



Številka: 032-2/2015-21
Datum: 9. 11. 2015

Mestni svet
Mestne občine Ljubljana

k 1. točki

Zadeva: **Pojasnila oddelkov mestne uprave glede prometne politike Mestne občine Ljubljana**

V Mestni občini Ljubljana si s številnimi konkretni ukrepi prizadevamo k trajnostni in zeleni usmerjenosti našega mesta. Cilj Prometne politike MOL (2012) je med drugim spremeniti potovalne navade in izboljšati porazdelitev mobilnosti na način, da bo tretjina poti opravljenih z javnim prevozom, tretjina s kolesom in peš ter tretjina z osebnim vozilom. Ponosni smo, da so naša prizadevanja prepoznana in priznana tudi izven naših meja, kar potrjujejo številne pomembne mednarodne nagrade, med njimi naziv Zelena prestolnica Evrope 2016 (<http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/89827/detail.html>) in prva nagrada za Evropski teden mobilnosti, ki jo je edino Ljubljana za dosežke na tem področju prejela kar dvakrat (<http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/87899/detail.html>).

Ocenjevalna komisija je izpostavila predvsem izjemen napredek v kratkem času in presežek do takrat izvedenih aktivnosti. Posebej so jo »imponirali trajni ukrepi, ki jih je Ljubljana uvedla v sklopu tedna mobilnosti, podrobneje, trajna sprememba namembnosti cestnega prostora v prid mehkim oblikam mobilnosti« (sprememba prometnega režima na Slovenski cesti). Preureditev dela glavne prometnice, Slovenske ceste, v pešcem, kolesarjem in uporabnikom mestnih avtobusov bolj prijazno območje je tudi eden vidnejših in ključnih ukrepov prometne politike za vzpostavitev kakovostnega javnega prostora v središču mesta.

I. PROMETNA POLITIKA MOL

Glede novega, bolj trajnostnega in bolj človeku prijaznega prometnega režima na Slovenski cesti, poudarjamo, da smo v bistvu izvedli usmeritev iz plana Ljubljana 2000. Že v tem načrtu, sprejetem leta 1986, je bilo napisano, da se na tedanji Titovi cesti (sedanja Slovenska cesta) dolgoročno ukine motorizirani promet razen vozil LPP in da se ustvari urbani prostor, namenjen pešcem in kolesarjem. To pomeni, da izvajamo dolgoročno trajnostno politiko MOL na podoben način, kot smo po več kot 100 letih izvedli zadnji manjkajoči člen Fabianijevega mestnega obroča.

Pri pripravah na Prometno politiko MOL je sodelovalo 54 vrhunskih strokovnjakov s področij, povezanih z načrtovanjem prometa in urejanjem prostora in varstva okolja. Izvedli smo tudi 31 dogodkov za različne deležnike in javnosti, s katerimi smo oblikovali ukrepe prometne politike. Poleg zaposlenih v Mestni upravi MOL in Javnih podjetij je sodelovalo tudi 22 projektantskih oziroma inženirskih podjetij in ustanov.

1. Pregled aktivnosti 2007–2012

V letih 2007–2012 je na območju MOL in Ljubljanske urbane regije potekalo več projektov in aktivnosti, ki so bile podlaga za pripravo vsebine prometne politike in so vodile v končno pripravo

predloga Prometne politike MOL v smislu uresničevanja strategije trajnostne mobilnosti. Med najpomembnejšimi so naslednji:

Priprava novih prostorskih aktov MOL (Strateški in izvedbeni del OPN MOL) ter strokovnih podlag zanje, ki so bile tudi javno predstavljene, npr.:

- **Predstavitev Prometne preveritve različic javnega potniškega prometa na mestnih vpadnicah, 1. 2. 2008.**

Prisotni: Marko BOKAL – MS MOL, Gregor GOMIŠČEK – MOL SDS, Miha JAZBINŠEK – MS MOL, Janez KOPAČ – MS MOL, Dunja PIŠKUR KOSMAČ – MS MOL, Roman REMS – ČS TRNOVO, Aljaž PLEVNIK – UIRS, Andrej OSTERMAN – JP LPP, Milena KRANJC – JP LPP, Andrej KMETIČ – JP LPP, Tomaž GUZELJ – PNZ d.o.o., Andraž NAGLIČ – PNZ d.o.o., Biserka CIZAR – MOL SRPI, Jan SKOBERNE – MOL SODMS/OUPU OVO, Alenka LOOSE – MOL OVO, Zdenka ŠIMONVIČ – MOL OMOP, Anton KRANJC – MOL OGDG, Pavle KLAVS – MOL OGDG, Boris JAGODIČ – MOL OGDG, Miran GAJŠEK – MOL OUP, Tomaž SOUVAN – MOL OUP, Alenka PAVLIN – MOLOUP, Marjan CERAR – MOL OUP, Damijana BELAK – MOL OUP

- **Projekt CIVITAS Elan 2008–2012**, v okviru katerega so bili pripravljani in izvajani tudi:

Predlog Prometne strategije MOL, UIRS;

Strategija za razvoj elektromobilnosti v MOL, Etrek d.o.o.;

Celovita kolesarska strategija, MOL, Ljubljanska kolesarska mreža;

CIVITAS Elan Open Academy, Mestna hiša MOL – več posvetov, odprtih za širši strokovni prostor (tematika mobilnost, prometna politika in različni ukrepi, predavatelji npr. Eric N. Schreffler iz ZDA in Tom Rye, profesor za prometno politiko in upravljanje mobilnosti v Veliki Britaniji; prometni strokovnjaki Vincent Meerschaert, Traject; Pieter de Haan, Shared Space Institute; Bronwen Thornton, Walk 21; danski kolesarski strokovnjaki Troels Andersen, Steffen Rasmussen, Mikael Colville Andersen ...; Karl Heinz Poesch, FGM Amor ...);

Ustanovitev Ljubljanske kolesarske platforme 9. 7. 2009;

Več kot 130 dogodkov za vključevanje različnih javnosti.

- **Pobude in predlogi** s strani strokovne javnosti za pripravo prometne politike MOL (Lipar, Guzelj...), javno naročilo za izvedbo naloge Strukturna in vsebinska nastavitve prometne politike MOL 2009 - (izbran Panprostor).

- **Projektna skupina za prometno politiko**, imenovanje julija 2008:

24. 2. 2009: Predstavitev projekta CIVITAS Elan.

21. 9. 2009: Predstavitev pogojev varstva okolja, ki jih opredeljuje Okoljsko poročilo za IPN MOL na področju prometa in Informacija o pripravi prometne politike MOL.

26. 10. 2009: predstavitev ciljev in ukrepov prometne politike, ki so zastavljeni v različnih dokumentih MOL (tudi SPN in IPN MOL) ter uvodna analiza za prometno politiko kot del projekta CIVITAS Elan (dr. Aljaž PLEVNIK UIRS). Seznanitev z Zeleno knjigo o mobilnosti v mestih (Evropska komisija, september 2007), Poročilom Evropskega parlamenta (Evropski parlament, april 2009), Akcijskim načrtom za mobilnost v mestih (Evropska komisija, september 2009).

11. 2009: Predstavitev Idejne zasnove prometne ureditve na koridorju Civitas Elan Barjanska-Slovenska-Dunajska (s prednostjo v križiščih in JPP), PNG.

21. 12. 2009: diskusija o ukrepih prometne politike: o strategiji izvajanja ciljev ter posledično prioritetah ukrepov. Cilj je pripraviti konkreten in uresničljiv program potrebnih aktivnosti.

Sestava: predsednik Janez KOŽELJ (MOL), namestnik: mag. Miran GAJŠEK (MOL OUP), člani: Marjan CERAR (MOL OUP), Andrej OSTERMAN (JP LPP), Peter HORVAT (JP LPP), Peter SKUŠEK (MOL OGDG), Zdenka ŠIMONVIČ (MOL SMOP), Alenka LOOSE (MOL OVO), Franc MOŽINA (MOL OGDG), Damijana BELAK (MOL OUP), Katja Osolin (MOL ORN), dr. Peter LIPAR (FGG PTI), dr. Tomaž MAHER (FGG PTI), dr. Alojzij JUVANC (FGG PTI), dr. Aljaž PLEVNIK (UIRS), mag. Andrej PRELOVŠEK (PANPROSTOR), Blaž LOKAR (SAP), Tomaž GUZELJ (PNZ), Bruno BENSA (OMEGA CONSULT), Peter DERNIČ (JAVNA RAZSVETLJAVA), Tomaž BLAŽ (LUZ)

- **Operativni program za varstvo pred hrupom in Operativni program varstva pred prašnimi delci**, pripravljavec: Ministrstvo za okolje in prostor, začetek priprave 2009. Direktiva Evropskega Parlamenta in Sveta 2002/49/ES z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (UL L št. 189 z dne 18. 7. 2002, str. 12–26).

- **Priprava 1. sprememb in dopolnitev OPN MOL - izvedbeni del OPN MOL**

2011 – Priprava scenarija za prometno preveritev koncepta trajnostnega prometa v Ljubljani na MOL OUP ter predstavitev rezultatov preveritve učinkovitosti ukrepov 1. faze scenarija – za vključitev v s.d. OPN MOL ID (vključeni Janez Koželj, Blaž Lokar - MOL MS – Odbor za urejanje prostora in urbanizem, Tomaž Guzelj-PNZ, RRA LUR, JP LPP, MOL SRPI, MOL OGDG, MOL OVO, MOL OUP).

- **Priprava strokovnih podlag urejanja javnega prometa v Ljubljanski urbani regiji 2008-2009**, v okviru katere je bil 4. 6. 2009 organiziran tudi Posvet z občinami LUR (vabljeni: občine LUR, predstavniki ožjih projektnih skupin nalog "Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji" in "Strokovne podlage za izdelavo regionalnega prostorskega načrta Ljubljanske urbane regije", predstavniki Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor, predstavniki strokovne javnosti, predstavniki pristojnih ministrstev in drugih državnih organov).

1. Postopek priprave in sprejemanja Prometne politike MOL

Delovni osnutek prometne politike za interno obravnavo – junij 2011, pripravljavci: ožja skupina pod vodstvom podžupana, prof. Janeza Koželja, in člana Odbora za urejanje prostora in urbanizem Blaža Lokarja.

Prometna delavnica 7.–12. 9. 2011 v širši delovni skupini arhitektov, urbanistov, okoljevarstvenikov in prometnih strokovnjakov pod vodstvom podžupana, prof. Janeza Koželja, in člana Odbora za urejanje prostora in urbanizem Blaža Lokarja.

Sodelujoči:

- 1 - PROMETNI REŽIM, SMERNOST, PASOVNOST, TIP KRIŽIŠČ, notranji obroč, Dunajska, Slovenska, prometna glava PCL – Emonika: Cvar – City studio, Gajšek – OUP, Maher – PTI FGG.
- 2 - KOLESARJENJE: Bertonec – CIVITAS Elan, Klemenc – LKM, Božnar – OGDG, Belak – OUP, Souvan – OUP, Maher – PTI FGG.
- 3 - JAVNI PREVOZ, preusmeritve, nova krožna LPP linija Šmajdek – LPP: Možina – OGDG, Cerar – OUP, Guzelj – PNZ, Lokar – MS MOL.
- 4 - PARKIRANJE, tarifna politika, kratko trajno in časovno omejeno plačljivo parkiranje, parkirne cone s parkomati, avtodomi: Peterlin – IPOP, Skušek – OGDG, Blaž – LUZ, Pungercar – JP LPT.
- 5 - MREŽA OBMOČIJ ZA PEŠCE, SPREHAJALNIH, PEŠAŠKIH IN VARNIH POTI: Koželj – MOL, Popit – CIVITAS Elan, Rebernik – OGDG.

Osnutek prometne politike – oktober 2011 – interna obravnava MOL, javna podjetja, RRA LUR

Javna obravnava Predloga prometne politike MOL od 7. 11. 2011 do 31. 12. 2011

7. 11. 2011 – objava predloga Prometne politike MOL na spletni strani <http://www.ljubljana.si/mol/mestna-uprava/oddelki/gospodarske-dejavnosti-promet/>, s čimer se odpre javna razprava in dajanje pripomb.

Javna razprava o Predlogu prometne politike MOL, 10. 1. 2012 v Veliki sejni sobi Mestne hiše, Mestni trg 1 (vabljeni: CIVITAS Elan, DAL, Strokovne organizacije (PNZ, Prometni inštitut, FGG, UIRS, City studio, LUZ), LKM, JP LPP, MOL MS – Odbor za urejanje prostora in urbanizem, MOL ČS, MOL MU (OGDG, OUP, SRPI, OVO).

Pripombe z javne razprave

V času strokovne in javne razprave so dali pripombe: ČS Rožnik, ČS Center, ČS Bežigrad, ČS Šiška, mag. Andrej Cvar, Goran Iskrič, Regionalni center za okolje REC, Inštitut za politike prostora, Andrej Piltaver – OVO MOL, SJN MOL, Zavod za turizem Ljubljana, Vita Kontič – CIVITAS Elan, Peter Horvat LPP MOL, dr. Tomaž Maher, dr. Peter Lipar – PTI FGG. Na podlagi ustnih in pisnih pripomb je bilo gradivo smiselno dopolnjeno.

Obrazložitev in sprejem na Mestnem svetu MOL

24. 9. 2012 – Sprejem predloga Prometne politike MOL – Mestni svet Magistrat, Mestni trg 1, Ljubljana.

Magnetogramski zapis, po zvočnem zapisu 18. seje Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana, ki je potekala v ponedeljek, 24. septembra 2012; razprava o Predlogu Prometne politike Mestne občine Ljubljana:

Mojca Škrinjar, mestna svetnica, SDS: »No, jaz nisem strokovnjak za urbanizem, strokovnjakinja. Ampak, seveda ne morem soditi iz tega stališča. Moram pa reč, da je men ta strategija všeč. Še zlasti zato, ker vidim notr nekaj najlepših rešitev iz predvolilnega programa SDS. In v tem seveda podpiram to.«

Glasovanje O DODATNEM PREDLOGU SVETNIŠKEGA KLUBA NSi (Predlog Prometne politike MOL, se dopolni z načrtoma elektrifikacije mestnega prometa do leta 2020. Celostna ureditev kolesarskih površin po celotnem območju Mestne občine Ljubljana, povezano s sosednjimi občinami.) : 10 ZA (Mojca Kucler Dolinar, Anton Kranjc, Mojca Škrinjar, mag. Anže Logar, Jožica Virant, Mirko Brnič Jager, Pavla Murekar, Marko Šiška, Uroš Minodraš, Zofija Mazej Kukovič), 26 PROTI.

Glasovanje O PREDLOGU SKLEPA (Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Predlog Prometne politike Mestne občine Ljubljana).

Obrazložitev glasovanja:

G. Mirko Brnič Jager predloga ne more podpreti, ker ta vztraja na tehnologijah in na delih in pogojih, ki Ljubljano onesnažujejo še naprej in ogroža življenje meščanov in vseh udeležencev v prometu. Predlog elektrifikacije, ki edina rešuje ta problem, ni sprejet.

G. Miha Jazbinšek ne more glasovati za par besed strani praznih tabel.

Ga. Mojca Škrinjar: *Ne more glasovati proti, ker so ideje dobre. Ne more glasovati za, ker ni stroškov zraven. Zato se vzdrži.*

Glasovanje: 28 ZA 5 PROTI (Mojca Kucler Dolinar, Anton Kranjc, Mirko Brnič Jager, Miha Jazbinšek, mag. Tomaž Ogrin)

2. Sodelujoči v pripravi predloga Prometne politike MOL

Delovna skupina za pripravo Prometne politike MOL 2009:

1 - UMIRJANJE PROMETA; peš cone, cone umirjenega prometa, omejevanje motornega prometa: UIRS Aljaž Plevnik,

2 - KOLESARSKI PROMET; omrežje kolesarskih poti, stez in pasov, sistem kolesarnic za varno zaklepanje in najem, rešitve prednosti v križiščih, na semaforjih: Blaž Lokar, OGDG – Peter Skušek,

3 - SISTEM PARKIRANJA; razporeditev PM/PH, parkirni model, time-sharing, cenovna politika, informiranje in vodenje, nadzor in kaznovanje, PM za motorje: PTI FGG – Peter Lipar,

4 - JAVNI PREVOZ Z AVTOBUSI; ločeni pasovi, omrežje linij in postajališč (hitri, lokalni, regionalni, počasni, direktni, krožni, zvezdasti), prestopne točke (P+R), usklajen vozni red, enotna vozovnica, financiranje: JP LPP – Štefan Topolovec, Peter Horvat,

5 - JAVNI PREVOZ Z VLAKI; medmestni promet, postajališča, prestopne točke (P+R), vozni red, enotna vozovnica, financiranje: LUZ – Tomaž Blaž, OMEGA Consult – Bruno Bensa,

6 - PROMETNI TOKOVI; prometni režim: prepustnost cest (enosmerni, dvosmerni, kombinirani), prepustnost križišč, prometne cone: PTI FGG – Alojz Juvanc,

7 - CESTNO OMREŽJE; infrastruktura: širitev omrežja in nove povezave (krožne ceste, radialne ceste), širitve in rekonstrukcije cest: PTI FGG – Marjan Žura, Tomaž Maher,

8 - UPRAVLJANJE PROMETA; nadzor, ITS, semaforizacija, vodenje prometa, cestninjenje: Peter Dornič JP LPT,

- 9 - SPREMLJANJE IN PREVERJANJE; štetje, napovedi, meritve, ankete, simulacije, modeliranje: PNZ – Tomaž Guzelj, MOL OVO,
10 - CESTNE UREDITVE; oblikovanje javnih površin, ovire, zožitve, krožišča, mestno zelenje: Gašper Blejec, LUZ – Maja Simoneti, MOL OUP,
11 - PILOTNI PROJEKTI; MOL SRPI, CIVITAS ELAN - Zdenka Simonovič,
12 - Sinteza in časovni načrt soodvisnega, postopnega uvajanja ukrepov prometne politike, PANPROSTOR – Andrej Prelovšek.

Prometna politika Ljubljane, strukturna in vsebinska nastavitve, Andrej Prelovšek, Panprostor d.o.o., 2009

Prometna strategija MOL, predlog, junij 2011, Aljaž Plevnik, UIRS

Sintezno gradivo predloga prometne politike MOL: Blaž Lokar, Janez Koželj, September 2011.

II. UREDITEV SLOVENSKE CESTE

1. Izhodišča

Dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986–2000 (Uradni list SRS, št. 11/86)

5.2.2. Podrobnejša urbanistična zasnova mestnega središča Ljubljane

»Titova cesta bo skozi mestno središče zaprta za osebni motorni promet. Prednost bodo na tej cesti imeli pešci, kolesarji in vozila mestnega javnega prometa.«

Novelacija prometnega režima na območju ožjega mestnega središča Ljubljane (Univerza v Ljubljani, Prometnotehnični institut, maj 2000) – obravnavana in sprejeta na 17. seji MS junija 2000

Variantni predlog 4, Prometni režim: na Slovenski cesti ukinja osebni motorni promet, prostor namenja javnemu transportu, pešcem in kolesarjem.

Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 72/13 - DPN, 92/14 - DPN, 17/15 - DPN in 50/15 - DPN)

Povzema določila dolgoročnega plana.

Prometna politika MOL obravnavana in sprejeta na 18. seji MS 2012

Omejevanje tranzitnega prometa za osebne avte na Slovenski cesti je eden od pomembnih ukrepov nove prometne politike, ki temelji na načelih trajnostne mobilnosti. Predpogoj za prometno preureditev ceste, ki daje prednost pešcem, kolesarjem in javnemu prevozu, sta izpolnila realizirana projekta: nova Štajerska vpadnica in s Fabianijevim mostom sklenjen obroč okoli ožjega mestnega središča, ki sta omogočila preusmerjanje prometnih tokov v smeri S–J.

2. Pregled aktivnosti

Preurejanje Slovenske ceste se je začelo že v času **predsedovanja Republike Slovenije Komisiji Evropske unije v prvi polovici leta 2008**. Osrednji namen projekta je bil predstaviti potenciale ulice kot živahnega socialnega prizorišča. Številni trajni in začasni posegi vzdolž ulice so nakazali različne možnosti uporabe in doživljanja ulice ter prostorov ob njej. Projekt je prebivalcem Ljubljane poleg ambientalnih kvalitiet prenovljene ulice nakazal tudi možnosti zapiranja ceste za osebni promet z avtomobili, ki naj bi postopoma postala domena pešcev.

Od leta 2008 je bila Slovenska cesta med Gosposvetsko in Aškerčevo cesto oziroma Šubičevo cesto vsako leto zaprta za motorni promet za različne prireditve in v okviru Evropskega tedna mobilnosti,

za promocijo tedna brez avtomobila. Na ta način je ostala zamisel o trajni zapori in preureditvi v skupni prometni prostor ves čas živa, javnost pa navajala na dokončno ureditev.

V začetku leta 2012 je Oddelek za urejanje prostora MOL v sodelovanju z Društvom arhitektov Ljubljane organiziral zbiranje predlogov urbanistično arhitekturne preureditve Slovenske ceste. Predloge so izdelale štiri avtorske skupine, Dekleva-Gregorič arhitekti, BBiro-Katušič Kocbek arhitekti, Sadar+Vuga arhitekti in Scapelab&Arhitekti Dobrin. Nabor predlogov je bil pester in raznovrsten, vsi predlogi pa so načrtovali ukinitve tranzitnega osebnega motornega prometa. Njihove zamisli so bile predhodno **predstavljene v Veliki sejni dvorani Mestne hiše 22. oktobra 2012.** Predstavitve so se udeležili župan Zoran Jankovič, podžupan prof. Janez Koželj, mestna svetnika (Mirko Brnič Jager in Miha Jazbinšek), predstavniki mestnih služb ter Društva arhitektov Ljubljane. Predstavitvi so sledila strokovna vprašanja in razprava. V razpravi je sodeloval tudi mestni svetnik Mirko Brnič Jager, ki je načelno projekt podprl. Omenil je tudi, da je v preteklosti s svetniškim vprašanjem predlagal natečaj za preureditev Slovenske ceste, pa ga mestna uprava ni podprla. **Od 6. novembra do 1. decembra 2012 je bila razstava v Galeriji Kresija in od 3. do 10. decembra 2012 na ogled tudi na Kongresnem trgu v presojo najširši javnosti.** Odziv javnosti, kakor tudi stroke, je bil pozitiven. http://www.drustvo-dal.si/vizije_so_7

Od januarja do maja 2013 so bile izvedene delavnice z avtorskimi skupinami v sodelovanju s strokovnjaki s področja prometa, krajinskega oblikovanja, javne razsvetljave in gradbenih materialov, na katerih je bil oblikovan skupni predlog, ki je bil obravnavan in potrjen na razširjenem kolegiju župana z naslednjimi cilji projekta:

- urediti skupni javni prostor;
- urediti cesto in postajališča za udobnejši in hitrejši javni potniški promet;
- razširiti površine za pešce po celotni Sloveniji;
- speljati kolesarske steze po celotni Sloveniji;
- izboljšati okoljske razmere;
- povečati privlačnost prostora za poslovne in trgovske dejavnosti;
- spodbuditi investitorje za izgradnjo načrtovanih reprezentativnih stavb;
- oblikovati prepoznavno celostno podobo glavne ulice.

Sprejeto je bilo tudi stališče, da se bo Slovenska cesta izvajala postopoma, v 1. fazi na osrednjem delu ceste na severnem in južnem delu pa v naslednjih fazah. Skupni predlog je bil podlaga za izdelavo projektov za izvedbo. Izdelava projektov je bila ves čas usklajevana s strokovnjaki različnih področij.

Septembra 2013 se je lahko na osrednjem delu Slovenske ceste za stalno omejil osebni motorni promet. V okviru Evropskega tedna mobilnosti so cestišče zožili za dva pasova in poskusno spremenili prometni režim, sproščeno cestišče pa začasno uredili in opremili. Do začetka končne izvedbe so se spremljali in merili vsi učinki nove prometne ureditve, javnost pa se je lahko seznanila s projektom nove podobe Slovenske ceste v kontekstu zgodovine razvoja glavne ulice in podala svoja stališča in pripombe.

Na največji mednarodni konferenci o trajnostni mobilnosti CIVITAS Forum 2015, ki je bila od 7. do 9. oktobra 2015 v Ljubljani, sta prenovno Slovenske ceste predstavila podžupan Janez Koželj s predstavivijo »Reinventing public space by sharing streets« in Alenka Pavlin s prispevkom »Reconstruction of Slovenska Street«.

Iz navedenega izhaja, da je bila preureditev Slovenske ceste (z ukinitvijo tranzitnega osebnega motornega prometa) načrtovana že daljše časovno obdobje od leta 1986 in da je bila ves čas do izvedbe predmet mnogih tako prometnih kot oblikovalskih preverjanj. V proces je bila v različnih fazah aktivno vključena tako strokovna kot tudi splošna javnost, ki je projekt večinoma podpirala. Glede na to menimo, da so očitki, izraženi v gradivu za izredno sejo, neutemeljeni in zavajajoči.

Poudarjamo tudi, da so navedene ocene preuranjene. Izveden je le osrednji del načrtovane preureditve, ki mu sledita še južni in severni del. Šele po celoviti ureditvi bodo vidni in merljivi učinki izvedene preureditve. Ocenjujemo, da bodo pozitivni.

III. RAZBREMENITEV PROMETA V MESTNI OBČINI LJUBLJANA

Urejanje prometa na lokalnih cestah je izvorna pristojnost občin. Mestna občina Ljubljana je pri tem ena od redkih občin v Sloveniji, če že ne edina, ki ima strateške usmeritve zajete v dveh dokumentih:

- Prometni politiki MOL (PP MOL),
- Odloku o prostorskem načrtu MOL (OPN MOL).

Oba dokumenta sta bila obravnavana na Mestnem svetu MOL. S Prometno politiko Mestna občina Ljubljana določa strateške usmeritve k trajnostnemu razvoju in postavlja merljive cilje, ki jih je treba doseči v določenih časovnih rokih. Odlok o prostorskem načrtu MOL podrobneje določa obveze in pravice uporabnikov prostora ter zavezuje uporabnike k spoštovanju dolgoročnih ciljev prometne politike.

Oba dokumenta sta si skupna v tem, da sta naravnana k trajnostnemu razvoju občine in da stremita k zmanjšanju ekoloških obremenitev prostora, od katerih je treba v tem primeru izpostaviti predvsem obremenitve, ki jih povzroča promet. Cilji, ki smo jih zavezani skupaj doseči, so zmanjšanje števila individualnih voženj z osebnimi vozili, za katere je dokazano, da povzročajo večji del onesnaževanja, ki negativno vpliva na bivanjsko okolje in neposredno na zdravje ljudi, racionalna raba prostora z namenom, da se več površin določi za hojo pešcev, uvedba sistemsko celovitega, zmogljivega, čistega, pogostega in točnega javnega prometa, ter spodbujanje alternativnih, okoljsko neoporečnih oblik mobilnosti, med katere šteje predvsem kolesarjenje.

S tako določenimi usmeritvami, si je MOL zadala cilje, ki so dosegljivi, merljivi in upravičeni s stališča zdravja in blagostanja njenih prebivalcev. Doseganje teh ciljev poteka postopno in v daljšem časovnem obdobju. MOL si prizadeva, da je približevanje končnemu cilju na več vmesnih faz, ki so razdeljene na posamezne zaključene ukrepe, ki so celota sami po sebi in jih lahko obravnavamo ločeno. Tem ukrepom je skupno, da so, čeprav posamezni, dolgoročno vendarle povezani in združeni v strategijo.

Kot zelo opazen in učinkovit ukrep lahko opredelimo nedavno preureditev osrednjega dela Slovenske ceste, to je odseka od Gosposvetske ceste do Šubičeve ulice. Ta poteka skozi samo poslovno središče mesta Ljubljane in ima kot tak poleg uporabnega tudi velik simbolni pomen. Hkrati je ta odsek eden od tistih, ki so bili s prometom najbolj obremenjeni, pri čemer je šlo predvsem za tranzitni promet osebnih vozil, medtem ko je bila vožnja s kolesi enostransko prepovedana, površine za pešce pa nesorazmerno majhne za samo mestno središče, kjer se pričakuje pravi mestni vrvež.

Sklep o preureditvi osrednjega dela Slovenske ceste lahko torej ocenimo kot enega od najpomembnejših korakov na poti do končnega cilja – preoblikovanje mesta in prilagoditev načina življenja v skladu z načeli trajnostnega razvoja.

Največjo težavo na osrednjem delu Slovenske ceste je predstavljal tranzitni promet z osebnimi vozili, ki je bil v času prometnih konic še posebej pogost, saj Slovenska cesta poteka naravnost in kot taka predstavlja najkrajšo pot oziroma bližnjico med severnim in južnim delom mesta. Odsek je bil obremenjen tudi z mestnim javnim prometom, saj so praktično vse proge mestnega javnega linijskega prevoza potnikov so potekale prek Slovenske ceste. Pešci in kolesarji so imeli premalo prostora, kolesarjenje v smeri proti Bežigradu je bilo prepovedano.

S preureditvijo osrednjega dela Slovenske ceste smo dosegli zastavljene cilje:

- povečali smo površine za pešce,
- spodbudili smo povratek vsebinskih programov na Slovensko cesto,

- izboljšali smo razmere za stanovalce in obiskovalce z ureditvijo drevoreda, postavitvijo urbane opreme in zmanjšanjem količine prometa,
- omogočili smo kolesarjenje v obe smeri, kar prej ni bilo mogoče,
- izboljšali smo infrastrukturo za mestni javni prevoz potnikov z daljšimi in udobnejšimi postajališči,
- izboljšali smo dostopnost do vitalnih delov mestnega središča za pešce, zlasti za Čopovo in Cankarjevo ulico.

Ukrep preureditve Slovenske ceste, ki ga danes lahko štejemo za uspešnega, ni bil in ni mogel biti neopažen in brez posledic. Nasploh so takšni ukrepi povezani z večjimi spremembami v odvijanju prometnih tokov, ki se ne zgodijo čez noč. Promet je eden od odrazov načina življenja v mestu in zahteva, tako kot vsake druge spremembe v načinu življenja, določen napor in čas za prilagoditev novim razmeram. Ta čas ocenjujemo na nekaj mesecev do enega leta. V času prilagoditve se vozniki vedejo še po ustaljenih vzorcih, kakršne so uporabljali pred uveljavitvijo ukrepa, to pa lahko povzroča motnje v prometu, ki se največkrat izrazijo kot prometni zastoji. To smo predvideli in upoštevali, vendar je deležnikov v prometu veliko, zato bo prilagoditev potekala daljše obdobje. Prvi učinki so bili pričakovano negativni. S pričetkom novega študijskega leta je v Ljubljano vsakodnevno prišlo večje število vozil, kot jih prihaja običajno. Šlo je predvsem za voznike iz okolice Ljubljane in iz drugih krajev, ki niso bili do podrobnosti seznanjeni z dejanskimi razmerami, in so ubrali do takrat običajne poti, kot so bili navajeni v prejšnjih letih. Nastopila je preobremenitev cestne mreže, ki se je pokazala v obliki zastojev. Po nekaj dneh se je promet umiril in razmere so se izboljšale. Dosežene je bilo, da so vozniki prostovoljno pričeli uporabljati druge poti ali pa presedli na javni prevoz oziroma na kolo.

Do ukrepa na Slovenski cesti, ki predstavlja le en korak na poti do cilja, je Mestna občina Ljubljana pridobila več študij, dokumentov in drugega gradiva, ki je služilo kot podlaga za odločanje. Ob izvedbi ukrepa, ki je zahteval popolno zaporo Slovenske ceste, je MOL preusmerila prometne tokove in mestni javni promet na obodno cestno mrežo. Preusmeritev je trajala praktično celo leto in se je izkazala za uspešno. Brez te preusmeritve in zapore prometa na Slovenski cesti, ne bi bilo možno izvesti obsežnih gradbenih del, ki so bila potrebna zaradi obnove komunalne infrastrukture.

Že v času prenove, ko je bil promet – vključno z mestnim javnim prometom – preusmerjen na obvoz, smo beležili prometne tokove in sproti prilagajali semaforne krmilne programe na križiščih, prek katerih je bila speljana preusmeritev prometa. Takšen monitoring izvajamo še danes, ko je Slovenska cesta na osrednjem delu končana, in ko je del prog mestnega javnega prometa ponovno usmerjen prek nje.

Analizo rezultatov in predloge ukrepov na prizadetih križiščih smo naročili pri neodvisni instituciji – Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo – Prometno tehniški inštitut (PTI). Analiza je bila opravljena za križišče Dolenjska/Za gradom in križišče Bavarski dvor, medtem ko je analiza za križišče Delavski dom naročena, a še ni izvedena. Pri obravnavi analize, MOL sodeluje tako s PTI, kot z JP LPT, d.o.o., kjer skrbijo za delovanje semaforne sistema v Ljubljani.

Poudarjamo, da je zaradi izgradnje južnega dela Slovenske ceste in obnove Cankarjeve ulice, kjer je prav tako potrebna zapora, promet preusmerjen na sosednje ceste, med drugim na Prešernovo, tako da do večjih zastojev ne prihaja. Odprtje južnega dela Slovenske načrtujemo spomladi 2016, od takrat naprej pa bo promet spet normalno potekal. Do takrat pa uporabnike osebnih avtomobilov pa pozivamo, naj uporabijo drugačne, ustrežnejše načine mobilnosti. Priporočamo uporabo javnega potniškega prometa in parkirišč P+R ter od tod pot do središča mesta nadaljujejo z mestnimi avtobusi. Dobra izbira za potovanje po mestu je prav tako kolo; kot je znano, so za enourno brezplačno uporabo na voljo tudi kolesa v sistemu Bicike(LJ). Zavedati se moramo, da vozniki avtomobilov s svojim vozilom gnečo povzročajo tudi sami, zato pozivamo k razmisleku o vseh možnostih prevoza, ki so nam na voljo. Pogosto se namreč za vrsto mobilnosti odločamo iz navade, ne da bi premislili, ali je za nas, našo konkretno pot in potrebe res najbolj učinkovita.

Vzpostavitev t. i. »skupnega prostora« za vse udeležence v prometu na osrednjem delu Slovenske ceste, je po našem mnenju in po mnenju večine javnosti, pravilna odločitev, ki je v skladu s svetovnimi trendi razvoja prometa v mestih. Res je, da ga naša zakonodaja še ne podpira, a se trudimo, da bi ga tudi Slovenija uvrstila med pravila cestnega prometa, zato je MOL na Ministrstvo za infrastrukturo poslala dopis za uveljavitev skupnega prostora. Do takrat uvajamo poskusno obdobje. Vmesni čas bomo uporabili za spremljanje razmer in dogajanja v prometu, s čimer bomo pridobili celovite podatke, na njihovi podlagi pa izdelali analizo in pripravili morebitne dodatne ukrepe in/ali popravke.

Z odlokom o proračunu, Mestna občina Ljubljana kontinuirano zagotavlja potrebna sredstva za izvajanje ukrepov Prometne politike MOL in spremljanje učinkov. Iz tega naslova smo v letos in v preteklih letih izvedli številne ureditve cest z namenom izboljšanja prometne varnosti, pretočnosti in spremembe potovalnih navad. Izvedeni sta bili dve večji parkirišči tipa P+R (še druga pa so načrtovana), izboljšali kolesarsko infrastrukturo (kolesarske steze, števcji kolesarskega prometa, itd.) ter povečali prometno varnost na več kritičnih lokacijah (na primer na Vodnikovih cestih pri Tržnici Koseze, v podvozu pod železniško progo na Šmartinski cesti in drugod).

Podrobnejši seznam izvedenih cestnih projektov, s katerimi se tudi izpolnjujejo cilji Prometne politike MOL je v prilogi. Gre za veliko število izvedenih novih, obnovljenih, izboljšanih ali prilagojenih cestnih odsekov in drugih prometnih površin, katerih izvajanje se je lahko vršilo ali se vrši samo ob popolni ali delni omejitvi prometa in preusmeritvi prometnih tokov na druge ceste, za kar je potrebna strpnost in razumevanje pri vseh udeležencih v prometu. Večja gradbena dela v cestnem telesu se ne morejo izvajati pod prometom, zato so omejitve in preusmeritve prometa nujne. Razumljivo je, da je prav zaradi teh del v okolici območja zgoščen promet, zato še ne moremo objektivno oceniti učinkov, ki jih ima prenovljeni osrednji del Slovenske ceste na prometne tokove v okolici. Kljub občasnim težavam zaradi preusmeritev in s tem povezanih in predvidenih in pričakovanih zgoščitev prometa, od katerih so bile nekatere večjega obsega, smo ukrepali takoj in težave reševali sproti. Po našem mnenju, v končno zadovoljstvo vseh udeležencev v prometu.

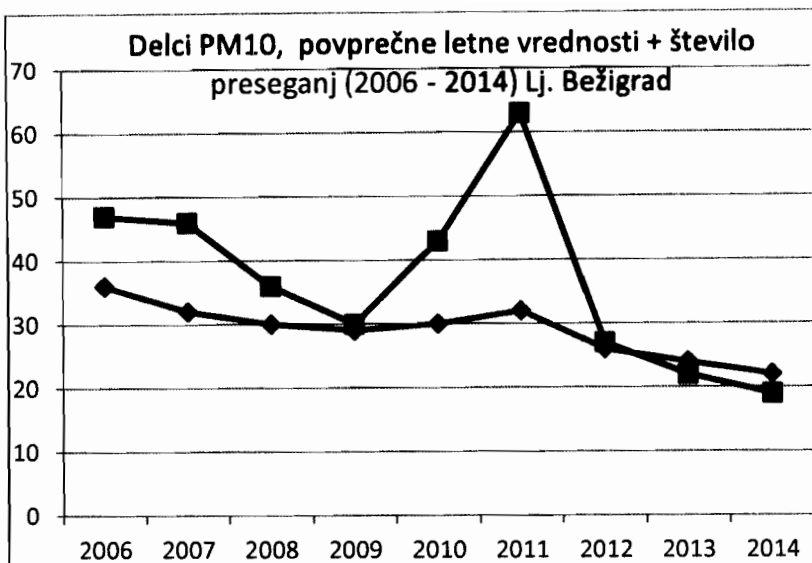
Takšen način dela se je izkazal kot uspešen, zato se do sedaj tudi nikoli ni izkazala utemeljena potreba po sklicevanju izredne seje Mestnega sveta MOL. Ocenjujemo, da se bodo trenutne zgoščitve prometa, ki so neizbežen del preusmeritev zaradi gradbenih del, končale takoj po odprtju obnovljenih cestnih odsekov. Do takrat pa pozivamo k strpnosti pri voznikih in jim svetujemo, da v čim večji meri uporabljajo alternativne oblike prevoza, kot so javni mestni promet in kolesarjenje. Končni cilj ukrepov prometne politike je namreč prav v trajnostno naravnani razdelitvi uporabe prometnega sredstva (1/3, 1/3, 1/3): tretjina poti **naj se** opravi peš ali s kolesom, tretjina **naj se** opravi z javnim prevozom, tretjina poti **se lahko** opravi z osebnim vozilom.

IV. KAKOVOST ZRAKA V LJUBLJANI

Kakovost zunanjega zraka v Ljubljani spremljamo s **stalnimi** avtomatskimi merilniki na **treh merilnih mestih** in z občasnimi meritvami na različnih lokacijah po mestu in na njegovem obrobju. Dve merilni mesti delujeta v sklopu državne merilne mreže (Ljubljana Bežigrad, Ljubljana Biotehniška fakulteta). Tretja merilna postaja je na križišču Vošnjakove in Tivolske ceste in je v upravljanju MOL. Ima značaj prometne postaje, leži na prometno bolj obremenjeni lokaciji, zato so tudi vrednosti posameznih parametrov višje kot drugje. **Merilno mesto Ljubljana Bežigrad je najbolj reprezentativno mesto za Ljubljano. Kakovost zraka v Ljubljani se vsako leto izboljšuje, vrednosti izmerjene v letu 2014 so najnižje do sedaj.**

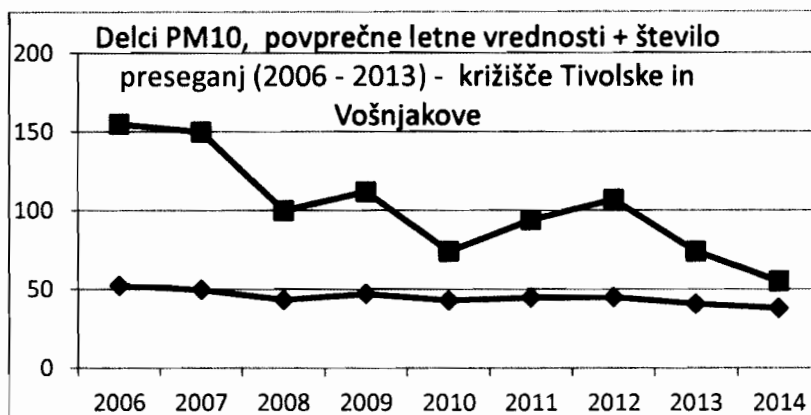
Graf 1: Vrednosti delcev PM10 na merilni postaji Ljubljana Bežigrad (ARSO)

Opomba: modra linija izkazuje povprečne letne vrednosti, dovoljena vrednost je 40 µg/m³
rdeča linija izkazuje število letnih preseganj, dovoljena vrednost je 35



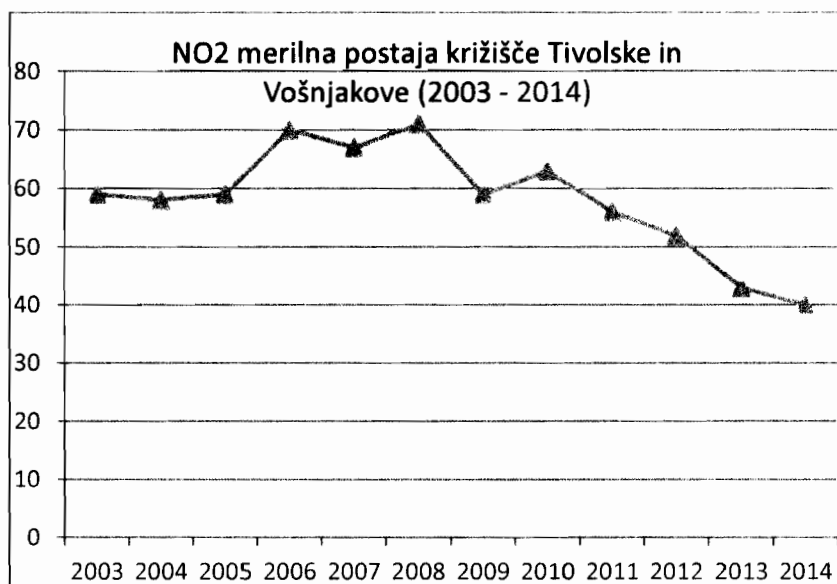
Graf 2: Vrednosti delcev PM10 na merilni postaji Ljubljana center (križišče Vošnjakove in Tivolske)

Opomba: modra linija izkazuje povprečne letne vrednosti, dovoljena vrednost je 40 µg/m³
 rdeča linija izkazuje število letnih preseganj, dovoljena vrednost je 35



Graf 3: Vrednosti NO2 na merilni postaji Ljubljana center (križišče Vošnjakove in Tivolske)

Opomba: zelena linija izkazuje povprečne letne vrednosti, dovoljena vrednost je 40 µg/m³



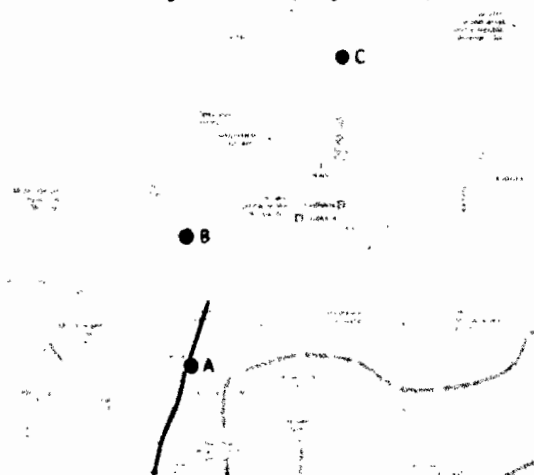
Na lokaciji merilne postaje Ljubljana center že več let ne beležimo preseženih urnih koncentracij dušikovega dioksida. Na letnem nivoju smo v letu 2014 prvič zmanjšali prekomerne vrednosti pod mejno vrednost $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Na merilni postaji Ljubljana Bežigrad pa so vrednosti onesnaženja z dušikovimi oksidi precej pod mejno vrednostjo.

Poleg klasičnih meritev spremljanja kakovosti zraka smo pričeli tudi z nadstandardnimi meritvami črnega ogljika. Meritve črnega ogljika sicer ne spadajo med standardni nabor meritev v skladu z direktivo 2008/50 ES, vendar pa so izjemno pomembne predvsem z vidika ugotavljanja vira onesnaževanja zraka. Prednost teh meritev je namreč ta, da omogočajo analiziranje in razlikovanje vpliva prometa od ostalih virov onesnaževanja. Ker merilnik črnega ogljika (aethalometer) meri le primarne delce, ki neposredno izhajajo v zrak z izpuhi, in ne tudi sekundarnih delcev, ki pod vplivom onesnaženja nastajajo v atmosferi, je z meritvami črnega ogljika mogoče natančno določiti delež lokalnega onesnaženja in učinke posameznih ukrepov, česar klasične meritve delcev PM10 ne pokažejo. To je tudi parameter, ki je bistveno bolj povezan z učinki onesnaženega zraka na zdravje ljudi.

Z meritvami črnega ogljika smo želeli ovrednotiti spremenjen prometni režim na delu Slovenske ceste in torej ugotoviti, kakšen je doprinos ukrepa k izboljšanju stanja zraka.

Meritve (izvedlo podjetje Aerosol, ki ima odlične reference v svetovnem merilu) smo izvajali na treh lokacijah:

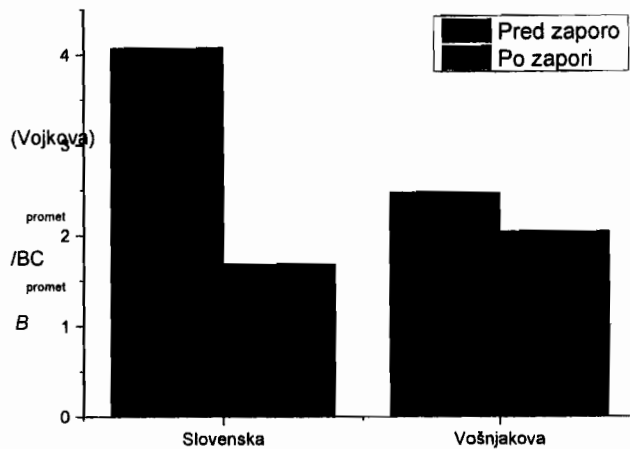
- Pošta Slovenija (Slovenska c./Čopova ul.) – območje s spremenjenim prometnim režimom;
- Lokacija OMS (Tivolska c./Vošnjakova ul.) – območje povečanega prometa;
- Lokacija ARSO (Vojkova c.) – mestno ozadje.



Slika 1: Meritve črnega ogljika na 3 lokacijah

Rezultati meritev črnega ogljika:

Po uvedbi spremenjenega prometnega režima na Slovenski cesti so se na tem območju v primerjavi z ozadjem koncentracije znižale za 58 %.



Slika 2: Razmerje med prispevkom prometa h koncentracijam črnega ogljika na prometnih lokacijah (Slovenska cesta, Vošnjakova ulica) v primerjavi z lokacijo mestnega ozadja (Vojkova cesta).

Zaključek:

- **Spremenjen prometni režim na Slovenski cesti je močno izboljšal kakovost zraka v središču mesta.** Na merilnem mestu na Slovenski cesti je koncentracija črnega ogljika, normirana na ozadje (Vojkova cesta; s tem smo odstranili vplive vremenskih pojavov, ki so v celi kotlini enaki), padla za 58 %. To je zelo veliko znižanje primarnih onesnaževal, kar kaže, da lahko koreniti ukrepi drastično izboljšajo stanje okolja.
- Na Vošnjakovi ulici (okoljski merilni sistem) se je, kljub spremembi prometnega režima na Slovenski cesti in posledično preusmeritve prometnih tokov, vrednost koncentracij črnega ogljika na tem merilnem mestu znižala.

Pripravili:

David Polutnik

mag. Miran Gajšek

Nataša Jazbinšek Seršen



Prilogi:

- seznam izgradnja komunalne in cestne infrastrukture
- glasovanje o Predlogu Prometne politike MOL

ZADEVA: Izgradnja komunalne in cestne infrastrukture na območju MOL

št.	Izgradnja komunalne infrastrukture na območju MOL
1.	Bizoviška cesta
2.	Brdnikova z izvedbo protipoplavnega nasipa
3.	Breg
4.	Burnikova ulica
5.	Cankarjeva cesta, odsek Beethovnova - Prešernova
6.	Cankarjeva cesta, odsek Beethovnova - Slovenska
7.	Cankarjevo nabrežje in Ribji trg
8.	Celovška cesta (razširitev pri Drenikovi)
9.	Cesta 30. avgusta
10.	Cesta Andreja Bitenca
11.	Cesta kmečkih uporov
12.	Cesta v kostanj
13.	Cimermanova ulica
14.	Fužinska cesta
15.	Gerbičeva ulica
16.	Gramozna pot
17.	Izletniška ulica
18.	Ižanska cesta
19.	Jarčeva ulica
20.	Kašeljjska (Zgornji Kašelj)
21.	Klemenčičeva ulica
22.	Letališka cesta (Emporium – Bratislavka)
23.	Litijska cesta
24.	Litijska cesta (Pesarska – Vzhodna AC)
25.	Litostrojska cesta
26.	Maistrova ulica
27.	Marentinčeva ulica
28.	Njogoševa cesta
29.	Novo Polje MS 7/2
30.	Ob daljnovodu
31.	P+R Barje - prva faza
32.	P+R Dolgi most
33.	Peruzzijeva ulica
34.	Petkovškovo nabrežje
35.	Pilonova ulica
36.	podvoz Šmartinka
37.	podvoz Vič
38.	Pot do šole
39.	Pot na Golovec
40.	povezovalna cesta Brdo - Cesta Dolomitskega odreda
41.	preureditev križišča Zaloška - Kašeljjska
42.	Rakova Jelša
43.	Rozmanova ulica
44.	Rudnik I.

št.	Izgradnja komunalne infrastrukture na območju MOL
45.	Rudnik II.
46.	Rudnik III.
47.	Savinova ulica
48.	Slovenska cesta južni del
49.	Slovenska cesta osrednji del
50.	Slovenska cesta severni del
51.	Srebrničeva ulica
52.	Stremeckijeva ulica
53.	Špica
54.	Trg republike
55.	Trnovski pristan
56.	Ulica Dušana Kraigherja
57.	Ulica Jana Husa
58.	Ulica Nade Čamernikove
59.	ulica Slape
60.	Vagajeva ulica
61.	Vevška cesta
62.	Vinterca
63.	Vodnikova cesta (pri OŠ)
64.	Zgornji Rudnik
65.	Bohoričeva ulica
66.	Slomškova ulica in Kolodvorska ulica
67.	ulica Na jami
68.	Derčeva ulica
69.	Gospodinjska ulica
70.	Trg prekomorskih brigad
71.	Celovška cesta
72.	Sternenova ulica
73.	Pavšičeva ulica
74.	Tugomerjeva ulica
75.	Šišenska cesta
76.	Vavpotičeva ulica
77.	Letališka cesta
78.	Cesta na postajo
79.	Na Lazih
80.	Založnikova ulica
81.	Podsvetinja
82.	Sodnikarjeva ulica
83.	Vojkova ulica
84.	Vodovodna cesta
85.	Preglov trg
86.	Parmova ulica
87.	Poljska pot 3 in 5
88.	Prisojna ulica 3
89.	Žibertova ulica 33
90.	Parmova ulica 40
91.	Gogalova ulica 2

št.	Izgradnja komunalne infrastrukture na območju MOL
92.	Slomškova ulica 6
93.	Brnčičeva ulica
94.	Celovška cesta 148 in 150
95.	Resljeva cesta
96.	Cesta Ljubljanske brigade
97.	Prule
98.	Tomažičeva ulica
99.	Tbilisijska ulica
100.	Ulica Malči Beličeve
101.	Ulica bratov Bezlajev
102.	Plevančeva ulica
103.	Kranjčeva ulica
104.	Kotnikova ulica
105.	Hajdrihova ulica
106.	Grunduličeva ulica
107.	Kopališka ulica
108.	Kolezijska ulica
109.	Zelena pot

GLASOVANJE MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE LJUBLJANA

DNE : 24.9.2012 18. seja M. S.

URA : 19:21:53 sprememba uredbe o

AD 6.

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MESTNE OBČINE LJUBLJANA

14. Glasovanje DODATNI PREDLOG SKLEPA Svetniškega kluba N.Si:

Predlog Prometne politike Mestne občine Ljubljana se dopolni z načrtoma

- elektrifikacije mestnega prometa do leta 2020 in
- celostne ureditve kolesarskih površin po celotnem območju Mestne občine Ljubljana in s povezavami s sosednjimi občinami.

Načrta naj bosta opremljena s konkretnimi trasami, tehničnimi rešitvami, finančnim ovrednotenjem in z rokovnikom izgradnje.

SKUPAJ PRISOTNI = 34
SKUPAJ ZA = 10
SKUPAJ ...PROTI = 26

Rezultati DeSUS		Rezultati NSi	
026 Marjeta Vesel Valentinčič	033 Mojca Kucler Dolinar	. .Z
027 Aleš Kardelj	.N ..	034 Anton Kranjc	.N .Z
Rezultati LDS		Rezultati SD	
025 Slavko Slak	013 Breda Brezovar Papež	.N ..
Rezultati LZJ		014 Prof.dr.Metka Tekavčič	.N ..
009 Prof.Janez Koželj PŽ	.N .P	028 Boris Makoter	.N .P
010 Jadranka Dakić	.N .P	029 Gregor Istenič	.N ..
011 Aleš Čerin PŽ	.N .P	Rezultati SDS	
012 Tjaša Ficko PŽ	.N .P	006 Dragutin Mate
020 Marjan Jernej Virant	.N .P	007 Mojca Škrinjar	.N .Z
021 Bojan Albreht	.N .P	008 Mag. Anže Logar	.N .Z
022 Miro Gorenšek	.N .P	015 Jožica Virant	.. .Z
023 Dr. Marta Bon	.N .P	016 Mirko Brnič Jager	.. .Z
024 Iztok Kordiš	.N .P	017 Pavla Murekar	.. .Z
036 Mag.Nives Cesar	.N .P	018 Marko Šiška	.N .Z
037 Izr.prof.dr.M. M. Blažič	.N .P	019 Uroš Minodraš	.. .Z
038 Jelka Žekar PŽ	.N .P	035 Zofija Mazej Kukovič	.N .Z
039 Roman Jakič	.. .P	Rezultati ZS	
040 Dunja Piškur Kosmač	.N .P	031 Miha Jazbinšek	.N ..
041 Eva Strmljan Kreslin	.. .P	032 Mag. Tomaž Ogrin	.N .P
042 Janko Möderndorfer PŽ	.N .P	Rezultati Župan	
050 Bruna Antauer	.N .P	001 Zoran Jankovič
051 Mojca Kavtičnik Ocvirk	.N .P		
052 Mitja Meršol	.N .P		
053 Prof.dr.Gregor Tomc	.N .P		
054 Sašo Rink	.N .P		
055 Maša Kociper		
056 Marko Bokal	.N .P		
057 Peter Vilfan	.N .P		
058 Julijana Žibert	.N .P		

GLASOVANJE MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE LJUBLJANA

DNE : 24.9.2012

18. seja M. S.

URA : 19:23:40

sprememba uredbe o

AD 6.

PREDLOG PROMETNE POLITIKE MESTNE OBČINE LJUBLJANA

15. Glasovanje PREDLOGU SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Prometne politike Mestne občine Ljubljana.

SKUPAJ PRISOTNI =
SKUPAJZA = 28
SKUPAJ ...PROTI = 05

Rezultati DeSUS

026 Marjeta Vesel Valentinčič
027 Aleš Kardelj .. .Z

Rezultati LDS

025 Slavko Slak

Rezultati LZJ

009 Prof. Janez Koželj PŽ .. .Z
010 Jadranka Dakič .. .Z
011 Aleš Čerin PŽ .. .Z
012 Tjaša Ficko PŽ .. .Z
020 Marjan Jernej Virant .. .Z
021 Bojan Albreht .. .Z
022 Miro Gorenšek .. .Z
023 Dr. Marta Bon .. .Z
024 Iztok Kordiš .. .Z
036 Mag. Nives Cesar .. .Z
037 Izr. prof. dr. M. M. Blažič .. .Z
038 Jelka Žekar PŽ .. .Z
039 Roman Jakič .. .Z
040 Dunja Piškur Kosmač .. .Z
041 Eva Strmljan Kreslin .. .Z
042 Janko Möderndorfer PŽ .. .Z
050 Bruna Antauer .. .Z
051 Mojca Kavtičnik Ocvirk .. .Z
052 Mitja Meršol .. .Z
053 Prof. dr. Gregor Tomc
054 Sašo Rink .. .Z
055 Maša Kociper
056 Marko Bokal .. .Z
057 Peter Vilfan .. .Z
058 Julijana Žibert .. .Z

Rezultati NSi

033 Mojca Kucler Dolinar .. .P
034 Anton Kranjc .. .P

Rezultati SD

013 Breda Brezovar Papež .. .Z
014 Prof. dr. Metka Tekavčič .. .Z
028 Boris Makoter .. .Z
029 Gregor Istenič .. .Z

Rezultati SDS

006 Dragutin Mate
007 Mojca Škrinjar
008 Mag. Anže Logar
015 Jožica Virant
016 Mirko Brnič Jager .. .P
017 Pavla Murekar
018 Marko Šiška
019 Uroš Minodraš
035 Zofija Mazej Kukovič

Rezultati ZS

031 Miha Jazbinšek .. .P
032 Mag. Tomaž Ogrin .. .P

Rezultati župan

001 Zoran Janković