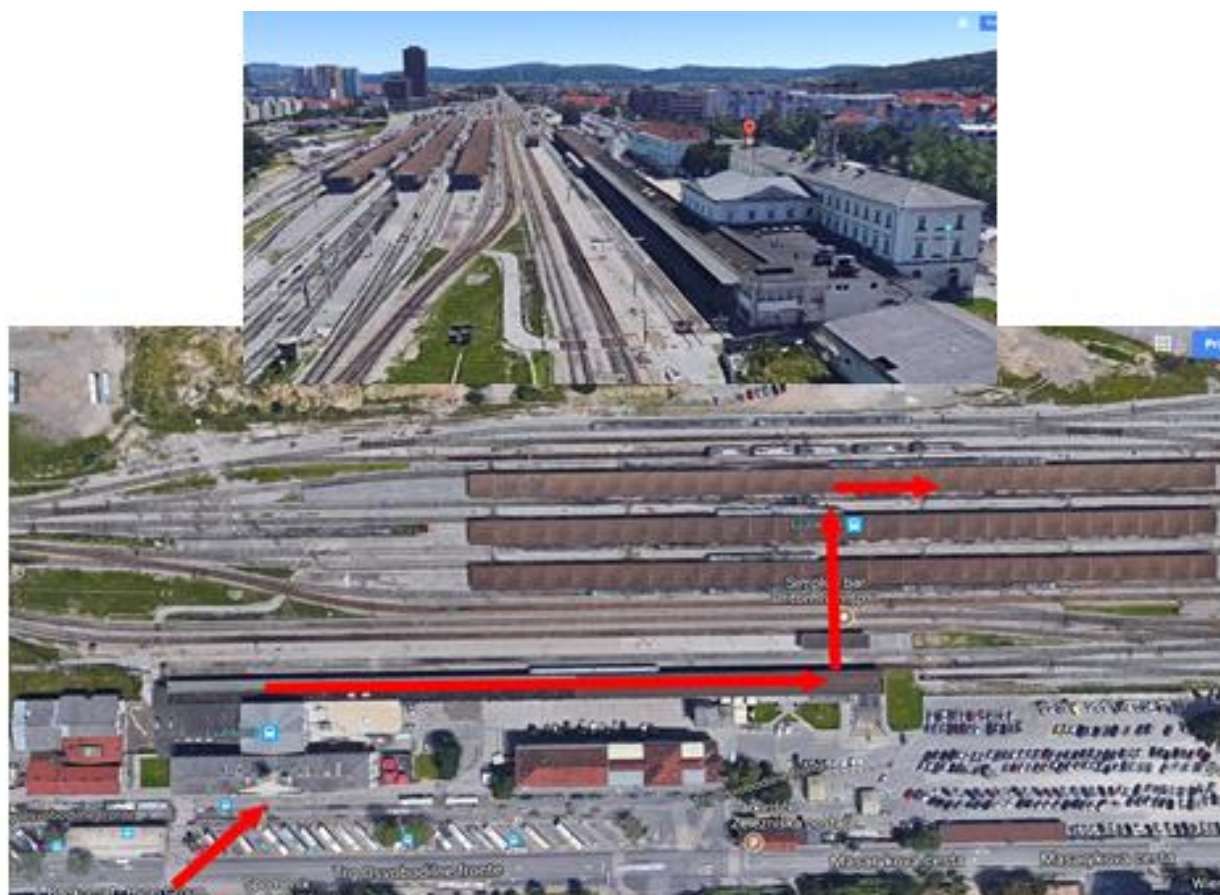
Med 6. in 9. uro pripelje v Ljubljano 40 potniških vlakov iz različnih smeri.



Veliko ljudi se izogiba vožnji z javnim prometom zaradi gneče in strahu, da ne bodo našli prostega sedeža.

- Če želimo povečati število ljudi, ki se v Ljubljano pripeljejo z vlakom, je nujno **povečanje sedežnih kapacitet vlakov.**
- **P+R parkirišča ob železniških progah**, ker vlak bistveno hitreje doseže središče mesta kot mestni avtobusi na zasičenih vpadnicah.
- Uvedba novih postajališč – železnica delno prevzame vlogo mestnega prometa.
- **Obvozna proga okoli Ljubljane:**
Brezovica – Vižmarje – Črnuče – Zalog – kot razbremenitev mesta s tovornim prometom in uvedba krožnih potniških voženj

Obvozna proga okoli Ljubljane Brezovica – Vižmarje – Črnuče – Zalog





Neizkoriščeni potenciali



Razmislek o novi hrbtnenici



Zakaj je Ljubljana zasičena z avtomobili?
Ker ima preveč parkirnih mest, za kolesa jih ni!



Težave, ovire in ostale neumnosti



Kaj si želimo kolesarji?



Kako ste pa vi danes prišli?



Hvala za vašo pozornost!

Politika v vseh prometnih strategijah vlogo negativca in grdega račka nameni osebnemu avtomobilu. Všečno je govoriti o kolesarjenju, o javnem prevozu, o železnicah in podobnem. To bo prispevek v obrambo osebnega avtomobila in v opomin snovalcev prometnih rešitev, da na osebna vozila v prihodnje ne smejo pozabiti.

Osebni avto omogoča najbolj udobno obliko potovanja. Je prilagodljiv, kadarkoli se lahko odpeljemo kamorkoli. Omogoča zasebnost, potujemo sami ali družbi, ki si jo sami izberemo. Osebni avtomobili so udobni. Sedeži so udobnejši kot tisti, na katerih povprečno sedimo. Temperaturo nadzorujemo bolje kot doma ali v pisarni. Glasbeni sistem je zagotovo boljši kot tisti v kuhinji. Skozi okna je lep razgled. Potovanje z osebnimi vozili je hitro. Znotraj Slovenije na nobeni razdalji javni transport ni hitrejši. Samo na zelo kratkih razdaljah je hitreje peš ali s kolesom.

Uporaba osebnega avtomobila življenje podaljša za nekaj let. Imam 8.5 let star avto s katerim sem naredil 208.000km s povprečno hitrostjo 52km/h. To pomeni, da sem vsak dan v avtu uro in četrť. Če primerjam, koliko časa bi na tipičnih relacijah potoval z javnimi prevoznimi sredstvi, ugotavljam, da vsaj enkrat več. Avto prihrani 50% časa oz. 75 min na dan oz. 7% časa, ko ne spimo. Če bi rekli, da obstaja zdravilo, ki življenje podaljša za 5 let, bi ga vsi jemali.

Kljub dokazanim prednostim avtomobila ga politiki ne marajo. Avtomobil je namreč opredmeteno nasprotje tehnološkemu mizerabilizmu, maltuzijanski apokaliptičnosti in avtoritarnemu sovraštvu svobode, ki ga ljudem daje osebno vozilo.

Sovraštvo do avtomobila se kaže v prometni politiki. Pred petimi leti je ljubljanski podžupan med drugim povedal, da *»zastoji motornih vozil niso prav nič problematični. So celo zaželeni, saj silijo ljudi, da se raje vozijo s kolesi in avtobusi. ... Zastoji sami po sebi prepričujejo ljudi, da avtomobili niso primerni za vožnjo po mestu. ... Širitve križišč in cest samo še povečujejo motorni promet. ... Zastoji so naši zavezniki«*.

Namesto, da bi prometna politika omogočila, da se čim več prevozov opravi na najbolj udoben način, se poskuša neprimernost te oblike prevoza dokazati tako, da **se namenoma povzroča zastoje**. To je podobno, kot če bi neprimernost čolnov za vožnjo po morju dokazovali tako, da bi jih prej navrtali, potem pa pametovali, kako neumna ideja je to. Mar bi plavali.

Da gre za ideološko gonjo, kažejo tudi cilji prometne politike. V njej ne boste brali, da naj bi se povprečen potovalni čas zmanjšal za toliko in toliko odstotkov ali da naj bi več kilometrov ljudje opravili sede, ali naj bi se več časa premikali v okolju, ki ima ugodno temperaturo. Ne, **cilji so praviloma spraviti čim več ljudi iz bolj udobnih v manj udobne oblike prevoza**.

Če bi o potovanjih uporabljali kriterije, ki veljajo za druge storitvene industrije, bi bili cilji prometne politike povečati predvidljivost potovanj, povečati zanesljivost prihodov, povečati udobje in zmanjšati stroške (v času in denarju).

Avtomobilski promet seveda ni brez problemov. Vsaj štirje so:

- Zavzamejo veliko prostora na cestah in te postanejo pretesne, nastanejo zastoji. Ti so problem in ne rešitev!

- Zavzemajo prostor za parkiranje. Dodatna izguba časa nastane, če prostora za parkiranje ni in ga dolgo iščemo. Župana lahko pohvalimo, da je z zaračunavanjem parkiranja po vsem mestu poskrbel, da parkirišče skoraj vedno najdemo.
- Ko vozimo, izgubljam čas z vožnjo. Na vlaku ali avtobusu lahko beremo, gledamo filme, igramo igrice ...
- Vozila onesnažujejo zrak z izpuhi. CO2 prispeva h klimatskim spremembam. Povzročajo hrup.

Nekaj časa so sovražniki avtomobila upali, da bodo zaradi teh slabosti lahko avtomobile prepovedali, jih izgnali iz mest, kot so izgnali kadilce iz kavarn. Tehnološki razvoj bo vsaj tri od teh štirih pomanjkljivosti odpravil.

Onesnaževanje in hrup bo odpravil **električni avto**. Do leta 2030 naj bi jih bilo 50%. Izgubo časa s šofiranjem bo rešil **samovozeči avto**. Gre za računalniški problem in tehnologijo, ki je na Moorovi krivulji in se bo eksponentno izboljševala. Parkirišča bodo manj potrebna, saj nas bo avto npr. peljal v službo, potem pa se vrnil domov. Pojavili se bodo **novi načini uporabe** avtomobilov, npr. izposoja in delitev prevozov. Morda bo v mestu storitev avtomobil, podobno, kot je zdaj bicikel. Namesto, da bi lastni avto nekje čakal, da bi peljal lastnika, bo v »prostem« času peljal nekoga drugega. In jih spotoma pobral še nekaj, ki gredo v isto smer.

To pomeni, da bo **potreb po parkiriščih verjetno manj, vozil pa bo na cestah več**. Ko avtov sploh ne bodo več vozili ljudje, bo mogoče povečati omejitve hitrosti, varnostne faktorje v semaforjih, in podobno, prej pa bo rabo avtomobilov omejevala cesta.

Skratka mirujočih vozil bo manj, vozečih pa več. Čista bodo in tiha! Zato je v ceste potrebno vlagati. Tudi v in okrog Ljubljane.

Nekaj ukrepov je poceni. V vseh desnih ovinkih v mestu omogočiti zavijanje desno mimo semaforja, če je prostor. Npr. iz Riharjeve na Barjansko, iz Šmartinske na Šmartinsko pri Kolinski, iz Karlovške (smer Dolenjska) na Roško. S temi ukrepi bi za drobiž odpravili nekaj največjih zastojev.

Še nekaj bi jih odpravili z odpravo načrtnega šikaniranja avtomobilistov; ukiniti rumene pasove izven konic; pospešiti hitrost javnega prometa po Slovenski; zeleni val prilagoditi avtom, ne biciklom; na ključnih cestah odpraviti zožitve, za kolesarje pa urediti steze na vzporednih stranskih ulicah.

Večje investicije so tretji pas na AC med Blagovico in Razdrtim, tretji pas na severni obvoznici, modernizacija priključkov Ljubljane na AC.

Ceste seveda niso vsa rešitev. Urediti je treba multimodalni promet, kjer kombiniramo kolesa, osebni avto, vlak in avtobus. Javni promet bi postal konkurenčen z vzpostavitvijo primestne železnice. Avtomobilski promet v Ljubljano je treba prestrezati 10 in več km iz Ljubljane, kjer morajo ob železniških postajah nastati velika parkirišča in poslovna središča. Obstoječi P+R so zasilna rešitev in so preblizu mesta.

Ljubljana potrebuje **na novo preiščeno osrednjo železniško postajo** in niz stičišč med primestno železnico in avtobusnim prometom v mestu. Postaja ob Trgu OF je prometno pohabljen – daleč je do primernih postaj mestnega avtobusnega prometa.

Skratka, prihodnost avtomobila je svetla. Tehnološki razvoj bo razrešil tri od štirih problemov avtomobilskega prometa. Ceste za avtomobile bodo čedalje bolj potrebne. Zeleni fundamentalizem ne more biti večni izgovor za izostanek vlaganj v cestno infrastrukturo. Na področju trajnostne mobilnosti so ključna vlaganja v hitro primestno železnico in njeno povezavo z osebnim avtomobilskim in kolesarskim prometom.

dr. Žiga Turk

Ljubljana - križišče prometnih koridorjev

Geomorfološki pogled na Ljubljano, pokaže središče med ravninami, ki so nastale ob Savi in Sori na severozahodu in ob Ljubljanici na jugovzhodu, ter hkrati ugotovimo, da je tudi današnja središčna prometna lega Ljubljane v Sloveniji posledica poteka rek. Iz Ljubljane radialno, (ali mimo nje, odvisno od geopolitičnega gledišča) že od nekdanjih potekajo ceste in kasneje železnice, sledeč strugam rek in se po robu ljubljanskega Barja izogibajo močvirnih tal. Tak je še danes potek regionalnih cest, le potek AC se je delno podredil urbanemu razvoju, ko so se naselja začela širiti z bregov rek in podnožij hribov v ravnine in na pobočja. Enak vpliv je imela nova infrastruktura, potrebna letalskemu prometu, kot tudi energetska izraba rek. Na koncu koncev pa imajo tudi nove ceste svoje vzročno posledične efekte. Razvoj naselij z industrijskimi conami ob priključkih na AC kot so; Šenčur, Vodice, Domžale, Grosuplje-zahod, Vrhnika, Logatec.

Danes se ta razvoj kaže tudi negativno, priključki in priključne ceste pa ne ustrezajo več povsem novim pozidavam oziroma obratno. Ta pojav je opazen tako na širšem območju Ljubljane kot tudi v celotni Sloveniji.

Danes, ko je AC obroč že nekaj časa zgrajen, število motornih vozil v Sloveniji na meji zasičenosti, urbanizacija disperzna, mednarodni cestni tovorni promet zelo povečan ter pomen glavnih mest povsod po svetu večji, se na AC obroču tudi majhne pomanjkljivosti kažejo močnejše, tudi v vsakodnevnih zastojih na AC obroču, ne glede na dneve v tednu, saj ob vikendih turistični promet nadomesti dnevne migrante.

Slovenske AC so bile zgrajene z najetjem velikih kreditov, za katere jamči država in jih DARS kot družba v 100% državni lasti vrača z delom pobranih cestnin. Kakor zveni čudno, način pobiranja cestnin neposredno in sunkovito vpliva na prometne obremenitve na cestnem omrežju in občutno na razvoj krajev. Pred uvedbo vinjet so se najhitreje razvijali kraji kot so Brezovica, Vodice, Grosuplje, ki niso bili vključeni v cestninski sistem, po letu 2008, ko pa je bil uveden vinjetni sistem, je prišlo do najbolj eklatantnih sprememb v prometnih obremenitvah med Ljubljano in Kranjem, v tako imenovanem šentviškem trikotniku, torej na območju severozahoda Ljubljane ter na območju Savinjske doline pred Trojanami.

Satelitski sistem cestninjenja, ki bo uporabniku pravičnejši, bo imel za Ljubljano kot urbano aglomeracijo verjetno slabše učinke - torej delno selitev nazaj na brez cestninske ceste.

Spremembe prometnih obremenitev, prikazane v najosnovnejši obliki PLDP- povprečni letni dnevni promet, na obroču Ljubljane in AC vpadnicah zadostujejo za razumevanje prometa. To so uradni podatki Direkcije za ceste Slovenije.

Da bo razprava bolj prepričljiva, je na **1. prilogi** prikazan "**U sistem**" Ljubljanskih AC obvoznic v času njegovega nastanka, na **2. prilogi**, nekaj tabel s prometnimi obremenitvami po letih, s posebnim poudarkom na Šentviškem trikotniku na **3. prilogi**.

Prednosti AC obroča so v Ljubljani vidne v razbremenitvah mestne cestne mreže v času, z oblikovanjem prvih površin za pešce ter hitrejšim javnim prometom. Hipotetična predpostavka, da bi ves promet, ki danes tranzitira Ljubljano, potekal po prvotnem omrežju mesta, je povsem nepredstavljava. Zagotovo bi se ob taki možnosti mednarodni tranzit izogibal Slovenije, urbani razvoj v polmeru najmanj 30 km pa bi bil povsem drugačen.

Del ovir, ki jih je AC obroč povzročil na prvotni cestni mreži, in ki so zajete v **sporazumu DARS - MOL** iz leta 1997, je odpravljen, del pa še čaka na realizacijo.

V tem času pa so se zaradi dejstva, da kvantiteta vpliva na kvaliteto, torej da preko mere povečan promet vpliva na propustnost in varnost, pojavile nove pomanjkljivosti na obroču.

Pri tem je iznenada ušlo iz spomina, da je na AC primarna varnost, nato propustnost in šele nato lokacije raznih servisnih in vzdrževalnih objektov, ki jih potrebuje DARS, in ki sicer služijo uporabnikom, vendar samo posredno, neposredno pa jih ogrožajo. To velja predvsem za načrtovanje na opuščenih površinah cestninskih postaj.

Kaj Ljubljana lahko stori za izboljšavo razmer na njenem AC obroču in mestni cestni mreži?

Ne prav veliko. V prvi vrsti mora preprečiti realizacijo povsem neprimerne bencinskega servisa na lokaciji priključka Brdo, v nekdanjem ostro čuvanem zelenem koridorju Polhograjski Dolomiti - Rožnik. 4. priloga.

Zaradi velikega števila priključkov in štirih razcepov je medsebojna oddaljenost zaviralnih in pospeševalnih pasov po celotnem obroču majhna in premajhna ter bi tudi širitev same AC, na delih, kjer je to sploh v mejah racionalnosti, ne prinesla mnogo. Lahko trdim, da bi se na zahodni obvoznici, kjer so te razmere najslabše, ob hkratni zgraditvi načrtovanega bencinskega servisa in širitvi v šestpasovnico, močno poslabšala varnost in nujno bi bilo zmanjšanje dovoljene hitrosti. Smotrno bi bilo, da se nekateri priključki na obroču optimizirajo s povsem možnimi modifikacijami:

Priključek Šmartinske ceste in Leskovškove, priključek Dolenjske ceste iz trombe v pol deteljico. 1. priloga.

Povsem neumestno je, da prebivalci predelov v bližini posameznega priključka komunicirajo s predelom v bližini naslednjega priključka po AC namesto po ustrezni lokalni cesti (ki je še ni), ali da se prometni režim na lokalni cesti menja. Primeri: (Podutik - Brdo - Kozarje, več odsekov ob severni obvoznici, Litijska - Zaloška, Barjanska - Peruzzijeva). Seveda gradnja teh cest pomeni dodatna sredstva za MOL, vendar je varnost na AC obroču pomembna tako za Ljubljano kot za državo. Dokaz je, da sta ga oba subjekta financirala že od samega začetka.

Razen ob zahodni obvoznici in na priključku na Šmartinski cesti ter morebiti na Dolenjski cesti, v kratkem ni možno izboljšati stanja, je to moč storiti na AC vpadnicah. To je potrebno tam, kjer se na zaviralnih pasovih redno nabirajo stoječe kolone:

primorska AC; priključek Gorjanc, priključek Vrhnika, gorenjska AC; priključek Vodice, priključek Kranj zahod, štajerska AC, priključek Domžale.

Na vseh treh AC so potrebni novi vmesni priključki, ki bodo omogočili boljšo navezavo novih pozidav, ki so nastale ob bivših magistralnih cestah, spremenjenih v regionalne, odpravili zastoje na zaviralnih pasovih AC, omogočili boljšo in krajšo povezavo na najpomembnejše slovensko mednarodno letališče, ki je glede na stanje cestnih povezav dejansko kranjsko in ne ljubljansko. 5. priloga.

Država sicer kaže razumevanje za gradnjo obvoznic in izvedbo urbanih profilov cest ob in v krajih, ki so se razvili zaradi ugodnih lokacij ob priključkih. Malo pa stori za izboljšavo samih priključkov, ki so vitalne točke za promet v območje, preko katerega AC poteka.

Tu se skriva odgovor, kje je potrebno iskati prostore za akumulacijska parkirišča za tovornjake, in kje za parkirišča P&R.

Za prva je potrebno iskati lokacije pred nam vsem znanima klancema s svojsko mikro klimo.: 14 km logaški klanec in 10 km na vzponu preko Trojan z minimalnimi elementi in ožjimi predori. Torej gledano iz Ljubljane: pred Vrhniko 6. priloga in nekje blizu Blagovice.

Za P&R pa so primerna območja, oddaljena do 10km iz Ljubljane, kjer se lokalno omrežje cest stika z več pasovnimi cestami ali AC. Na jugu na CP Log in v trgovski coni Rudnik in Škofljica, na severu Stanežiče in Vodice, na severovzhodu na območju Šentjakoba.

Žal je kar nekaj teh lokacij izven območja MOL, kar pomeni seveda težje in daljše usklajevanje, nikakor pa ne alibi za slabše rešitve na domačem terenu.

Ljubljano ob ne povsem popolnem cestnem omrežju, ki mora poskrbeti za večjo varnost, slabi cestni navezanosti na bodoči železniško avtobusni terminal in letališče, čaka še odločitev o poteku železnic skozi državo.

Glede na referendumski rezultat o 2. tiru, in ko se bosta direktno povezala Divača in Koper z novo dvotirno progo z nagibom 17 ‰ in s predpostavko, da bo sedanji tir demontiran, lahko pridemo do naslednje ugotovitve: Potniški promet s Krasa proti

Kopru bo ukinjen, lokalno in regionalno pomembna ž. p. Kozina bo ostala nespremenjena slaba na enotirni progi Divača - Pulj.

Če logično in dosledno sklepamo o enakem nadaljevanju gradnje železnice proti Ljubljani, bo potekala proga med Divačo in Ljubljano (diploma gospe Lazarević) praktično ves čas v predoru brez vmesnih postaj ter bo tako tudi prišla na žel. postajo Ljubljana skozi predor pod Kozarjami in Rožnikom. Prilogi 7, 8.

Če želimo, da bodo dnevni migranti in potniki na običajnih vlakih uporabljali sedanje postaje, bomo dobili v Sloveniji dva železniška sistema.

Če smo dosledni v tem razmišljanju in ob predpostavki enakovrednosti V. in X. koridorja, moramo poiskati glede na morfologijo terena povsem nove trase v vse tri preostale smeri iz Ljubljane, kjer bi imeli ž. postaje:

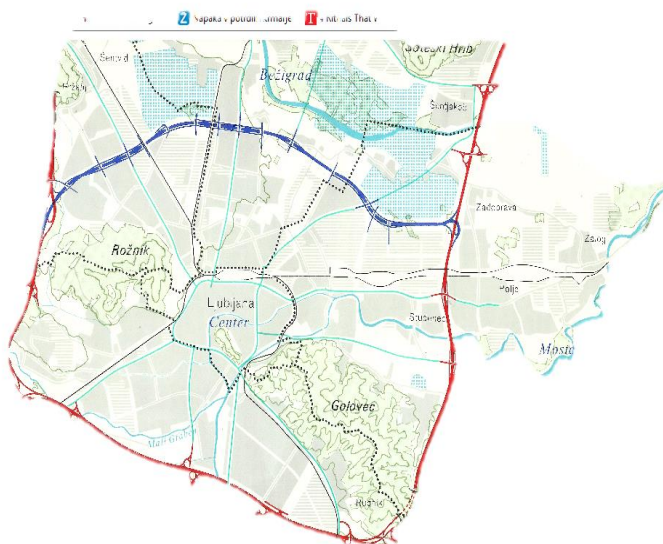
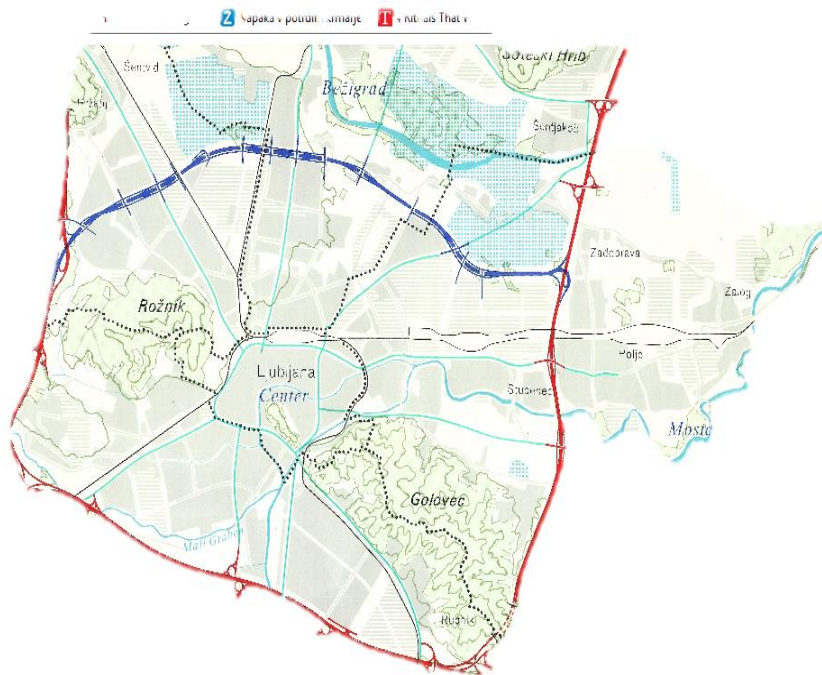
na Gorenjskem: Kranj-Brnik in Jesenice,
na Štajerskem: Celje, Pragersko, Maribor,
na Dolenjskem: Novo mesto in Brežice.

V Ljubljani pa nastane vprašanje, ki je ekonomsko in prostorsko povsem upravičeno. Glede na to, da ima Ljubljana na število prebivalcev največjo površino trgovskih centrov, je ekonomsko vprašljiv projekt Emonike. Glede na to, da nam zaradi dveh železniških sistemov ostane obstoječe železniško omrežje, in da bi zaradi gradnje pod nivojem in istočasnem obratovanju na železniški postaji Ljubljana morali zgraditi obvozno progo in tudi odločitvi, da bomo gradili P&R objekte, ki so v nekem smislu terminali, je povsem naravno zastaviti vprašanje: zakaj ne bi postala obvozna proga del hitrih prog skozi Slovenijo in postaja na njej povezana s starimi progami na staro postajo?

V kolikor pa so ta razmišljanja odveč in nelogična, pa je vprašanje, zakaj je po funkciji tovorni tir do Kopra trasiran kot hitra proga?

Ljubljana 5. 10. 2017

Anton Gunde, udig



Slovenija in Ljubljana v Evropi



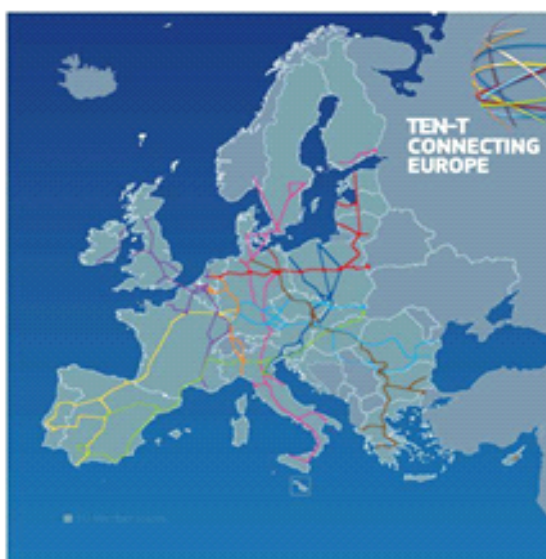
Zvone Černač
Predsednik Odbora za infrastrukturo in
prostor pri Strokovnem svetu SDS

Slovenija v Evropi

- Slovenija ima pomembno geostrateško lego in je del skupnega evropskega prometnega prostora.
- Urejena infrastruktura na področju prometa je ključnega pomena za razvoj gospodarstva in mobilnost prebivalstva.
- EU je sprejela zaveze o bistvenem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, zato mora biti promet trajnosten.

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Evropski prometni koridorji



TEN – T koridorji:

- Leta 1991 so bile sprejete Smernice EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in vzpostavitev enotnega multimodalnega omrežja v celotni Evropski uniji.
- Vseevropska prometna mreža (TEN-T) je bila definirana z Maastrichtsko pogodbo leta 1992.
- TEN-T koridorji obsegajo čezmejne cestne povezave, železniške povezave ter letališča in pristanišča vzdolž koridorjev, ki delujejo kot intermodalna vozlišča.
- Evropska komisija je l.2003 določila 30 prednostnih projektov TEN-T do leta 2020.
- Leta 2012 je bila sprejeta nova strategija TEN-T omrežja, ki določa:
 - jedrno omrežje - do 2030,
 - celovito omrežje - dopolnjuje jedrno omrežje in naj bi bilo dokončano do 2050.
 - vpeljava 10 TEN-T koridorjev

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Potek železniških koridorjev skozi Slovenijo

Od devetih evropskih koridorjev potekata potekata dva prednostna evropska železniška koridorja skozi Slovenijo:



- **Mediteranski koridor (RFC6)**, ki poteka od Španije preko Francije, Italije, Slovenije, Hrvaške in Madžarske.
- **Baltsko-Jadranski koridor (RFC5)**, ki poteka od Poljske preko Češke, Slovaške, Avstrije, Slovenije in Italije.

Pojavljajo pa se pobude za vzpostavitev novih koridorjev, npr. povezava preko ozemlja bivše Jugoslavije, ki bi omogočal oživetiti prometne tokove na tem delu, saj naj bi povezal južni del Nemčije, preko Avstrije, Slovenije, Hrvaške, Srbije in Bolgarije pa vse do Turčije (združenje Korridor X PLUS) in druge.

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet 05, 3.10.2017

Stanje

- Naraščanje prometa z osebnimi vozili in upadanje javnega potniškega prometa.
- Povečuje se cestni tovorni promet.
- Pogosti zastoji na cestah, posebno na vpadnicah v večja mesta.
- Vedno slabša propustnost prometa v Ljubljani.
- Zmogljivost železniških prog je marsikje presežena, poseben problem predstavlja Ljubljana.
- Slaba povezava železniškega potniškega prometa s sosednjimi državami.
- Kljub ugodni legi in formalni vpetosti v mednarodne prometne koridorje obstaja nevarnost, da bo del prometnih tokov (predvsem po železnicah) Slovenijo obšel.

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Potek železniških koridorjev skozi Slovenijo

Od devetih evropskih koridorjev potekata potekata dva prednostna evropska železniška koridorja skozi Slovenijo:



- **Mediterranski koridor (RFC6)**, ki poteka od Španije preko Francije, Italije, Slovenije, Hrvaške in Madžarske.
- **Baltsko-Jadranski koridor (RFC5)**, ki poteka od Poljske preko Češke, Slovaške, Avstrije, Slovenije in Italije.

Pojavljajo pa se pobude za vzpostavitev novih koridorjev, npr. povezava preko ozemlja bivše Jugoslavije, ki bi omogočal oživeti prometne tokove na tem delu, saj naj bi povezal južni del Nemčije, preko Avstrije, Slovenije, Hrvaške, Srbije in Bolgarije pa vse do Turčije (združenje Korridor X PLUS) in druge.

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Stanje

- Naraščanje prometa z osebnimi vozili in upadanje javnega potniškega prometa.
- Povečuje se cestni tovorni promet.
- Pogosti zastoji na cestah, posebno na vpadnicah v večja mesta.
- Vedno slabša propustnost prometa v Ljubljani.
- Zmogljivost železniških prog je marsikje presežena, poseben problem predstavlja Ljubljana.
- Slaba povezava železniškega potniškega prometa s sosednjimi državami.
- Kljub ugodni legi in formalni vpetosti v mednarodne prometne koridorje obstaja nevarnost, da bo del prometnih tokov (predvsem po železnicah) Slovenijo obšel.

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Evropska prometna politika

Cilji:

- Vzpostavitev skupnega prometnega trga.
- Pravični in konkurenčni pogoji, usklajevanje nacionalnih zakonodaj.
- Model „trajnostne mobilnosti“ za optimiziranje učinkovitosti prometnega sistema, prometne organizacije in varnosti ter za zniževanje porabe energije in vplivov na okolje.

Bela knjiga (2011) o prihodnosti prometa do leta 2050 -

na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu:

- preusmeritev 30% tovornega cestnega prometa na železniški ali pomorski promet do leta 2030;
- potrojitev obseg trenutnega železniškega omrežja za visoke hitrosti do leta 2030;
- na železniški promet preusmeriti večji del potniškega prometa na srednje razdalje do leta 2050;
- izboljšanje zaščite in povečanje varnosti v prometu;
- boljše zagotavljanje pravic potnikov pri vseh načinih prevoza in dostopnost infrastrukture;
- znižanje izpustov toplogrednih plinov itn.

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Slovenska prometna politika



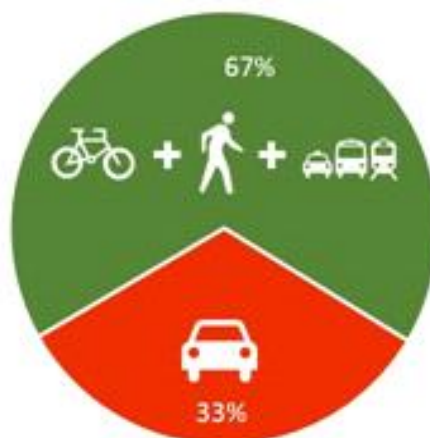
Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 9.10.2017

Slovenska prometna politika



Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 5.10.2017.

Prometne strategije občin



Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji.
posvet DS, 5.10.2017.

Infrastruktura na področju prometa

stanje in vizija

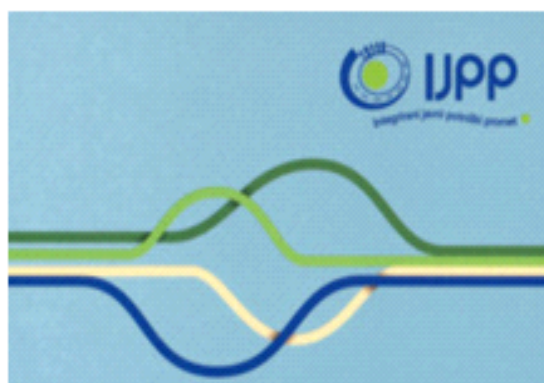
- Avtoceste, državne ceste, lokalne oz. občinske ceste
- Železnice
- Ostalo (letališča, pristanišča)

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Storitve javnega prevoza

➤ Stanje

➤ Vizija



Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 5.10.2017

Ljubljana in promet

Izzivi:

- Uporabnikom prijazen mestni promet
- Manj avtomobilske pločevine v mestu
- Nova avtobusna in železniška postaja
- Tovorni železniški promet ne sodi v srce mesta

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Zaključek

- Področje prometa in infrastrukture na področju prometa predstavlja eno od pomembnejših področij in izziv za vsako vlado.
- Od pravočasno sprejetih ukrepov, smotrnega, pravilnega in dolgoročnega načrtovanja ter gospodarne rabe sredstev, je odvisen razvoj celotne države.
- Prometna politika, razvoj in prenova prometne infrastrukture v glavnem mestu ni samo stvar mesta, pač pa ima pomemben vpliv na razvoj celotne države.

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

univ. dipl. prav.,

Zaključek

- Slovenija z ugodno geostrateško lego in vpetostjo v mednarodne prometne tokove mora čimprej posodobiti in nadgraditi obstoječo prometno infrastrukturo ter zgraditi novo, kjer to predstavlja oviro pri njenem nadaljnjem razvoju.
- Prostorska politika je pri tem ključnega pomena, umeščanje infrastrukturnih projektov državnega pomena v prostor, ki traja pet ali več let, pa glavna ovira hitrejšemu razvoju in ohranitvi prednosti, ki jo ima naša država zaradi njene naravne lege.

Smeri razvoja prometa v Ljubljani in regiji,
posvet DS, 3.10.2017

Zvone Černač, univ. dipl. prav.

Priloge

Priloga 1: Vabilo na posvet

Priloga 2: Program posveta

Priloga1 Vabilo na posvet o prometu v Ljubljani

Spoštovane Ljubljančanke, spoštovani Ljubljančani,

Ljubljančanke in Ljubljančani imamo posebno prednost, da živimo v prestolnici Slovenije, v univerzitetnem mestu z največ kulturnimi, športnimi in družabnimi dogodki, z znamenji časa, ki so jih pustile generacije, z imeni, katerih zven se sliši po Evropi in svetu. Da bi opravili pomembne življenjske opravke, nam ni treba sesti v avto ali na vlak, vse je pri roki. Obdajajo nas griči in mestni gozdovi, imamo parke, reko in barje, radi pa se sprehodimo tudi med prelepo mestno arhitekturo, od srednjeveške, do Plečnika, Fabianija in stvaritev sodobnih arhitektov. Radi imamo svojo Ljubljano in prepričani smo, da jo posvoji vsak, ki jo prvič obiše.

Ljubljana pa je tudi naše bivališče, tukaj stanujemo in uživamo vodo iz ljubljanskega jezera pod tlemi in dihamo zrak v kotlini, kamor je mesto umeščeno. Dnevno se srečujemo s prometnimi rekami, ki prihajajo iz osrednje regije in cele države, tičimo v zastojih in se pozimi dušimo v onesnaženem zraku, tudi še dolgo potem, ko se reke avtomobilov odvalijo nazaj, v svoja mesta, trge in vasi, kjer čaka njihove uporabnike jasnejši pogled na nočno nebo, in kjer pljuča lahko vdihnejo globlje. Kaj narediti, da bi mi, Ljubljančani, ob prednostih prestolnice uživali še enake dobrine čistega okolja kot naši sodržavljeni, ki se po končani službi in opravkih vrnejo na svoje domove zunaj Ljubljane? Kaj narediti, da bi meščani, zaposleni, ki prihajajo od drugod in obiskovalci Ljubljane dihali čist zrak in potovali po mestu hitro in udobno? In kaj narediti, da ohranimo kulturno dediščino Ljubljane ter jo spoštljivo in odgovorno zapustimo našim zanamcem?

Vabiva vas na posvet o prometu v Ljubljani, kjer nam bodo strokovnjaki in uporabniki prometnih storitev predstavili svoje poglede na prometno situacijo v Ljubljani, nakazali možne rešitve in odprli prostor idej, h katerim vabiva tudi vas, spoštovane Ljubljančanke in Ljubljančani ter vse, ki tako ali drugače, tudi kot obiskovalci ali predstavniki številnih institucij, soustvarjajte življenje v Ljubljani. Veseli bomo vaših predlogov v razpravi, ki bo sledila uvodnim nastopom, kako izboljšati promet v Ljubljani.

Posvet bo v prostorih Državnega sveta, dne 5. oktobra 2017, ob 17.00 uri. Vstop je prost. Vabljeni!

Marinka Kurilič,

pobudnica civilne iniciative Tržnice ne damo

Mojca Škrinjar,

svetnica Mestne občine Ljubljana

Ljubljana, 2.10.2017

PRILOGA: Program posveta

Priloga 2 Program posveta

PROGRAM POSVETA SMERI RAZVOJA PROMETA V LJUBLJANI IN REGIJI

V PROSTORIH DRŽAVNEGA SVETA , Šubičeva 4, Ljubljana

dne 5.10.2017 ob 17. uri

Naslov prispevka	Razpravljavka, razpravljavec
Uvodni pozdrav	Marinka Kurilić, pobudnica civilne iniciative Tržnice ne damo
Uvod v razpravo	Mojca Škrinjar, mestna svetnica, vodja Odbora za zdravje in socialno varstvo pri MOL, nekdanja državna sekretarka na Ministrstvu za izobraževanje, znanost, kulturo in šport, vodja Odbora za izobraževanje, znanost in šport pri Strokovnem svetu SDS
Analiza celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana	Igor Prodanović, dipl. inž. teh. prom., član Odbora za infrastrukturo in prostor pri Strokovnem svetu SDS, član Odbora za gospodarske javne službe in promet MOL
Zrak kot dejavnik zdravja Ljubljančanov	Mag. Andrej Aplenc, član civilne iniciative Tržnice ne damo
Živim v Ljubljani	Peter Mezek, meščan
Kako ohraniti kulturno dediščino v Ljubljani	Marinka Kurilić, pobudnica civilne iniciative Tržnice ne damo
Dobre prakse drugih mest- Škofja Loka	Mag. Robert Strah, podžupan občine Škofja Loka, član Odbora za infrastrukturo in prostor pri Strokovnem svetu SDS
Od vlaka do kolesa	Matej Zorko, dipl. inž. prom. , član Odbora za infrastrukturo in prostor pri Strokovnem svetu SDS
Prihodnost avtomobila	Dr. Žiga Turk, redni profesor na fakulteti za gradbeništvo in geodezijo, nekdanji minister za izobraževanje, znanost, kulturo in šport
Mesto in država	Nino Gunde, univ. dipl. inž. grad., član Odbora za infrastrukturo in prostor pri Strokovnem svetu SDS
Slovenija in Ljubljana v Evropi	Zvone Černač, univ. dipl. prav., nekdanji minister za infrastrukturo in prostor, vodja Odbora za infrastrukturo in prostor pri Strokovnem svetu SDS
Splošna razprava	Občinstvo
Povzetek razprave	Mojca Škrinjar, voditeljica razprave

