



Mestna občina
Ljubljana

Mestni svet

**Svetniški klub
Levica**

Krekov trg 10
1000 Ljubljana
telefon: 01 306 10 16
faks: 01 306 12 06
levica@ljubljana.si
www.ljubljana.si

Številka: 90000-9/2019-31
Datum: 12. 4. 2019

k 2. točki

Mestni svet
Mestne občine Ljubljana
Mestni trg 1
1000 Ljubljana

Zadeva: Širitev ljubljanske obvoznice

V skladu s 97. členom Poslovnika Mestnega sveta MOL v svetniškem klubu Levica podajamo županu MOL pisno svetniško pobudo in prosimo za pisni odgovor.

Pred kratkim je v javnost prišla novica, da Ministrstvo za infrastrukturo (MZI) pripravlja pobudo za razbremenitev zastojev na ljubljanskem obroču. Pri tem naj bi bil ključni ukrep širitev ljubljanske obvoznice.

Napovedani projekt je v neskladju s strateškimi dokumenti glede razvoja prometne politike v Sloveniji in Ljubljani oziroma Ljubljanski urbani regiji, med drugim tudi Celostno prometno strategijo Ljubljanske urbane regije, ki pravi, da bo v regiji *“poudarek na učinkovitem, dostopnem, udobnem in varnem javnem prevozu”*, za vsakodnevne opravke pa naj osebni avto ne bi bil nujno potreben, *“saj bo hiter, pogost in notranje povezan javni potniški promet pokrival vse koticke regije in hitro ter udobno prepeljal potnike na zeleni cilj”*.

Širitve obroča in mestnih vpadnic dokazano niso rešitev, saj privlačijo še več cestnega prometa, zato je prometna učinkovitost izboljšana le kratkotrajno. To kažejo tudi podatki: v času gradnje avtocestnega križa in ljubljanske obvoznice se je število delovnih migrantov, ki se v službo vozijo z avtomobili, izrazito povečevalo. Leta 2003 jih je bilo okoli 80.010 dnevno, leta 2016 pa kar 116.738. Ob tem ni odveč poudariti, da polovica delovnih migrantov z osebnimi avtomobili v Ljubljano prihaja iz območja Ljubljanske urbane regije (LUR).

Ob tem je treba izpostaviti tudi finančno ceno predloga, na katerem dela MZI. Širitev obvoznice naj bi stala 800 milijonov evrov. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije je leta 2015 objavila študijo Posodobitev železniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji, s katero so ugotovili, da bi z izboljšanjem dostopnosti in učinkovitosti javnega železniškega prometa v Ljubljani število potnikov na vlakih iz regije lahko povečali za 45 odstotkov. Investicija je ocenjena na okoli 200 milijonov evrov ali približno petino tega, kolikor naj bi stala širitev ljubljanske obvoznice. Ocena celovite prenove primestne železnice v Ljubljanski urbani regiji pa znaša 800 milijonov evrov. Celovita prenova bi med drugim pomenila taktni prevoz na 15 minut ter kakovostne, udobne in hitre železniške povezave ter omogočila mobilnost tudi starejšim, mladim, ranljivim skupinam ipd. S tem ukrepom bi se preusmerilo potnike s cest na železnice, s čimer bi se zasledovali cilji uresničevanja Pariškega podnebnega sporazuma ob hkratnih pozitivnih učinkih na zdravje ljudi iz naslova zmanjšane onesnaženja zraka in onesnaženja s hrupom.

Glede na navedeno nas v svetniškem klubu Levica zanima, kakšno je mnenje Mestne občine Ljubljana glede širitve ljubljanske obvoznice in ljubljanskih mestnih vpadnic. Ali se širitev obvoznice sklada s Celostno prometno strategijo Ljubljanske urbane regije in s cilji MOL, kot sta doseči manj voženj z avtomobilom in manj dnevnih migrantk in migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom? Kakšne posledice bi imela širitev ljubljanske obvoznice na prometno situacijo v Ljubljani in kakšne prilagoditve na povečanje cestnega prometa bi morala izvesti MOL? Kolikšni bi bili stroški navedenih prilagoditev?

MOL naj bi naročila študijo o širitvi ljubljanske obvoznice. Zanima nas, kdaj naj bi bili objavljeni rezultati študije. Kateri strokovnjaki oziroma organizacije, ki se ukvarjajo s prometno politiko, so bili povabljeni k sodelovanju in po katerih kriterijih so bili izbrani?

Kaj menite o stroškovni primerjavi širitve obvoznice in ureditve tirnega prometa v Ljubljanski urbani regiji, iz katere v Ljubljano vsakodnevno prihaja največ dnevnih migrantk in migrantov? Ali MOL daje prednost širjenju ljubljanske obvoznice in mestnih vpadnic ali celostni ureditvi tirnega prometa v širši urbani regiji?

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, in s cilji MOL, kot sta doseči manj voženj z avtomobilom in manj dnevnih migrantk in migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom. Na območju Ljubljane je treba sredstva prioritetno nameniti razvoju učinkovitega javnega potniškega prometa, ne pa širitvi obvoznice.

Tovariški pozdrav,

Urška Honzak,

v imenu svetniškega kluba Levica