



Mestna občina
Ljubljana

Mestna uprava

Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet

Trg mladinskih delovnih brigad 7, 1000 Ljubljana

t: 01 306 17 00

glavna.pisarna@ljubljana.si, www.ljubljana.si

Mestni svet MOL

Mestni trg 1

1000 Ljubljana

Številka: 90000-3/2025-44

Datum: 9. 4. 2025

Zadeva: **Odgovor na pisno svetniško pobudo mestnega svetnika Igorja Horvata**

Zveza: 90000-3/2025-13

Spoštovani,

na podlagi prejetega dopisa z dne 8. 4. 2025 v nadaljevanju odgovarjamo na pisno svetniško pobudo, ki jo v skladu s 97. členom Poslovnika Mestnega sveta MOL pošilja mestni svetnik Igor Horvat županu in pristojnim službam v zvezi z razširitvijo rumenih pasov na vseh glavnih vpadnicah v Ljubljano.

Odgovor:

V obstoječih celostnih prometnih strategijah Mestne občine Ljubljana in Ljubljanske urbane regije se osredotočamo na izboljšanje javnega prevoza, zagotavljanje boljših razmer za kolesarjenje in hojo, saj smo ocenili, da lahko tako bolj prispevamo k boljši kakovosti življenja v mestu. Trenutno so rumeni pasovi vzpostavljeni na Celovski, Gosposvetski, Barjanski, Dunajski in Slovenski cesti (skupaj okoli 6 km dolžine).

Razmišljali smo o uvedbi rumenih pasov tudi na nekaterih drugih mestnih vpadnicah, vendar je ta odvisna od več dejavnikov (na primer števila avtobusnih linij, ki po izbranem območju vozijo, in števila potnikov, ki jih uporabljajo, povezanost z obstoječimi in načrtovanimi P+R na obrobju, gostote prometa (števila drugih vozil oz. udeležencev v prometu), možnosti preusmeritev drugih vozil, gradbenih projektov v teku in načrtovanih, prostora, podpore javnosti ...). Rumene pasove oziroma prednostno vođenje avtobusov bo vzpostavljeno na Linhartovi cesti v sklopu rekonstrukcije. Predvideni so tudi na celotnem obroču cest okoli območja Potniškega centra Ljubljana (Trg Osvobodilne fronte–Masarykova cesta–del Šmartinske ceste–Vilharjeva cesta). Poleg uvedbe rumenega pasu na Tržaški in Zaloški cesti, kar smo že omenjali v javnosti, smo obravnavali tudi podaljšanje obstoječih pasov na Celovski in Dunajski cesti.

Vsekakor so rumeni pasovi, ki smo jih uvedli v Ljubljani doslej, skupaj s številnimi drugimi ukrepi na področju trajnostne mobilnosti, pripomogli k izboljšanju prometne situacije v Ljubljani. Po uvedbi rumenih pasov so avtobusi LPP pridobili od 3 do 5 minut ravno zaradi prednosti, ki jim jo omogočajo ti pasovi; povprečna hitrost avtobusov se je povečala s 14 na 18 kilometrov na uro; na območju rumenega pasu javni potniški promet hitrejši za 25 odstotkov. Tako so lahko avtobusi bolj točni in še bolj zanesljivi, s čimer zagotavljamo kakovosten javni prevoz. Poleg tega rumeni pas upočasni dotok osebnega motornega prometa v sam center mesta, kar pozitivno vpliva na pretočnost prometa. Posledično je v

središču mesta manj prometnih zastojev, kar omogoča višje potovalne hitrosti tako avtobusov kot osebne motorne prometa ter več prepeljanih oseb/potnikov.

Kot se izkazuje skozi postopek priprave nove Celostne prometne strategije MOL 2025–2032, je uvedba rumenih pasov (voznih pasov s prednostjo za javni potniški promet) deležna visoke podpore oz. pogoste omembe tistih, ki so sodelovali na dogodkih, v anketah, na posvetih, na spletnem portalu CPS idr. Med razlogi za uvedbo več rumenih pasov so navedbe, da rumeni pasovi omogočajo učinkovitejši prevoz z avtobusi – posledice so krajši potovalni čas, prihranek na času za potnika, višja hitrost potovanja, hitrejša vkrcavanje, boljši izkoristek, več potnikov na avtobusih. Pričakuje se lahko tudi boljša zasedenost parkirišč P+R, na dolgi rok manj avtomobilov na ljubljanskih cestah in v mestnem središču, boljša kakovost zraka, blaženje posledic podnebnih sprememb. Rezultat je še izboljšana varnost drugih udeležencev v prometu, saj je manj ustavljanja zasebnih vozil na avtobusnih postajališčih, prav tako potniki lažje vstopajo in izstopajo iz mestnih avtobusov.

Odločitev o tem ni enostavna, predvsem pa je tovrstne ukrepe treba okrepiti s »podpornimi« ukrepi, kot so nadzor uporabe rumenih pasov, povečanje frekvence oz. števila avtobusov, povečanje kapacitet P+R, komunikacijske oz. promocijske kampanje idr. Prav tako so potrebni ukrepi na državni ravni, in sicer zlasti za krepitev javnega potniškega prometa, kolesarskih povezav in drugih ukrepov, ki bi pripomogli k temu, da avtomobili iz drugih krajev sploh ne bi prišli v Ljubljano v tako velikem številu (več kot 120.000 vozil na dan).

Pojasnjujemo še, da Mestno redarstvo Mestne občine Ljubljana že izvaja nadzor nad spoštovanjem prometne signalizacije, vključno z nepooblaščenim vožnjo po rumenih pasovih, pri čemer se trenutno nadzor vrši s fizično prisotnostjo redarjev na terenu.

Tehnični nadzor nad tovrstnimi kršitvami – na primer z uporabo kamer ali drugih tehničnih sredstev – do sedaj ni bil mogoč zaradi omejitev v zakonodaji. Vendar pa je z zadnjo spremembo Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) sedaj omogočena tudi uporaba tehničnih sredstev za avtomatski nadzor kršitev vožnje po rumenem pasu.

V tej zvezi Mestno redarstvo že izvaja analizo trga glede razpoložljivih tehničnih rešitev, ki bi omogočale nadzor z uporabo kamer oziroma drugih senzorjev. Namen analize je zagotoviti najbolj učinkovito in zakonodajno ustrezno rešitev, ki bo pripomogla k izboljšanju prometne discipline ter posledično povečala učinkovitost javnega potniškega prometa.

Uvedba tehničnega nadzora bo pomemben podporni ukrep k že vzpostavljenim in načrtovanim rumenim pasovom, saj bo omogočila doslednejše upoštevanje prometnih pravil in s tem večjo pretočnost ter zanesljivost javnega prevoza.

Prijazen pozdrav.



Maja Žitnik
Sekretarka – vodja oddelka

Poslano/vročiti:

- MOL, Služba za organiziranje dela MS, g. Matjaž Bregar