



Mestna občina
Ljubljana
Mestna uprava

**Oddelek za
gospodarske
dejavnosti
in promet**

Trg mladinskih delovnih brigad 7
1000 Ljubljana
telefon: 01 306 17 14
faks: 01 306 17 01
glavna.pisarna@ljubljana.si
www.ljubljana.si

Številka: 03200-~~10~~/2012- **5**

Datum: 13.09.2012

Mestna občina Ljubljana
MESTNI SVET
Mestni trg 1

1000 Ljubljana

**ZADEVA: Odgovor na pobudo mestnega svetnika LURg. Mirka Brnič Jagra za
pripravo Odloka za reorganizacijo in elektrifikacijo JPP v MOL in– 17.
Seja MS k 2. točki**

Spoštovani,

Dne 09.7.2012 smo prejeli pobudo svetnika Mirka Brnič Jagra, Svetniški klub SDS, glede pobude za reorganizacijo in elektrifikacijo JPP v MOL in LUR obravnavano in sprejeto na 5. Seji Odbora za gospodarske javne službe in promet in s sklepom Odbora, da strokovne službe v šestih mesecih pripravijo poročilo o aktivnostih.

Na to pobudo podajamo naslednjo obrazložitev:

Prometna politika MOL vključuje reorganizacijo linij JPP znotraj centra s poudarkom na notranji cestni obroč. Vključena so tudi električna vozila, ki bi obratovala znotraj strogega centra, obenem pa ni izključeno, da bi v drugi fazi Slovensko v celoti razbremenili vozil JPP. Ohranitev linij po Slovenski cesti za tiste linearne linije, ki so najbolj obremenjene, ni problematična iz okoljskega vidika, če se omeji ostali motorni promet. Uvajanje tramvajev ni vključeno v prometno politiko, ker je prometna politika izdelana na realnih podlagah, ki so tudi izvedljive. Pisati v prometni politiki ali celo izvedbenem aktu kot je odlok o trolejbusih je v tem trenutku nerealno tako iz strokovnega kot ekonomskega vidika.

Z zamenjavo dotrajanih avtobusov z avtobusi s pogonom na zemeljski plin se bodo negativni vplivi na okolje drastično zmanjšali. Emisije karcinogenih trnih delcev PM10 in PM2,5 so pri plinskih avtobusih praktično zanemarljive, ker je CNG stisnjen 99 % metan. Izredno majhna količina teh delcev je samo posledica izgorevanja olja, ki je potrebno za mazanje motorja. Metan, kot fosilno gorivo nima izpustov PM10 in PM2,5 trdnih delcev.

Negativni vplivi hibridnih avtobusov so v primerjavi s plinskimi veliko večji, ker imamo tukaj kombinacijo diesel motorja in električnega agregata z baterijami ali kondenzatorji.

V popolnosti se električni avtobusi izdelujejo samo manjših kapacitet, obenem pa je avtonomija teh avtobusov krajša od 100 km. Takšni avtobusi so uporabni izključno za manj obremenjene linije znotraj strogega centa mesta. Poleg navedenega ne smemo zanemariti

podatka, da je cena 6-metrskega električnega avtobusa 50 % višja od cene 18-metrskega plinskega avtobusa.

Priprava razvoja javnega potniškega prometa v Ljubljani na podlagah iz predloga po našem mnenju ne upošteva dejanskih razmer na trgu, obenem pa zanemarja smer razvoja tehnologij na področju izvajanja JPP.

Predlagamo, da se vsa energija posveti izvajanju že izdelane Prometne politike MOL, ki omogoča nadaljnji razvoj ali razširitev, če bodo ekonomske razmere in razvoj tehnologij to omogočale.

Uvedba rezerviranih pasov za ekološko sprejemljive avtobuse bo omogočila, da na teh relacijah v prihodnosti uvedemo tudi tramvaj, če bo to mogoče. Nikakor pa ne smemo zanemariti razvoja v smeri gorljivih celic oziroma vodika, kot pogonskega goriva.

Idejo o uporabi večjih električnih avtobusov v javnem prevozu so proizvajalci v popolnosti opustili, ker je proizvodnja baterij, ki bi zagotovile dovolj moči za vozila, ki tehtajo od 15 do 18 ton, v tem trenutku tehnološko in finančno prezahtevna. Obenem pa proizvodnja takšnih baterij in razgradnja le-teh okolje veliko bolj obremenjuje kot avtobusi s pogonom na fosilna goriva. Enaka usoda se obeta tudi hibridnim avtobusom, katerih razvoj vsi večji proizvajalci avtobusov opuščajo. Razlogi so predvsem v visokih stroških in kratki življenjski dobi baterij.

Lep pozdrav!



Irena Razpotnik
Sekretarka – vodja oddelka