



Okrogla miza o stanju prometa v Ljubljani

Velika sejna dvorana Mestne občine Ljubljana, 17.april 2008 od 18h do 20h.

Razpravljavci: **Vojmir Drašler** (Ministrstvo za promet RS, Direktorat za promet), **Alenka Loose** (načelnica Oddelka za varstvo okolja, MU MOL), **Franc Možina** (vodja odseka za promet, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, MU MOL), **Marjan Cerar** (Oddelek za urbanizem, MU MOL), **Tomaž Guzelj** (PNZ), **Janez Bertoneclj** (Ljubljanska kolesarska mreža), **dr. Matej Ogrin** (CIPRA Slovenija)

Moderator: **Marko Peterlin** (Inštitut za politike prostora)

V uvodnem nagovoru je moderator poudaril, da mesta ustvarjajo 85 % BDP, s koncentracijo dejavnosti pa je povezana tudi kopica težav, ki so vezane predvsem na promet. S prometnimi zastoji se npr. izgubi okoli 1 % BDP, mestni promet pa povzroča okoli 40 % emisij CO₂ in 70 % ostalega onesnaževanja. Ob začetku okogle mize je nato vse razpravljavce prosil, da izpostavijo po njihovem mnenju najbolj ključen problem v zvezi s prometom v Ljubljani.

Tomaž Guzelj je kot glavni problem izpostavil **prometne zastoje**, ki povzročajo škodo, onesnaženje, slabo dostopnost, ipd. Vzrok je po njegovem mnenju neskladen razvoj prometnega omrežja v odnosu do sistema poselitve. Problem predstavlja tudi enostranski razvoj prometa v Ljubljani (modal split), kjer prevladujejo potovanja z avtomobili. Guzelj meni, da se v zadnjih 20 letih v Ljubljani ni naredilo praktično nič za izboljšanje stanja v prometu.

Marjan Cerar je izpostavil predvsem **neustrezen javni potniški promet**. Pri tem je podaril, da problema prometa v Ljubljani ne moremo obravnavati ločeno od prometa v širši mestni regiji, od koder se vsak dan pripelje v mesto okoli 135.000 ljudi.

Matej Ogrin se je strinjal s prejšnjima sogovornikoma, izpostavil pa je predvsem **pomankanje konsistentne dolgoročne prometne politike**. Menil je tudi, da se premalo zavedamo stopnje onesnaženja zraka, ki ga povzroča promet v Ljubljani.

Tudi Franc Možina je izpostavil kot problem neustrezen javni potniški promet. Kot osrednje vprašanje v zvezi s tem je poudaril **prepustnost** in potrebo po ločitvi javnega od osebnega prometa.

Alenka Loose je izpostavila problem **onesnaževanja**, saj je promet največji onesnaževalec zraka v Ljubljani. Tudi ona pa je poudarila, da je potrebno problem reševati v sodelovanju s širšo regijo.

Janez Bertoneclj se je sicer strinjal z ugotovljenimi problemi, a kot rešitev za vse omenjene probleme izpostavil kolesarjenje. **Če bi izpolnili zapisane cilje** in podvojili delež kolesarskega prometa bi rešili večino težav.

Vojmir Drašler je izpostavil problem **neintegritnosti javnega potniškega** prometa oziroma prometnih sistemov ter pomanjkanje povezave s prostorskim načrtovanjem. V zvezi z

mobilnostjo je opozoril, da prometni vidik ni edini. Upoštevati je treba npr. tudi zdravje po eni strani ter po drugi privlačnost osebnih vozil spodbujeno z intenzivnim trženjem vozil.

V nadaljevanju je moderator predstavnik Mestne občine Ljubljana in Ministrstva za promet prosil za predstavitev aktivnosti na njihovem področju delovanja, ki se že izvajajo oziroma se načrtujejo v bližnji prihodnosti, in s katerimi odgovarjajo na opisane ključne probleme.

Tokrat je predstavitev začel Vojmir Drašler in poudaril, da na Ministrstvu za promet pripravljajo **sistem integriranega javnega potniškega prometa** vključno z enotno vozovnico za celotno državo. Ta zajema pripravo conskega sistema, tarifnega sistema, usklajevanje baz na lokalni in državni ravni, sistem spremljanja in nadzora ter informiranja uporabnikov. Z njim povezan je tudi **nov sistem koncesij**. Nov koncesijski akt, ki je v fazi sprejemanja, bo spremenil pogoje financiranja ter bolj natančno določil pogoje in dolžnosti države in prevoznikov. Sistem integriranega javnega potniškega prometa za celotno državo **naj bi začel delovati do leta 2012 oz. najkasneje do 2013**. Pilotni projekt, ki ga pripravljajo z Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije pa bi lahko prve rezultate za Ljubljano prinesel že kakšno leto ali dve prej.

Franc Možina je menil, da enotna vozovnica sama po sebi ne bo rešila problemov prometa v Ljubljani. Dolgoročno bi bilo potrebno uvesti sistem plačevanja, s katerim bi uporabniki v prometu plačevali tako vse interne kot tudi eksterne stroške. Med ukrepi Mestne občine Ljubljana za reševanje problemov prometa je izpostavil **povečanje območij za pešce** ter uvedbo razmeroma strogega režima za dostavo in dostop prebivalcev v mestno središče, ter **spremo in podaljšanje nekaterih prog LPP**, med katerimi so nekatere zelo uspešne.

Alenka Loose je predstavila cilj Programa varstva okolja, ki se nanaša na trajnostno mobilnost. V okviru njegovega izvajanja so do leta 2013 načrtovane številne aktivnosti. Med drugim naj bi izdelali **strategijo trajnostnega prometa** ter strokovne podlage za **javni potniški promet v regiji**, postopno uvedli **ločene pasove za javni potniški promet** z možnostjo uvedbe tirnega prometa, uvedli **P+R parkirišča** v okviru regije in vpeljali enotno vozovnico. Delež nemotoriziranega prometa naj bi povečali tako da bi namenili **nove površine pešcem in kolesarjem**, vzpostavili **spletni portal za kolesarjenje** ter **postopno zaprli za osebni promet mestno središče**. Da omenjeni ambiciozni načrti ne bi ostali na papirju naj bi zagotavljala vključenost omenjenih ukrepov v prihodnje mestne proračune.

Marjan Cerar je ob že omenjenih ukrepih poudaril tudi **pomen tovarnega prometa**. Tranzitni tovorni promet bi bilo potrebno preusmeriti na železnico ter zgraditi tovarno obvozno progo. Ta naj bi po predlogu Mestne občine Ljubljana potekala v tunelu pod Rožnikom in obstoječo železniško progo, kar pa se ne sklada z načrti Slovenskih železnic. Tovarna obvozna proga zaenkrat tudi ni predvidena v nobenih izvedbenih dokumentih države do leta 2013. Sicer je poudaril, da bi moralo **urbanistično načrtovanje potekati v povezavi z razvojem omrežja javnega potniškega prometa**, zgojitve pozidave naj bi bile predvsem ob glavnih koridorjih javnega potniškega prometa. Kot glavno omrežje javnega potniškega prometa predvidevajo mestno železnico, ki s z regionalno železnico povezuje preko sistema prestopnih točk.

Na vprašanje moderatorja o usklajenosti omenjenih prestopnih točk s prestopnimi točkami, ki jih država načrtuje v okviru integriranega sistema javnega potniškega prometa so odgovori g. Cerarja in g. Drašlerja pokazali, da do usklajevanja sicer še ni prišlo, a si načrti obojih načeloma ne nasprotujejo.

V nadaljevanju so omenjene aktivnosti komentirali še predstavniki stroke in civilne družbe. Tomaž Guzeli je izpostavil, da še vedno predstavlja velik problem **razlika med načrtovanim in dejansko izvedenim** ter **pomanjkanje virov financiranja**. Podobno je ugotavljal tudi Matej Ogrin, ki je opozoril še na pomanjkanje povezave med kolesarjenjem in javnim potniškim

prometom. Janez Bertonec je za ilustracijo navedel, da na področju kolesarstva že dve desetletji v strateške akte pišemo enake cilje, **delež kolesarjev pa je ves ta čas približno enak**. In ta v Ljubljani kljub skoraj nikakršnim dejanskim ukrepom pravzaprav ni tako zelo majhen (okoli 10 %), niti približno pa ne dosega ciljev ali pa deležev kolesarsko razvitih mest (mesta na Nizozemskem in na Danskem imajo npr. več kot 30% kolesarjev).

Pred zaključkom okrogle mize je nekaj malega časa ostalo še za vprašanja in mnenja iz publike. Kot prva se je oglasila Zdenka Šimonovič, vodja službe za mednarodne odnose na MOL, in v kontekstu Zelene knjige za novo kulturo mobilnosti v mestih opozorila na **vlogo posameznika**. Kaj je vsak posameznik pripravljen storiti za izboljšanje stanja? Občina in država morata predvsem **omogočiti izbiro**. Ponovno je tudi opozorila na finančni vidik predstavljenih ukrepov. V izvedbenih dokumentih države za izkoriščenje evropskih sredstev npr. ni predvidenih omembe vrednih sredstev za trajnostno mobilnost. Po drugi strani pa si Ljubljana lahko marsikaj obeta od novega projekta CIVITAS, kjer je bila pri prijavi uspešna kot vodilno mesto, s proračunom prek 5 milijonov EUR.

Jože Dekleva je v nadaljevanju menil, da bi vire za financiranje morali dobiti iz zaračunavanja eksternih stroškov. Ponovno je opozoril na pomanjkanje celovite prometne politike, ki bi npr. morala dati jasne argumente za ali proti gradnji garažnih hiš v središču mesta. Ugotavljal je tudi, da so odnosi med mestom in državo res zelo slabi, ter da je tudi v tej luči **neodgovorno govoriti o poglobitvi tirov pred 2020, saj ima država v tem obdobju na področju železnic povsem druge prioritete**. Opozoril je tudi, da Mestna uprava veliko premalo komunicira z javnostmi, ter da bodo za rešitev vprašanja prometa ter vrste drugih vprašanj **nujni dogovori s sosednjimi občinami**, za kar je potrebno uporabiti **regionalno raven načrtovanja**.