

6 do 10-pasovni avtocestni obroč in razširitev mestnih vpadnic ali sodoben javni potniški promet?

Marec 2018 (dopolnitev stališča iz junija 2011)

Uvod

Po naročilu družbe DARS je bila že v letu 2009 izdelana študija, ki načrtuje razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča in njegovih priključnih avtocestnih krakov na 6 do 10 pasov ter preureditev večine avtocestnih priključkov, vključno z rušitvijo nadvoзов, nekaterih starih manj kot 15 let.

Razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča predstavlja enega izmed ukrepov, navedenih v Nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030, sprejetem leta 2016. Resolucija o Nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030 glede ljubljanskega avtocestnega obroča predvideva ukrepe, kot so širitev ljubljanskega avtocestnega obroča s priključnimi kraki ter preureditev priključkov Šmarje Sap, Brezovica, Domžale, Vnanje Gorice in Vrhnika. Navedeni ukrepi naj bi bili, kljub predhodni uvedbi sistema ITS (inteligentni transportni sistem) in investicij v železniško infrastrukturo, zaradi predvidenega povečanja obsega cestnega prometa do leta 2030 potrebni.

Prva širitev v šestpasovnico je načrtovana z dograditvijo dodatnega prometnega pasu na obeh polovicah avtoceste na ljubljanski zahodni obvoznici. Državni lokacijski načrt za zahodno ljubljansko obvoznico je bil sprejet že leta 2009. V izdelavi je projektna dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja, projekt za izvedbo in presojo vplivov na okolje. Z deli naj bi se začelo v letu 2019.

Trenutno je v izdelavi študija širitve avtocestnega obroča Ljubljane, ki bo predvidoma marca 2018 z različnimi variantami predstavljena Mestni upravi MOL, ki do takrat še ne podaja stališča do načrtov širitve ljubljanske obvoznice.

Koalicija za trajnostno prometno politiko je prvi strokovni odziv na [načrte za širitev ljubljanskega avtocestnega obroča podala že leta 2011](#). V nadaljevanju je predstavljen ponoven aktualen odziv na načrte za širitev ljubljanskega avtocestnega obroča.

(Ne)skladnost širitve ljubljanskega avtocestnega obroča z dokumenti prometne politike Slovenije, Strategijo prostorskega razvoja in lokalnimi prometnimi strategijami

Vlada RS je julija 2005, Državni zbor RS pa maja 2006, sprejela [Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije z naslovom Intermodalnost: čas za sinergijo](#). V letu 2015 in 2016 je Vlada RS sprejela še dva pomembna dokumenta za uspešen razvoj prometa: Strategijo razvoja prometa v RS in Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS. Slednji določa podrobnejše aktivnosti, način izvajanja, potrebna finančna sredstva, roke in nosilce za izvedbo prometnih ukrepov iz Strategije. Prvi 6-letni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2018–2023 je Ministrstvo za infrastrukturo v obliki osnutka objavilo januarja 2018.

Strategija opredeljuje vizijo prometne politike, ki je tako del skupne vizije države in hkrati potreben pogoj za njeno delovanje. [Opredeljena je kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva](#). Cilji prometne politike, ki zagotavljajo uresničevanje vizije so izboljšati mobilnost in dostopnost, izboljšati oskrbo gospodarstva, izboljšati prometno varnost, zmanjšati porabo energije ter zmanjšati okoljske obremenitve. Strategija glede preteklega razvoja prometnih sistemov navaja, da je bil razvoj v zadnjih letih usmerjen predvsem v izboljšanje avtocestnega prometnega omrežja, medtem ko so ostala področja razvojno zaostajala. [V tekočem in naslednjem finančnem obdobju je tako področje železniške infrastrukture in trajnostne mobilnosti obravnavano kot prednostno in se mu znotraj področja prometa namenja najvišjo kvoto razpoložljivih sredstev kohezijskega sklada](#).

[Ocenjujemo, da so načrti širitve ljubljanskega avtocestnega obroča, ki se načrtujejo sočasno oziroma pred potrebnimi izboljšavami javnega potniškega prometa, v nasprotju z vizijo in strategijo prometne politike, ki ji sledimo v RS.](#)

Strategija prostorskega razvoja Slovenije, ki predstavlja temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru navaja, da se za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka spodbuja intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki v prihodnosti prevzema večino daljinskega tovornega prometa. Glede JPP podaja usmeritve naj se na državni in lokalni ravni JPP razvija v logistično povezan sistem, naj se s pospešenim razvojem JPP izboljšuje dostopnost do središč regionalnega pomena, naj se različne prevozne sisteme JPP med seboj povezuje itd.

Ocenjujemo, da so načrti širitve ljubljanskega avtocestnega obročja v nasprotju z načeli Strategije prostorskega razvoja Slovenije.

Poleg neskladij načrtov širitve ljubljanskega avtocestnega obročja s strategijami in državnimi dokumenti, prihaja tudi do neskladij s celostnimi prometnimi strategijami občin na območju LUR. Načrti širitve ljubljanskega avtocestnega obročja so v popolnem nasprotju z nekaterimi cilji MOL glede mobilnosti, kot sta doseči manj voženj z avtomobilom in manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom.

V CPS MOL je navedeno, da so se z rastjo motorizacije prometne razmere v Ljubljani v preteklosti odmikale od postavljenih ciljev trajnostne mobilnosti. Izkušnje Ljubljane in drugih evropskih mest kažejo, da je nesmiselno slediti rasti motorizacije z gradnjo nove in s širjenjem obstoječe infrastrukture. Takšne rešitve kratkoročno izboljšujejo stanje in zmanjšujejo zastoje, čez čas pa se zaradi izboljšanja pogojev število vozil poveča in zastoji se ponovijo, tokrat s še večjim številom vozil in vozniških pasov. Hkrati spremenjeni pogoji negativno vplivajo tudi na uporabo javnega potniškega prometa in izbiro kolesa kot prevoznega sredstva v mestu. Napredna, moderna in pametna mesta zato težave, ki jih povzroča motorni promet, rešujejo na drugačen način. Z optimizacijo obstoječih cest, ki dajejo prednost trajnostnim načinom prevoza v mestu, ustvarjajo razmere, v katerih so javni potniški promet, kolesarjenje in pešačenje ugodnejša, udobnejša in hitrejša izbira.

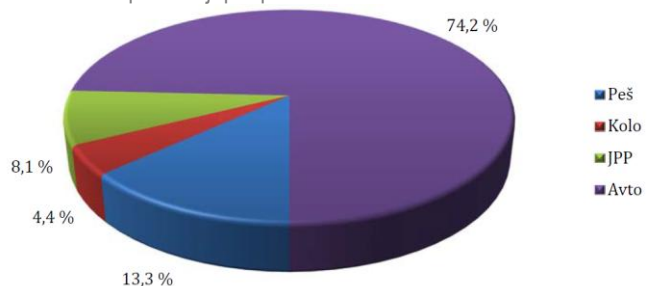
Ocenjujemo, da so načrti širitve ljubljanskega avtocestnega obročja v nasprotju s prometno strategijo MOL.

Stanje mobilnosti v Ljubljani in regiji

Delež osebne prometa v Ljubljanski urbani regiji (LUR) je visok.

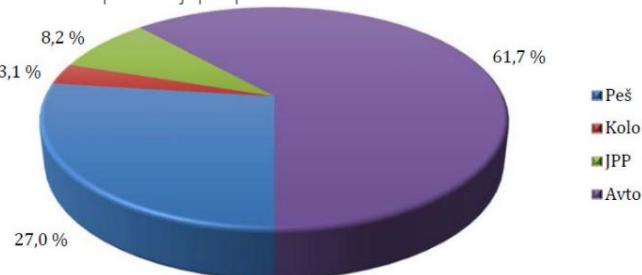
Ljubljana (MOL) je kljub trajnostno naravnanim ciljem občine še vedno oddaljena od ciljev trajnostne mobilnosti. Stanje glede mobilnosti znotraj mesta se izboljšuje, medtem ko na območju LUR še vedno prednjači uporaba osebne avtomobila in nazadnje uporaba JPP ter aktivne mobilnosti - kolesa (graf spodaj). Delež potovanj opravljenih z osebnim avtomobilom je višji kot v samem mestu, kar kaže na nezadostno razvit sistem javnega potniškega prometa in neustrezne pogoje za kolesarjenje. Primerjava z letom 2003 sicer kaže na upad deleža potovanj z osebnimi avtomobili za 12,5 %, vendar je potrebno poudariti, da se območji anketiranja zunaj MOL ne skladata povsem ter da so v metodologiji anketiranja razlike pri načinu beleženja poti (predvsem razdalje pešačenja). Delež uporabe osebne avtomobila je v resnici lahko večji in delež pešačenja manjši, kot je prikazan na spodnjih grafih. Delež kolesarjenja je izredno majhen, predvsem zaradi neustrezne daljinske kolesarske infrastrukture. To potrjuje podatek, da je na delovni dan le 0,3 % poti, ki se začnejo v LUR in končajo znotraj MOL opravljenih s kolesom, z osebnim avtomobilom pa je opravljenih kar 84,3 % takih poti.

Graf: Delež potovanj po prometnih sredstvih v LUR leta 2003



Vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, UM FG, RM PLUS, april 2014.

Graf: Delež potovanj po prometnih sredstvih v LUR leta 2013



Vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, UM FG, RM PLUS, april 2014.

Prometne emisije

V Sloveniji promet povzroča 32 % emisij toplogrednih plinov. Glavnina teh emisij odpade na cestni promet in od tega skoraj 40 % emisij CO₂, ki nastajajo zaradi prometa, povzroča raba avtomobilov v mestih. Izpusti toplogrednih plinov iz prometa so se v tridesetih letih potrojile.

Po direktivi EU je lahko dnevna mejna vrednost koncentracije prasnih delcev iz prometa presežena največ 35-krat, v Ljubljani (merilno mesto Ljubljana Bežigrad) je bila koncentracija PM10 presežena skupno 43-krat leta 2015, 36-krat leta 2016 in 30-krat v letu 2017. Viri PM delcev so različni, kar 24% jih izvira iz prometa.

Vpliv na zdravje

Onesnažen zrak povzroča pljučne in srčno-žilne bolezni ter vodi k prezgodnji umrljivosti bolnikov, življenje v takšnem okolju pa ima posledice tudi za sicer zdrave ljudi.

Na ljubljanskem Inštitutu za varovanje zdravja so ugotovili, da so prebivalci v 75-metrskem pasu ob prometnih cestah še posebno izpostavljeni tveganju. Izračunali so, da v takšnih pasovih v Ljubljani živi 10.000 otrok in mladostnikov, starih do 18 let, tveganje, da zbolijo za astmo, pa je pri njih kar 50 % večje kot pri tistih, ki živijo več kot 300 metrov stran od ceste. Vsako leto tako zaradi življenja ob cesti zbolijo za astmo 250 otrok.

Prekomeren hrup

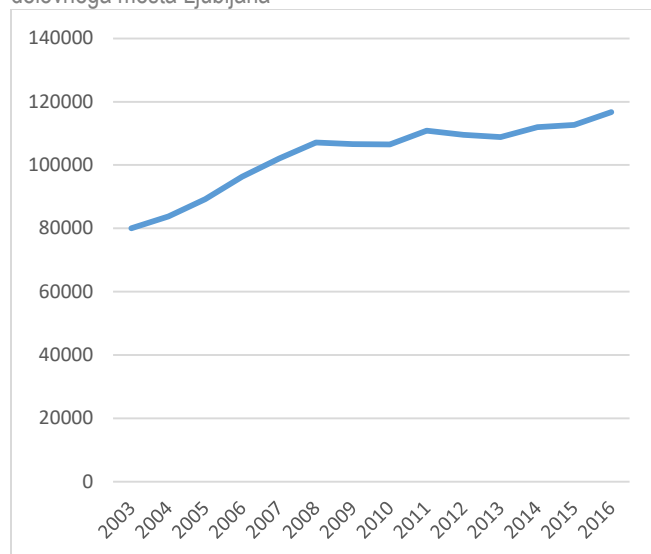
Zaradi prevelikega motornega prometa je 65 % mesta izpostavljeno prevelikemu hrupu, ta delež se s trendom porasti osebnega prometa še stopnjuje.

Naraščajo dnevne migracije

Suburbanizacija, netrajnostne življenjske navade in slabo razvit javni promet pomenijo dodatne vsakodnevne prometne tokove v Ljubljano. Število delovnih migrantov je od leta 2003 do 2016 vztrajno naraščalo. Leta 2003 je bilo v Ljubljani 80.010 delovnih migrantov, katerih delovno mesto in prebivališče nista bila v Mestni občini Ljubljana, medtem ko je bilo leta 2016 takšnih delovnih migrantov 116.738. Ugotovljeno je, da je ravno pri potovanjih z namenom prevoza na delo zasedenost avtomobila najnižja (1,11 potnika na avto).

Dnevno se 116.000 oseb na delo v Ljubljano pripelje z osebnim avtomobilom, od tega približno polovica iz območja Ljubljanske urbane regije (podatek za leto 2016). Leta 2014 so slovenska gospodinjstva v povprečju porabila za mobilnost približno 16 % izdatkov, kar Slovenijo uvršča na 2. mesto med državami članicami EU.

Graf: Število medobčinskih delovnih migrantov po občini delovnega mesta Ljubljana



Vir: SURS, 2018.

Indeks zastojev v Ljubljani je nizek

Indeks zastojev, ki ga zbira TomTom, ponuja podatke o zastojih v 390 mestih na svetu, med katerimi je tudi Ljubljana. Indeks zastojev v Ljubljani (podatek za leto 2016) je 16 %, v jutranji konici 27 % in v večerni konici 39 %. To pomeni, da je povprečni potovalni čas za 16 % daljši od potovalnega časa v prostem pretoku brez zastojev (na primer ponoči). **Izmed 172 evropskih mest, ki so manjša od 800.000 prebivalcev, je Ljubljana glede na indeks zastojev (podaljšan potovalni čas) na 159. mestu, kar kaže na to, da v primerjavi z drugimi evropskimi mesti primerljive velikosti zastojev skoraj nimamo.** Za primerjavo se Gradec (ki je po velikosti primerljiv z Ljubljano) uvršča na 33. mesto in ima indeks zastojev 29 %, v jutranji konici 44 % in v večerni konici 45 %.

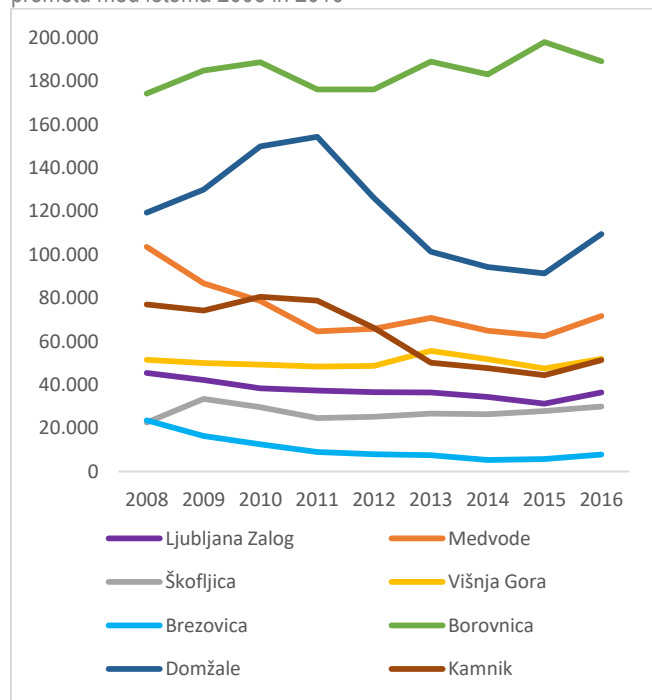
Železniški potniški promet na območju LUR

Železniški potniški promet, ki z okoljskega, ekonomskega in družbenega vidika predstavlja odlično alternativo osebnemu avtomobilskemu prometu, na ravni države z leti nazaduje. Leta 2016 je bilo število prepeljanih potnikov na slovenskih železnica v notranjem prometu za 16 % nižje od števila potnikov leta 2008.

Prikaz števila prepeljanih potnikov v notranjem prometu med letoma 2008 in 2016 na določenih postajah znotraj LUR je prikazan na spodnjem grafu. Število potnikov leta 2016 je bilo glede na leto 2008 nižje na postajah Brezovica, Medvode, Ljubljana Zalog, Domžale in Kamnik. Največji upad števila

odpravljenih potnikov je moč zaznati na postaji Brezovica, sledita ji postaji Kamnik in Medvode. Porast števila potnikov v navedenem obdobju je zaznati na postajah Škofljica, Borovnica in Višnja Gora.

Graf: Število odpravljenih potnikov po postajah v notranjem prometu med letoma 2008 in 2016



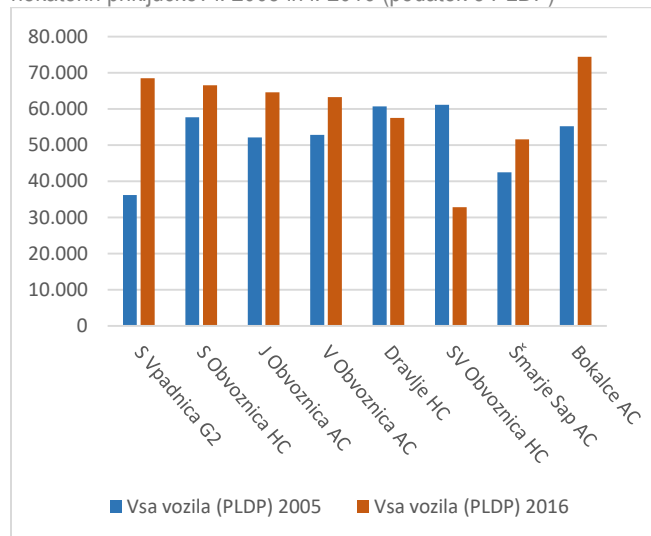
Vir: Slovenske železnice, 2018.

Prednostno je potrebno vlagati v izboljšanje železniške infrastrukture (primestni vlaki, odprava ozkih grl, nova postajališča, večje frekvence, taktni in usklajeni vozni redi, večje udobje in boljša informiranost potnikov) in JPP z navezavo na kombinirano rabo prometnih sredstev.

Prometne obremenitve ljubljanskega avtocestnega obroča

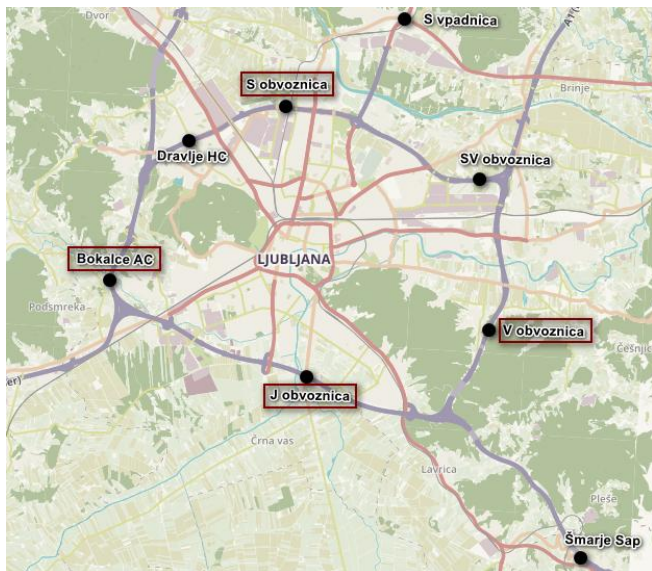
Prometne obremenitve ljubljanskega avtocestnega obroča kažejo na povečanje prometa v zadnjih 10 letih, pri čemer prevladuje osebni promet.

Graf: Prometne obremenitve odsekov ljubljanske obvoznice in nekaterih priključkov I. 2005 in I. 2016 (podatek o PLDP)



Vir: Podatki o prometu, prometne obremenitve, DARS, 2018.

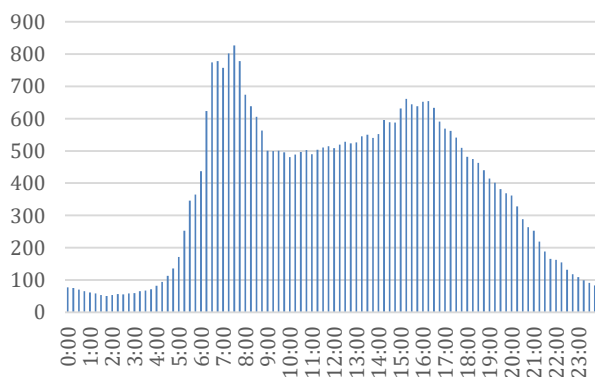
Slika: Analizirana števna mesta prometa



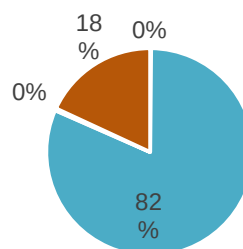
Vir: Podatki o prometu, DARS, 2018; Open street map, 2018.

Z vidika tipa prometa so analizirani podrobni podatki prometnih števcov za leto 2017 na štirih števnih mestih na ljubljanski obvoznici (analizirana števna mesta so z rdečim okvirjem označena na zgornji sliki). Za vsa štiri števna mesta so na podlagi 15 minutnih podatkov ugotovljene ure jutranje in popoldanske konice med delovnikom (ponedeljek - petek). V nadaljevanju bodo grafično prikazani le podatki za števno mesto na južni obvoznici.

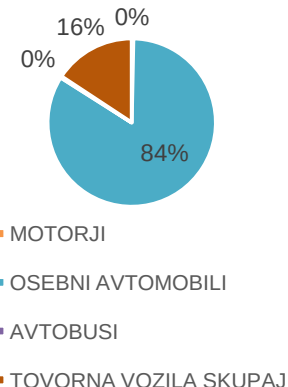
JUŽNA OBVOZNICA: POVPREČNI 15-MINUTNI PROMET MED DELAVNIKI V LETU 2017



JUŽNA OBVOZNICA: TIPI VOZIL V JUTRANJJI KONICI (6:00 - 7:45)



JUŽNA OBVOZNICA: TIPI VOZIL V POPOLDANSKI KONICI (15:00 - 16:30)



Vir: Podatki o prometu, Direkcija RS za infrastrukturo, 2018.

Jutranja konica na ljubljanski obvoznici večinoma traja nekje med 6:00 in 8:30 (odvisno od števnege mesta). Popoldanska konica je manj izrazita od jutranje in traja med 15:00 in 16:30. Na podlagi analiziranih podatkov lahko zaključimo, da se jutranja konica na severni in zahodni obvoznici pojavi kasneje kot na južni in vzhodni obvoznici.

V jutranji in popoldanski konici na ljubljanski obvoznici prevladujejo osebna vozila. Tovorna vozila predstavljajo med 11 in 23 % vseh vozil.

V povprečju je na zahodni obvoznici največ tovornega prometa med 8:30 in 10:00 ter okoli 12:00. Na južni in vzhodni obvoznici je največ tovornega prometa med 7:00 in 9:00 (kar je eno uro za začetkom jutranje konice). Na severni obvoznici je največ tovornega prometa med 11:00 in 14:00.

Na podlagi analiziranih podatkov ocenjujemo, da zgostitev prometa v jutranji in popoldanski konici na ljubljanskem avtocestnem obroču povzročajo osebna in ne tovorna vozila.

Pomanjkanje vključevanja javnosti

Vključevanje javnosti v procese načrtovanja in odločanja je za oblikovanje kvalitetne rešitve ključnega pomena, saj predstavlja pridobitev dodatnih argumentov in stališč, zagotavlja večjo podporo pri izvajanju in povečuje stopnjo družbenega konsenza. Vključevanje javnosti ni le pravica, ampak tudi priložnost za povečanje transparentnosti in oblikovanje legitime rešitve.

Strinjamo se s trditvijo v študiji širitve ljubljanskega avtocestnega obroča, da je odločitev o prihodnji zasnovi ljubljanskega prometnega sistema strokovno prometno-urbanistično vprašanje,

ki zahteva primerno usposobljene strokovnjake, vendar poudarjamo, da je odločitev o širitvi avtocestnega obročja več kot le strokovno vprašanje. Gre za širše družbeno vprašanje, o katerem morajo imeti možnosti razpravljati vsi deležniki in zainteresirani prebivalci, ki jih načrtovana ureditev naslavlja in ki bodo prispevali svoj delež kot davkoplačevalci. Javnost in prebivalci so namreč uporabniki cestne infrastrukture, vozniki osebnih avtomobilov in uporabniki JPP, torej tisti, ki oblikujejo kulturo mobilnosti.

Mnenja smo, da je javnost prepogosto premalo oziroma prepozno vključena v procese načrtovanja projektov, kot je širitev ljubljanskega avtocestnega obročja.

Analiza razširitve ljubljanskega avtocestnega obroča in njegovih priključnih avtocestnih krakov na 6 do 10 pasov z vidika trajnostne mobilnosti v Ljubljani in regiji

Za pravilno ocenjevanje rezultatov načrtov za razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča in njegovih priključnih avtocestnih krakov na 6 do 10 pasov je potrebno opozoriti na teoretska izhodišča, na katerih le-ti temeljijo. Na področju prometnega načrtovanja ločimo dva pristopa:

V prvem se najprej oceni bodoče prometno povpraševanje in nato določi prometno infrastrukturo ustrezne zmogljivosti. Drugi pristop izhaja iz izkušnje, da v mestnih okoljih preprosto ni dovolj prostora za zagotavljanje zadostnih zmogljivosti za individualni motorni promet. **Zato je v drugem pristopu v ospredju vprašanje, kako z ukrepi usmerjati povpraševanje po prometu, da bodo razpoložljive cestne površine bolj učinkovito izrabljene.**

Študija, ki načrtuje razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča in njegovih priključnih avtocestnih krakov na 6 do 10, sicer na različnih mestih omenja, da je do leta 2030 potrebno zagotoviti ustrezen javni promet na mestnih vpadnicah in tako zagotoviti bolj učinkovito izrabo obstoječih cestnih površin, vendar je z izbranim metodološkim orodjem omejena na prvi pristop. Ljubljansko cestno vozlišče naj bi oviralo tranzitni promet, zato se ponuja zaključek, da je potrebno najprej AC obroč razširiti.

V tej logiki neprekinjenega vlaganja javnih sredstev v cestno infrastrukturo izgublja potnike javni promet, ki deli cestne površine z individualnim prometom in zaradi prometnih zgostitev dosega vedno nižje potovalne hitrosti, manjšo zanesljivost potovalnih časov in praktično - nezanesljivost voznih redov in s tem nižjo kakovost javnega potniškega prometa. **Številni raziskovalci ugotavljajo, da nove cestne zmogljivosti praviloma v kratkem presežejo novo prometno povpraševanje in pospešujejo disperzno poselitev, kot odpravljajo prometne zgostitve.**

Predlogi ukrepov Evropske komisije na strani prometnega povpraševanja (Transport Demand Management)

- Spodbujanje **hoje in kolesarjenja**.
- Zmanjšanje števila avtomobilov s **solastništvom avtomobilov** (car sharing) in s **souporabo** (car pooling).
- Zmanjšanje prometnih tokov s poglobljanjem **informacijske tehnologije**, npr. delom in nakupovanjem na daljavo.
- Ustrezna **politika mirujočega prometa**. Parkirnine kot pomemben ekonomski instrument regulacije prometnega povpraševanja, npr.

brezplačno parkiranje v P&R conah in visoke parkirnine v središču mesta.

- **Zgostitveni prispevki** (congestion charge), ki so v nekaterih mestih (London, Stockholm) bistveno zmanjšali povpraševanje po potovanjih v center mesta z individualnim prevozom.
- Ukrepi, ki se lahko sprejmejo pred nastankom posameznega potovanja (mobility management) pri večjih zaposlovalcih zasebnega sektorja in pri javnih ustanovah.
- Učinkovita logistika v mestih. V povprečju je kar 40 % vozil, ki niso potniška, povezanih s storitvami. S poenotenjem distribucije v mestih preko konsolidacijskih centrov je možno število teh vozil/voženj bistveno zmanjšati.
- Skupinski promet, ki mora biti po hitrosti potovanj in udobju primerljiv avtomobilom.
- **Hitri avtobusni prevoz** (BRT), ki je alternativa tramvaju in podzemni in je cenejša rešitev. BRT poteka po ločenem koridorju s postajališči, ki so podobna podzemnim železnicam in omogočajo potnikom vstopanje in izstopanje na vseh vratih.

Za učinkovito upravljanje so izrednega pomena ukrepi, ki jih ponujajo **inteligentni prevozni sistemi (ITS)**. Spremljanje in obdelava prometnih podatkov omogoča dinamično upravljanje z razpoložljivo infrastrukturo. Z ITS je možno z dinamičnim upravljanjem infrastrukture povečati njeno zmogljivost. Z ITS se povečajo tudi možnosti zaračunavanja zgostitvenih prispevkov, ki je učinkovit mehanizem upravljanja s prometnim povpraševanjem.

Kdaj je upravičeno povečati zmogljivosti obstoječe prometne infrastrukture?

Pred odločitvijo za investicijo v prometno infrastrukturo je potrebno najprej preučiti učinke ukrepov upravljanja s prometnim povpraševanjem (TDM) po naslednjem zaporedju:

1. ukrepi, ki vplivajo na prometno povpraševanje in izbor prometnega načina,
2. ukrepi, ki povečajo učinkovitost izrabe obstoječega cestnega omrežja,
3. ukrepi za fizične izboljšave na obstoječem cestnem omrežju in
4. naložbe v nove cestne zmogljivosti ali večje rekonstrukcije.

1 Širjenje cest za osebni promet ne odpravlja cestnih zastojev

Širjenje obvoznice na 6 oziroma 10 pasov ne bo rešilo prometnih zastojev. Izkušnje dokazujejo, da dodajanje novih pasov privlači nov osebni promet, in učinki širitve cest so kmalu izničeni.

2 Širjenje cest je drag in okoljsko nevzdržen način reševanja prometnih problemov

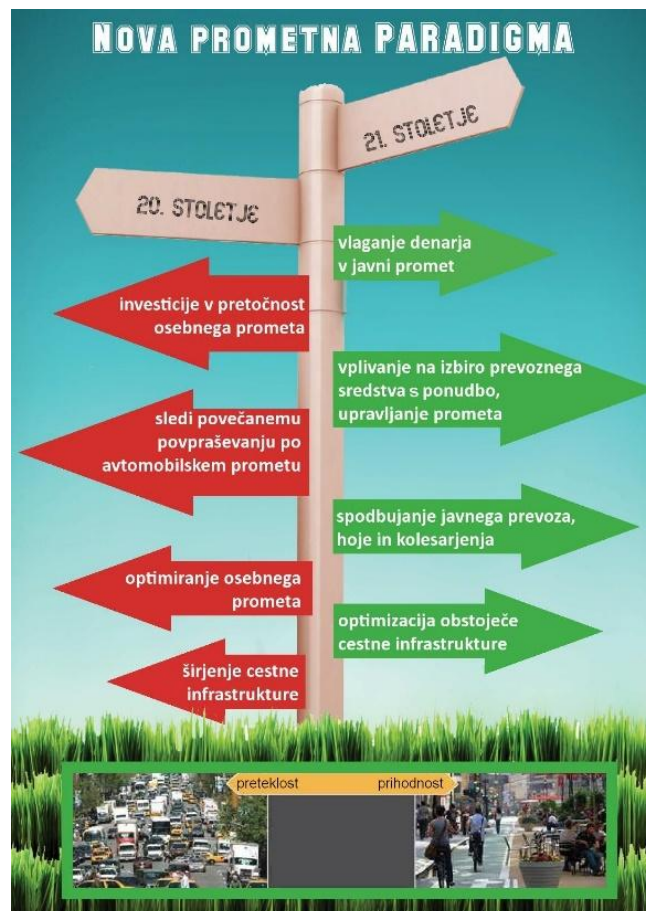
Politika zasledovanja cestnega povpraševanja z novimi cestnimi zmogljivostmi je najdražja in neučinkovita pot, ki pogloblja prometne, prostorske, okoljske in ekonomske težave. Prometna politika v Sloveniji je sredi 90-ih izhajala iz cilja, da ne bomo gradili 6-pasovnic, in da bomo po izgradnji AC križa upravljali promet na način, da širitev ne bo potrebna.

3 Če bomo ponovno investirali v ceste, ne bo denarja za prepotrebne investicije v javni prevoz

Država že od osamosvojitve obljublja investicije v izboljšanje ponudbe JPP, ki so že dlje časa na vidiku, a jih še vedno ni. Velika večina investicij zadnjih 25 let (več kot 90 %) je bila usmerjenih v cestno infrastrukturo. Večja kot so vlaganja v cestno infrastrukturo, dlje traja, da postane javni prevoz rentabilen.

4 Prepada med državnimi-lokalnimi-EU strateškimi usmeritvami in dejanskimi investicijami

Kljub poudarjanju o pomembnosti javnega prevoza, so investicije na izvedbeni ravni usmerjene večinoma v osebni



Kaj se lahko naučimo iz primerov dobrih praks evropskih mest?

1 Temeljnega pomena je **zgodnje vključevanje deležnikov in prebivalcev**.

2 Predhodno je potrebno **razviti institucionalno organiziranost**, ki vključuje vse ravni odločevalcev o trajnostni mobilnosti. Za trajnostno mobilnost je ključnega pomena, da se vse pomembne odločitve o mobilnosti urbane regije in prostorski razmestitvi prebivalcev in dejavnosti sprejemajo v enotnem organu.

3 **Trajnostno mobilnost je lažje doseči v kompaktnih mestih**, ki so primernejša za skupinski prevoz, kolesarjenje in hojo. Izogibati se moramo razpršeni poselitvi.

4 Zagotoviti je potrebno enostavno prehajanje iz enega sistema na drugega (smodalnost), na zaključnih postajah posamezne linije so parkirišča (P&R in B&R). **Prehajanje iz enega sistema prevoza**

Nova prometna paradigma – trajnostna mobilnost

Vzroki za povečanje avtomobilskih prevozov je povečanje privlačnosti vožnje z avtomobilom zaradi povečane zmogljivosti cest. Nova prometna paradigma nima več cilja slediti naraščanju povpraševanja po osebem prevozu, kateremu je v preteklosti sledilo prilagajanje ponudbe (povečanje cestne prepustnosti za osebna vozila, povečanje cestne infrastrukture, gradnja novih parkirnih kapacitet). **Ukrepi morajo danes s ponudbo vplivati na izbiro prometnega sredstva (demand management), tako da se poveča atraktivnost hoje, kolesarjenja in javnega prometa, in na drugi strani ne povečuje atraktivnost uporabe osebnega avtomobila.**

na drugega je olajšano z enotno kartico in usklajenimi ter preglednimi voznimi redi.

5 Individualni avtomobilski prevoz mora biti podrejen skupinskemu in je omejen z ekonomskimi instrumenti, npr. visoke cene parkirin v centru mesta. V nekaterih mestih so vožnje z avtomobili obremenjene z zgostitvenimi prispevki (*congestion charges*), kar dodatno stimulira uporabo skupinskega prevoza, kolesarjenje in hojo.

6 Za potovanja do pet km dolžine je kolo najprimernejše in najhitreje prevozno sredstvo. Predpogoj je ustrezna infrastruktura.

7 Prebivalci se morajo prepoznati v vrednotah nove kulture mobilnosti. Zato je poleg vseh navedenih ukrepov potrebno stalno informiranje in izobraževanje vseh udeležencev v prometu.

Zaključek

Načrtovane širitve obvoznice in gradnje novih cest za izboljšanje dostopa do Ljubljane bodo mesto in njegovo okolico še bolj obremenile z zdravju škodljivimi izpusti plinov in delcev, poslabšale prometne razmere v mestu ter zahtevale drage širitve mestnih vpadnic in gradnjo novih parkirnih površin.

Ugotavljamo, da so načrti širitve ljubljanskega avtocestnega obroča v nasprotju z vizijo, strategijo in cilji prometne politike RS, s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije in z lokalnimi prometnimi strategijami. Načrti širitve ljubljanskega avtocestnega obroča so tako v nasprotju s številnimi cilji MOL na področju mobilnosti (na primer doseči manj voženj z avtomobilom in manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom). Poudarjamo, da je potrebno izpolnjevati lastne vizije in cilje ter se držati lastnih zahtev in ne ravnati v nasprotju z dokumenti in usmeritvami, ki si jih sami zastavimo.

Za zgoščen promet na ljubljanski obvoznici v jutranji in popoldanski konici so v največji meri kriva osebna vozila z namenom prevoza na delo, ki so povečini zasedena z manj kot 2 osebama. Ključnega pomena je torej sprememba prometnih navad, predvsem izbora prometnega sredstva, kar bomo dosegli z izboljšanjem ponudbe JPP ter izboljšanjem kombinirane rabe javnega, nemotoroziranega in osebnega avtomobilskega prevoza, in ne širjenjem ceste. Na področju izboljšanja ponudbe JPP ima LUR še ogromno neizkoriščenega potenciala, ki se mora udejanjiti pred začetkom razmišljanja o širitvi cest.

Zaskrbljeni smo glede možnosti, da bi predstavljala širitev ljubljanske obvoznice začetek širše zgodbe širjenja številnih avtocest širom Slovenije. In to v času po zaključku intenzivnih vlaganj v avtoceste, ko imamo sprejeto vizijo prometne politike, ki poudarja zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva!

Poudariti želimo, da so širitve cest skrajni ukrep, ki je legitimen le, če se vsi predhodno izvedeni ukrepi, ki vplivajo na prometno povpraševanje, izbor prometnega sredstva in ki povečajo učinkovitost izrabe obstoječega cestnega omrežja izkažejo za neuspešne. Pred samim začetkom razmišljanja o širitvah cest morajo biti že izvedena vsa vlaganja v izboljšanje JPP ter infrastrukturo za kolesarjenje in pešačenje. Prometni sistem kot celota je namreč učinkovit toliko kot je učinkovit njegov najšibkejši člen, torej JPP in kolesarski promet.