

Sporočilo za medije

V Ljubljani, 21. 3. 2018

6 do 10-pasovna ljubljanska obvoznica in širitev mestnih vpadnic ali sodoben javni potniški promet?

Koalicija za trajnostno prometno politiko je pripravila odziv na načrte širitve ljubljanske obvoznice. Širitve ocenjujejo kot strokovno, finančno in okoljsko neutemeljene, v nasprotju z slovenskimi strateškimi in izvedbenimi dokumenti ter vizijo prometnega razvoja občin Ljubljanske urbane regije.

Prva širitev v šestpasovnico je načrtovana z dograditvijo dodatnega prometnega pasu na obeh polovicah avtoceste na ljubljanski zahodni obvoznici (Kozarje - Koseze). Načrti so sprejeti že od leta 2009, z deli naj bi se začelo v letu 2019. Pripravlja pa se tudi študija širitve avtocestnega obroča Ljubljane na ostalih odsekih, ki bo predvidoma v prvi polovici leta 2018 z različnimi variantami predstavljena deležnikom.

Argumenti za širitev avtocestnega obroča so neutemeljeni, saj **zastojev ne povzroča tovorni tranzitni promet, temveč osebni avtomobilski promet. Vozniki so povečini delovni migranti, ki prihajajo z območja LUR z nizko zasedenostjo avtomobila (1,11 potnika na avto). Gneča na ljubljanskem avtocestnem obroču je v primerjavi z drugimi evropskimi mesti zanemarljiva, saj se v povprečju čas trajanja potovanja za 16 % daljši od potovalnega časa v prostem pretoku brez zastojev.**

1. Več pasov pomeni več zastojev, prometnih nesreč in še več zunanjih stroškov prometa

Reševanje prometnih zgostitev z gradnjo dodatne cestne infrastrukture je samo začasna rešitev. Nove cestne zmogljivosti praviloma v kratkem presežejo novo prometno povpraševanje in hkrati pospešujejo razpršeno poselitev. Dnevno se je na **delo v Ljubljano z osebnim avtomobilom leta 2016 pripeljalo 116.000 oseb, od tega približno polovica iz območja Ljubljanske urbane regije (LUR)**. Slovenska gospodinjstva v povprečju za mobilnost porabijo 16 % letnih izdatkov.

Zunanji stroški prometa vključujejo stroške, ki nastajajo kot posledica prometnih nesreč, zastojev, izgradnje infrastrukture, hrupa in izpušnih plinov. Ocena zunanjih stroškov za leto 2010, ki jih povzroča osebni cestni promet je za Slovenijo med 1600–2100 milijonov €.

V študiji o širitvi ljubljanske obvoznice (2009) je investicija v širitev obvoznice **ocenjena na slabih 800 milijonov EUR (stanje april 2009)**. Za primerjavo - skoraj enako je v študiji, ki jo je v istem času naročila Regionalna razvojna agencija LUR, ocenjena tudi investicija v zmožljiv sistem javnega potniškega prometa (JPP) v LUR.

2. Kje so kilometrski ljubljanski zastoji?

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 %.

3. Tovorni promet ni tisti, ki ustvarja zgoščeni promet na ljubljanski obvoznici.

Tovorni promet v jutranji in popoldanski konici na ljubljanski obvoznici je v letu 2017 v povprečju predstavljal 11–23 % vseh vozil v teh konicah. 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. Povečini gre za vozila z namenom prevoza na delo, ki so zasedena z manj kot 2 osebama.

- Širjenje ljubljanskega avtocestnega obroča je v neskladju z dokumenti prometne politike in strateškimi cilji Mestne občine Ljubljana na področju prometa.

Načrti širitve ljubljanskega avtocestnega obroča, ki se načrtujejo sočasno oziroma pred potrebnimi izboljšavami JPP, so v nasprotju z vizijo in strategijo prometne politike, ki ji sledimo v RS. Strategija razvoja prometa v RS opredeljuje vizijo prometne politike, kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. 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. Posledično je prišlo do zastoja predvsem na področju železniške infrastrukture. 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. Poleg neskladij načrtov širitve ljubljanskega avtocestnega obroča s strategijami in državnimi dokumenti, prihaja tudi do neskladij s celostnimi prometnimi strategijami občin na območju LUR. Načrti širitve ljubljanskega avtocestnega obroča so na primer v popolnem nasprotju z nekaterimi cilji MOL, kot sta 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.**

- Ljubljanska urbana regija nima učinkovitega javnega potniškega prometa ter ustreznih daljinskih kolesarskih povezav.

Delež potovanj opravljenih z osebnim avtomobilom v Ljubljanski urbani regiji je višji kot v samem mestu, kar kaže na nezadostno razvit sistem JPP in neustrezne pogoje za kolesarjenje. Temu pritrjuje podatek, da je na delovni dan le 0,3 % poti, ki se začnejo v LUR in končajo znotraj MOL opravljenih s kolesom. Z JPP je opravljeno 8,2% poti, kar 84, 3% takih poti pa je opravljenih z osebnim avtomobilom.

Zato je v LUR-u je potrebno prednostno vlagati v izboljšanje JPP, predvsem železniške infrastrukture (primestni vlaki, odprava ozkih grl, nova in prenovljena postajališča, večje frekvence, takti in usklajeni vozni redi, večje udobje), intermodalnost, izboljševanje in gradnjo kolesarskih povezav.

Zaskrbljeni smo glede dejstva, da lahko predstavlja širitev ljubljanske obvoznice le 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 je zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. 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.

Matej Ogrin, predsednik CIPRE Slovenija o širitvi ljubljanske obvoznice: *»Slovenija sodi med z avtocestami najbolj opremljene države v EU (po deležu kilometrov AC na prebivalca smo na četrtem mestu). Reševanje naraščajočih prometnih tokov pa rešujemo z na videz uspešno politiko povečevanja zmogljivosti teh cest. To je tako, kot da bi se proti debelosti borili na način, da si oblečemo širše hlače. Je to res vse, kar zmoremo?«*

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.



Za podrobnejše informacije in analize je Koalicija za trajnostno prometno politiko pripravila krajši in daljši odziv, ki je [na voljo tukaj](#).

Za več informacij smo vam na voljo na: spela.berlot@cipra.org / 041/528-731