

Mestna občina Ljubljana
Zoran Janković, župan
Mestni trg 1, 1000 Ljubljana
telefon: 01 306 10 10, faks: 01 306 12 14



Številka: 007-70/2017-1

Datum: 30. 5. 2017

Mestna občina Ljubljana
Mestni svet

ZADEVA: Predlog za obravnavo na seji Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana

GRADIVO PRIPRAVILA: Mestna uprava Mestne občine Ljubljana, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet

NASLOV: Predlog Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana

POROČEVALCA: David Polutnik, vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet,
Matic Sopotnik, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet

PRISTOJNO DELOVNO TELO: Odbor za gospodarske javne službe in promet

PREDLOG SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana.

Župan
Mestne občine Ljubljana
Zoran Janković

Priloga:

- predlog Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE LJUBLJANA
– PREDLOG –

IZDELOVALCA: Ljubljanski urbanistični zavod d. d. (LUZ d.d.)
Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR)

Maj 2017

Izdelovalci:**LUZ, d.d.:**

Klemen Milovanovič
dr. Petra Vertelj Nared
Urška Kranjc
Uršula Longar
Tomaž Blaž
Karla Jankovič

RRA LUR:

dr. Aidan Cerar
Barbara Boh
Matej Gojčič
Gaja Trbižan
Katja Butina

Pri pripravi so sodelovali:**Koordinacijska skupina:**

prof. Janez Koželj, podžupan MOL
Jelka Žekar, podžupanja MOL
Dejan Crnek, podžupan MOL
David Polutnik, vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet
mag. Miran Gajšek, vodja Oddelka za urejanje prostora
Ivan Stanič, vodja Odseka za upravne naloge in splošne zadeve OUP
Vojko Grünfeld, vodja Službe za lokalno samoupravo
Nataša Jazbinšek Seršen, vodja Oddelka za varstvo okolja
Meta Gabron, vodja Službe za razvojne projekte in investicije
Marija Fabčič, vodja Oddelka za predšolsko vzgojo in izobraževanje
Tilka Klančar, vodja Oddelka za zdravje in socialno varstvo
Damijana Belak, Oddelek za urejanje prostora
dr. Sabina Popit, Služba za razvojne projekte in investicije
Matic Sopotnik, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet
Tina Capek, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet
Vita Kontić, Odsek za odnose z javnostmi
Tadej Pfajfar, direktor LUZ
mag. Lilijana Madjar, direktorica RRA LUR

Prometno tehniški inštitut (PTI) Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani

doc. dr. Peter Lipar, PTI UL FGG
mag. Simon Detellbach, PTI UL FGG
asist. dr. Darja Šemrov, PTI UL FGG
Klara Hostnik

Vključeni v pripravo:

Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, Oddelek za urejanje prostora, Služba za razvojne projekte in investicije, Oddelek za varstvo okolja, Služba za lokalno samoupravo, Oddelek za zdravje in socialno varstvo, Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje, Odsek za odnose z javnostmi, MOL Mestno redarstvo, Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice d.o.o., Ljubljanski potniški promet d.o.o., Turizem Ljubljana, Ljubljanska kolesarska mreža, Slovenske železnice, Ministrstvo za infrastrukturo – Služba za trajnostno mobilnost in prometno politiko, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje in prostor – Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, DRI - Družba za razvoj infrastrukture, d.o.o., Kombinat – ProstoRož, FOCUS.

Četrtna skupnost (ČS) Bežigrad, ČS Center, ČS Črnuče, ČS Dravlje, ČS Golovec, ČS Jarše, ČS Moste, ČS Polje, ČS Posavje, ČS Rožnik, ČS Rudnik, ČS Sostro, ČS Šentvid, ČS Šiška, ČS Šmarna gora, ČS Trnovo, ČS Vič

KAZALO

1 TRAJNOSTNA MOBILNOST: CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA ZA ZADOVOLJNO MESTO	2
2 CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA: VLOGA CPS IN PROCES IZDELAVE	3
3 STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI LJUBLJANE	5
4 VIZIJA	12
5 RAZVOJ PROMETA V LJUBLJANI DO LETA 2027	13
6 ŠTIRJE STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	15
I. STEBER: Več ljudi pešachi	16
II. STEBER: Več ljudi kolesari	20
III. STEBER: Več ljudi uporablja javni potniški promet	24
IV. STEBER: Optimiziran motorni promet	29
7 AKCIJSKI NAČRT	37
VIRI	43

1 TRAJNOSTNA MOBILNOST: CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA ZA ZADOVOLJNO MESTO

Razvoj prometa je tesno povezan z vsemi stebri trajnostnega razvoja mesta: z družbenim, okoljskim in z gospodarskim. Razsežnosti vpliva prometa na različna področja razvoja so danes prepoznane na veliko ravneh; prepoznajo jih prebivalci in obiskovalci mest pa tudi mestne oblasti in drugi odločevalci. V zadnjih okvirnih dokumentih, ki jih pripravlja Evropska unija, so prav prometni sistemi prepoznani kot tisti, ki so bistveni ne le za boljšo dostopnost na lokalni ravni, ampak širše, za blaginjo Evrope. Izkušnje kažejo, da je treba spremeniti pretekle, ustaljene načine načrtovanja prometa, pri katerih se je motorni promet navadno obravnaval prednostno. Da bi dosegli cilje, ki si jih je postavila Evropska unija, da se do leta 2030 za 30 % zmanjša količino toplogrednih plinov, zaznanih leta 2008, je treba promet načrtovati celostno. Trajnostna mobilnost je zato ključen pogoj za povezovanje ljudi in dostopnost dobrin na način, ki bo dolgoročno lahko ohranil okolje in dobre pogoje za bivanje.

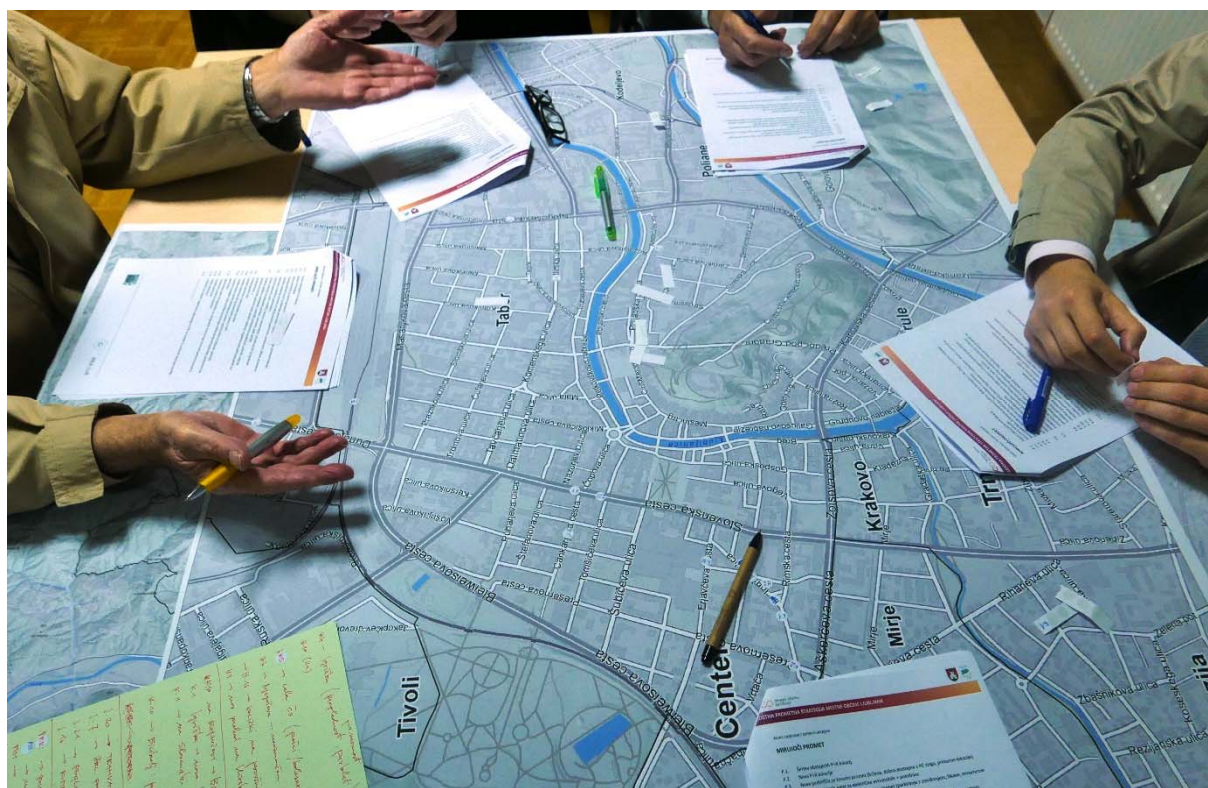
Slovenija je tudi na državni ravni v letu 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v RS, s katero je začrtala smer razvoja po vzoru drugih evropskih držav. Leta 2016 je sprejela Nacionalni program razvoja prometa v RS, ki predlaga konkretne aktivnosti s področij cest, železnic, letalstva, pomorstva in javnega potniškega prometa pa tudi posebna vlaganja v razvoj trajnostne mobilnosti.

Mestna občina Ljubljana (MOL) se že dolgo na strateški ravni ukvarja s celostnim načrtovanjem prometa. V letu 2012 je sprejela Prometno politiko Mestne občine Ljubljana (PP MOL), s katero je začrtala trajnostno smer, v katero vodijo številni ukrepi in ureditve pa tudi želje o spremembah potovalnih navad ljudi, o povečanju deleža pešcev, kolesarjev in uporabnikov javnega potniškega prometa. PP MOL je s svojo vsebino in predvidenimi ukrepi ter strateškimi in z operativnimi cilji zastavila razvoj prometa do leta 2015. Nekateri cilji v PP MOL so zastavljeni bolj dolgoročno, do leta 2020, vendar je za obdobje po 2015 PP MOL predvidela revizijo dokumenta ter preveritev približevanja v PP MOL zastavljenim ciljem, po potrebi pa ponovno opredelitev strateških in operativnih ciljev ter ukrepov. Namen tega dokumenta je tako preveriti in nadgraditi cilje prometne politike ter nadaljevati ukrepe za kakovostnejše, učinkovitejše in bolj raznolike načine mobilnosti ter obenem ohraniti mesto zeleno, čisto, dostopno in prijazno do vseh.



2 CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA: VLOGA CPS IN PROCES IZDELAVE

MOL je na osnovi Vizije Ljubljane 2025 iz leta 2007 ter s ciljem nadgradnje in nadaljevanja uresničevanja ciljev, zastavljenih že v PP MOL, sprejeti v letu 2012, pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije (CPS), strateškega dokumenta, ki predstavlja podlago za dolgoročno načrtovanje in urejanje trajnostnega prometa, usklajenega z gospodarskim in družbenim razvojem ter z ohranjanjem visoke kakovosti okolja. Ta dokument je pod okriljem interdisciplinarne skupine v sodelovanju z vsemi ključnimi deležniki ter s širšo javnostjo (s prebivalci in z obiskovalci Ljubljane) primerljiv s strateškimi dokumenti najnaprednejših in najbolj okoljsko ozaveščenih evropskih mest. Ker je temeljni cilj oblikovati prometno ureditev Ljubljane po meri človeka, je bila odločitev, da v izdelavo CPS MOL vključimo meščanke in meščane pa tudi obiskovalce Ljubljane, več kot pravilna. Njihovo aktivno sodelovanje je bilo ključnega pomena, saj se kot pešci, kolesarji, potniki mestnih avtobusov ali kot vozniki motornih vozil vsak dan srečujejo z različnimi prometnimi izzivi, zato so njihove izkušnje pri prepoznavanju prometnih problemov in iskanju boljših rešitev neprecenljive. Poleg tega CPS daje izjemno velik poudarek na mehke ukrepe, ki so lahko uspešni le, če jih sooblikujejo in posvojijo tisti, katerim so namenjeni. Informiranje javnosti ter njeno vključevanje v posvetovanje, sodelovanje in v sooblikovanje je torej ključnega pomena in eden glavnih korakov v procesu izdelave CPS. Obenem z vključevanjem javnosti krepimo tudi povezanost in ozaveščenost skupnosti, s čimer lahko bistveno povečamo uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost in sprejetost ukrepov.



(Avtor fotografije: Katja Butina RRA LUR)

V želji okrepiti zavedanje, da lahko vsak občan prispeva k temu, da se ukrepi prilagodijo njegovim potrebam, da je vodstvo mesta odprto za predloge, ideje in mnenja ter da so vsa prizadevanja usmerjena v skupnost in cilj, da izboljšamo kakovost življenja v mestu, smo ključne deležnike in širšo javnost na različne načine vključevali v vseh fazah priprave CPS. Aktivnosti so bile namenjene seznanitvi s projektom priprave CPS ter pridobivanju informacij za pripravo analize stanja, zbiranju informacij za boljše razumevanje delovanja na področju prometa in oblikovanju ključnih ugotovitev, pridobivanju mnenj občanov in občanov o specifičnih prometnih ureditvah, njihovih težavah, pobudah, naklonjenostih in željah, preverjanju vrednot in stališč posameznikov glede prometa ter opredelitvi glede izvedenih ukrepov, oblikovanju in preverjanju vizije, oblikovanju scenarijev in prioritet ter v zadnjem koraku strateških in operativnih ciljev ter ukrepov za njihovo uresničevanje.

Tako je bilo v šestih mesecih izvedenih 12 različnih dogodkov oziroma aktivnosti, v katerih je sodelovalo več kot 1.600 meščank in meščanov: 3 delavnice s ključnimi deležniki in četrtnimi skupnostmi, 4 javne razprave, izmed katerih so bile prve tri spletne, četrta pa je poleg spleta potekala še na petih območjih, ki so pokrivala vse četrtne skupnosti. Izvedena je bila anketa, ki jo je v celoti izpolnilo 750 posameznikov, poleg tega so bili opravljeni številni intervjuji, izpolnjeni vprašalniki, pripravljena pa sta bila tudi razstava in promocijski dogodek, namenjena predstavitvi rezultatov, ugotovitev in aktivnosti med procesom priprave CPS. Rezultati so bili več kot uspešni, saj so posamezniki, interesne skupnosti in ključni deležniki med pripravo CPS podali kar okoli 1.700 predlogov za prometne izboljšave. Vse aktivnosti so bile podkrepljene tudi s stalnim obveščanjem javnosti prek različnih komunikacijskih načinov in medijskih kanalov, ki se bo nadaljevalo tudi med izvajanjem strategije, saj je izjemno pomembno, da ljudje tudi po končanem vključevanju v proces izdelave CPS vidijo, da ima njihovo sodelovanje dolgoročne vplive na urejanje prometa.



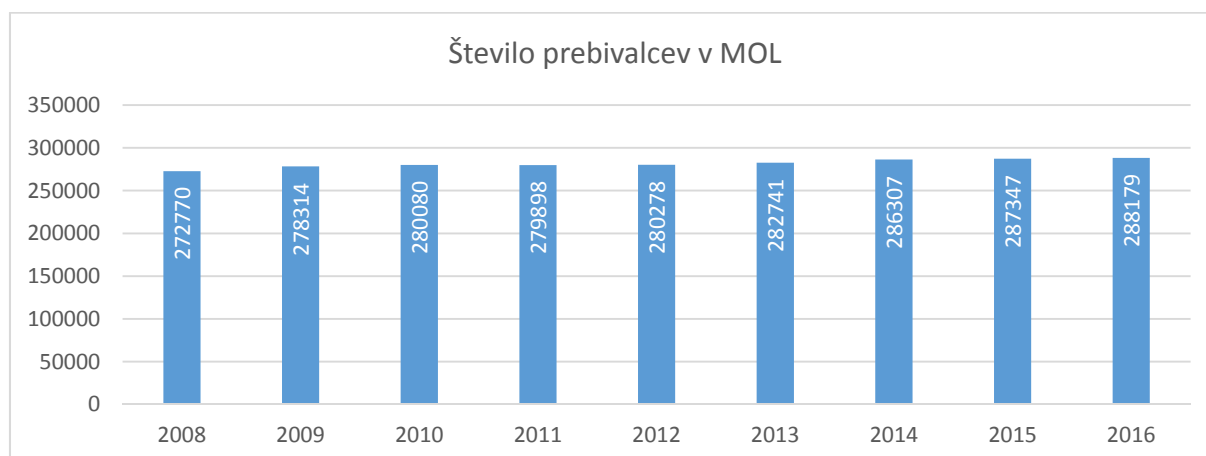
Shema: Proces izdelave CPS MOL

3 STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI LJUBLJANE

LJUBLJANA – GLAVNO MESTO

Ljubljana je politično in kulturno središče, prav tako pa je tudi pomembno trgovsko, poslovno, kongresno, sejensko, prometno, znanstveno in izobraževalno središče Republike Slovenije. Delovna mesta močno vplivajo na število potovanj; s približno 180.000 delovnimi mesti je Ljubljana tudi največje zaposlitveno središče v Sloveniji. Na povečanje števila potovanj pa prav tako vplivajo izobraževalne ustanove; Ljubljana je univerzitetno središče Slovenije z 41.000 študenti, ki prihajajo iz različnih krajev in občin Slovenije. Zaradi dnevnih migrantov iz regije na delo in v šolo, ki so v glavnem odvisni od uporabe avtomobilov, se Ljubljana že vrsto let srečuje s problemi, ki jih povzroča osebni motorni promet (npr. zastoji, onesnaženost zraka).

Število prebivalcev v MOL, z izjemo v letu 2011, stalno narašča. Ta pojav lahko povezujemo z ugodnimi življenjskimi pogoji, boljšimi priložnostmi za izobraževanje, zaposlitev in uspešno kariero pa tudi zaradi državnopolitične in kulturno-umetniške vloge mesta.



Graf: Število prebivalcev MOL od 2008 do 2016 (Vir: SURS, 2017)

Od leta 2010 do leta 2013 je število delovno aktivnih prebivalcev v MOL padalo, po letu 2014 pa spet narašča. Leta 2016 je bilo delovno aktivnih približno toliko prebivalcev kot leta 2010. Število delovno aktivnih prebivalcev v najmlajšem starostnem razredu, od 15 do 24 let, se zmanjšuje, narašča pa število v najstarejšem starostnem razredu, tj. nad 60 let.

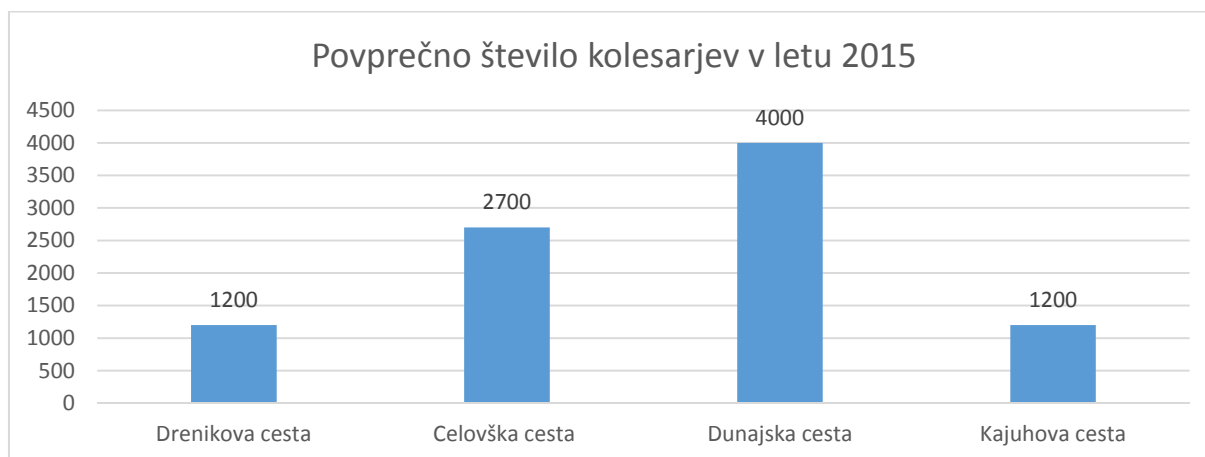


Graf: Število vseh delovno aktivnih prebivalcev MOL od 2010 do 2016 (Vir: SURS, 2017)

PROMET V LJUBLJANI

KOLO

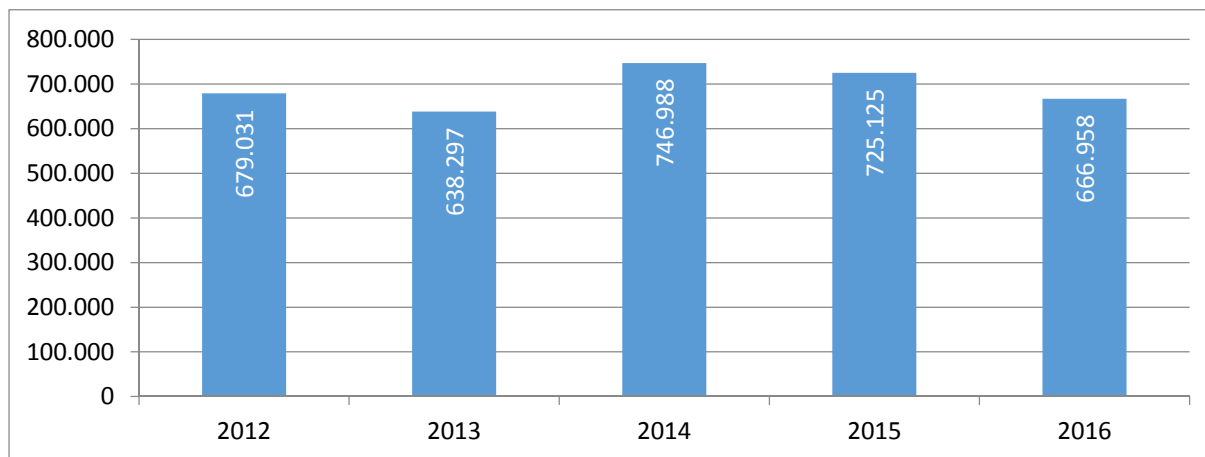
Kolesarjenje je tesno povezano z urejenostjo in razširjenostjo kolesarske infrastrukture. Zlasti v najožjem središču mesta so kolesarske površine zgledno urejene in do kolesarjev prijazne, kar se odraža v rasti deleža potovanj, opravljenih s kolesom, v tem delu mesta. Še vedno pa obstaja veliko predelov znotraj MOL zunaj strogega središča, ki so potrebni preureditve ali gradnje novih kolesarskih površin. Urejenost kolesarske infrastrukture bo pripomogla tudi k hitremu in varnemu premagovanju daljših relacij s kolesom ter posledično k porastu števila kolesarjev. Število kolesarjev v zadnjih letih močno narašča, kolesarska infrastruktura pa le težko sledi povečanim potrebam po kolesarskih površinah. Glede na količino kolesarjev je kolesarskih površin tako premalo.



Graf: Število kolesarjev na povprečni dan v letu 2015, zaznanih s števci kolesarjev (Vir: Q-free Traffic design - Kolesarski števci)

Maja 2011 je bil uveden sistem brezplačne (do 1 h) izposoje koles Bicikelj. Pri prvotni vzpostavitvi je bilo 30 postaj in 300 koles, danes (maj 2017) pa je uporabnikom na voljo 51 postaj in 510 koles. Sistem

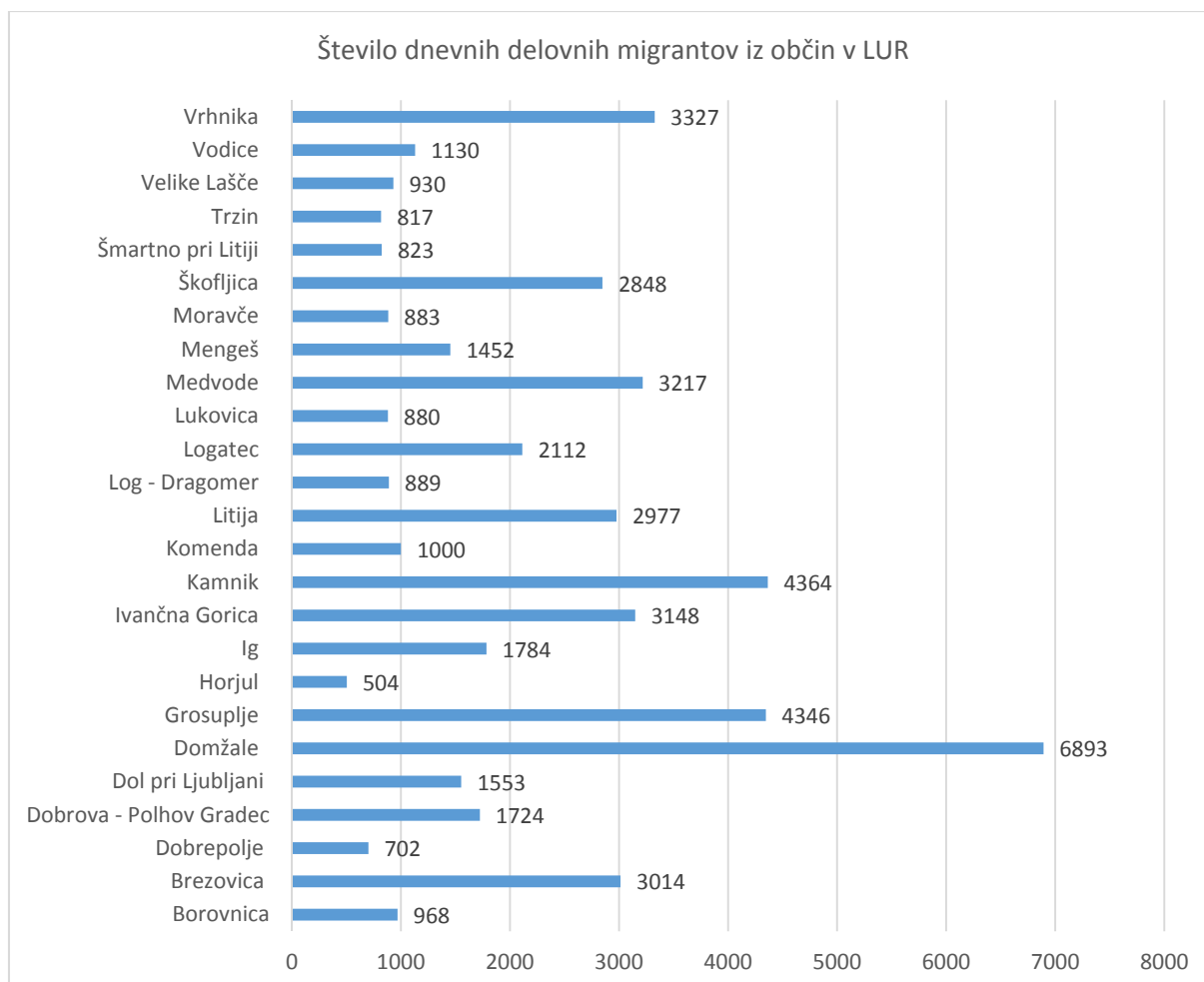
Bicikelj je med uporabniki dobro sprejet, saj ti letno opravijo več kot 660.000 izposoj koles (izjema je bilo leto 2013), skupaj pa je bilo opravljenih prek štiri milijone izposoj.



Graf: Število izposoj koles v sistemu BiciKelj (Vir: Europlakat)

AVTOMOBIL

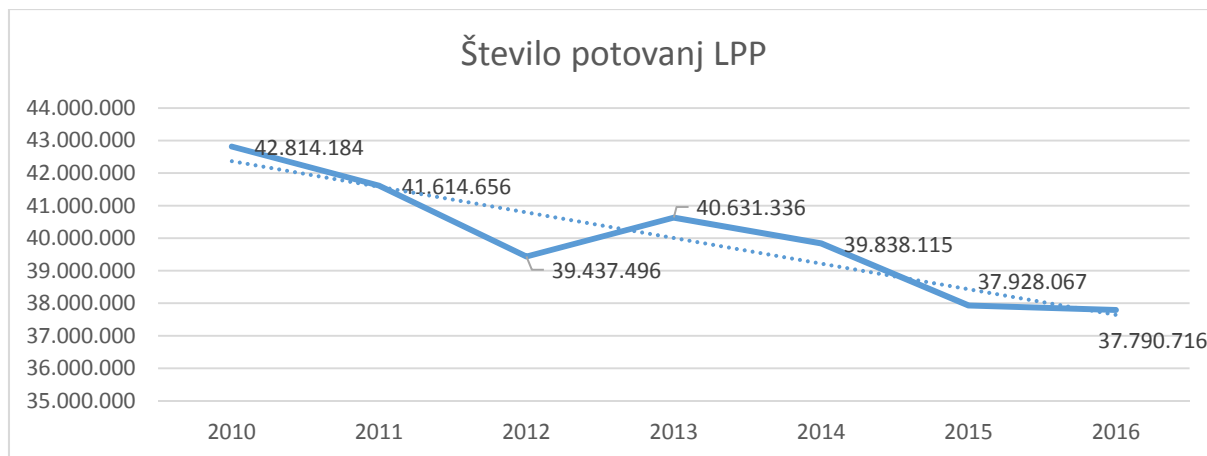
Značilnost mestnih vpadnic (npr. Barjanska cesta, Zaloška cesta, Tržaška cesta, Celovška cesta, Dunajska cesta, Šmartinska cesta, Štajerska cesta, Dolenjska cesta ...) je, da se z obrobja mesta zvezdasto približujejo središču mesta. Po njih in obvoznici se vsakodnevno prepelje največji delež vozil, zato v konicah prihaja do vsakodnevnih zastojev. Promet na vpadnicah sicer v zadnjih letih rahlo upada, vendar je zasičenost z motornim prometom še vedno visoka, avtomobil pa predvsem za dnevne migrante predstavlja glavni način prevoza. Ti predstavljajo veliko obremenitev z motornimi vozili na celotnem območju Ljubljane, saj se jih dnevno v Ljubljano na delo pripelje 116.000 (SURS, 2017), od tega približno polovica iz območja Ljubljanske urbane regije, večina sama v osebni vozilu.



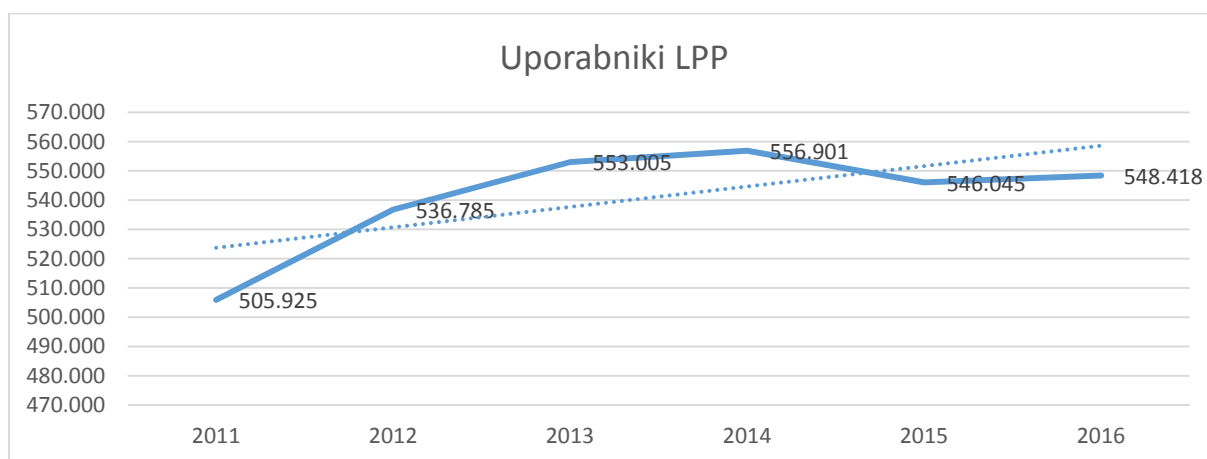
Graf: Število dnevnih delovnih migrantov iz občin LUR v letu 2016 (Vir: SURS, 2017)

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Največ potovanj z JPP se opravi vzdolž glavnih mestnih vpadnic, kar je pričakovano, saj vpadnice tvorijo ogrodje glavnih transportnih in komunikacijskih kanalov. Glavna značilnost linij LPP je, da potekajo v radialni smeri od obrobja mesta proti središču in nasprotno. Ker središče mesta zaradi dejstva, da velik odstotek linij poteka skozenj, predstavlja glavno stičišče prometnih tokov, je razumljivo, da je glavne prometne tokove mogoče opaziti ravno v teh smereh. Obratovanje linij JPP v koničnih urah ovirajo velike prometne obremenitve, zaradi katerih so povprečne potovalne hitrosti avtobusov zelo nizke (med 15 km/h in 20 km/h). Število potovanj z mestnimi avtobusi pada; v letu 2015 je bilo z LPP opravljenih 38 milijonov potovanj, medtem ko je število uporabnikov LPP v preteklih letih naraslo za približno 10 odstotkov. Takšno razmerje trendov uporabe LPP kaže, da se potovalne navade prebivalcev spreminjajo skladno z zastavljenimi cilji MOL, upadanje števila potovanj pa gre pripisati tudi boljši ponudbi in večjemu koriščenju drugih trajnostnih načinov potovanja (pešačenje, kolesarjenje, širjenje ponudbe Bicikla itn.).



Graf: Število potovanj z LPP od 2010 do 2016 (Vir: Ljubljanski potniški promet d.o.o.)



Graf: Število uporabnikov LPP od 2011 do 2016 (Vir: Ljubljanski potniški promet d.o.o.)

ŽELEZNICA

Na območju MOL se nahaja več železniških prog in postaj, glavna železniška postaja Ljubljana pa je stičišče (začetna in končna postaja) večine vlakov. Pot naprej nadaljujejo le nekateri mednarodni potniški vlaki.

Na podlagi opravljene analize vozni redov vlakov na območju MOL se da razbrati, da so odhodi in prihodi vlakov v vseh smereh pogostejši med konicami. Vozni redi niso usklajeni, da bi omogočali potnikom udobno prestopanje na druge linije. Prevoz koles omogočajo le nekateri vlaki, in še to v omejenem številu.

Za območje Ljubljane oziroma vožnjo z vlakom med postajami znotraj ljubljanskega cestnega obroča (Ljubljana, Ljubljana Zalog, Ljubljana Polje, Ljubljana Rakovnik, Ljubljana Vodmat, Brezovica, Ljubljana Tivoli, Medno, Ljubljana Vižmarje, Ljubljana Stegne, Litostroji, Ljubljana Črnuče, Ljubljana Ježica in Ljubljana Brinje) obstajata »mestna« mesečna in dnevna vozovnica.

Študentom in dijakom je na voljo subvencionirana enotna vozovnica, ki omogoča kombiniranje medkrajevnega linijskega prevoza, mestnega prometa v Ljubljani in železniški prevoz.

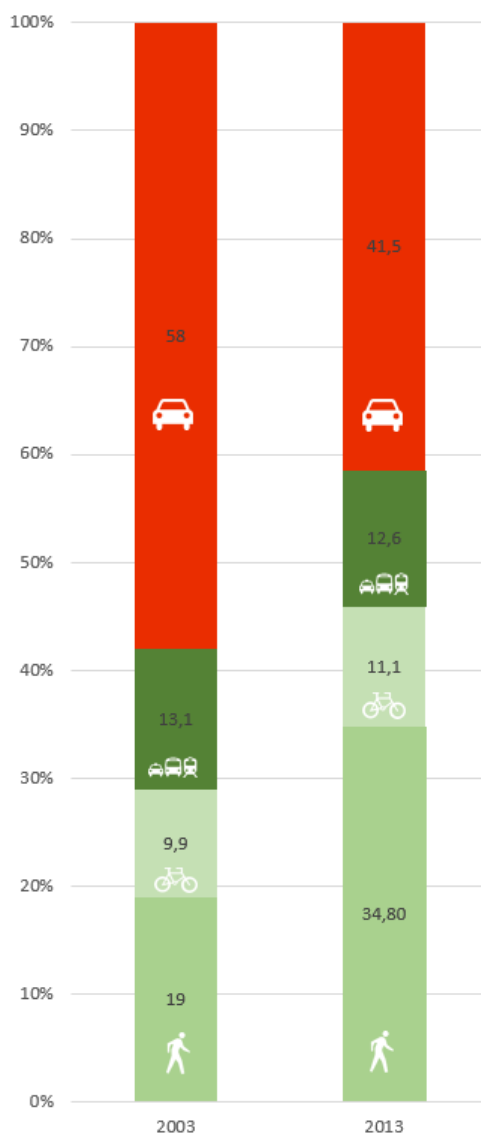
Največje težave železnice na območju MOL so: nepriljučna postajališča z neustreznimi dostopi, neurejena in nefunkcionalna glavna železniška postaja, neusklajenost vozniških redov železnice in LPP, oteženo prestopanje na LPP, slaba dostopnost do ciljev zunaj četrtne skupnosti Center, slabe navezave na sistem Bikelj, pomanjkanje postaj na parkiriščih P+R.

Odprava naštetih problemov bi lahko povzročila ponovno povečanje uporabnikov železnice. Obstoječe proge in postajališča znotraj MOL imajo potencial, da v prihodnje prevzamejo vlogo mestne železnice.

POTOVALNE NAVADE LJUBLJANČANOV

V letih 2003 in 2013 sta potekali raziskavi potovalnih navad znotraj MOL, tako dobljeni podatki pa so bili osnova za določitev pogostosti uporabe posameznih prometnih sredstev. Izračun deležev uporabe posameznih prometnih sredstev se lahko opravi na dva načina, in sicer glede na kraj potovanja in glede na naslov stalnega prebivališča potnika. Prvi način omogoča raziskavo potovalnih navad v prostoru glede na vrsto prometnega sredstva, drugi način pa omogoča raziskavo uporabe prometnih sredstev neodvisno od lokacije potovanja. V anketi leta 2003 je bil uporabljen le drugi način.

Za vrednotenje dosežkov mesta in uspešnosti svežnjev ukrepov je pomembna predvsem primerjava rezultatov, ki kaže spreminjanje potovalnih navad. Takšna primerjava deležev potovanj, pridobljenih v letih 2003 in 2013, kaže na rahel upad deleža potovanj, opravljenih z JPP in avtomobilom, ter rahel dvig deleža kolesarjev. Opazna je rast števila potovanj, opravljenih peš, ki v treh letih znaša kar 16 %.



Graf: Delež potovanj prebivalcev MOL po prometnih sredstvih v letih 2003 in 2013 (Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014)

4 VIZIJA

Spodbujanje trajnostne mobilnosti pomembno vpliva na dvig kakovosti življenja prebivalcev in obiskovalcev ter vodi v še bolj zeleno skupno prihodnost, izboljšanje mobilnosti ljudi, njihovo varnost in zdravje. Načrtovanje prometa mora biti zato usmerjeno v sobivanje vseh udeležencev v prometu, prednost pa mora dati tistim oblikam mobilnosti, ki so z vidika onesnaževanja zraka, povzročanja hrupa, porabe energije in prostora najugodnejše. Ob tem je izjemnega pomena tudi javno življenje na ulicah, ki v veliki meri prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja v mestu, zagotavlja lokalno oskrbo in vpliva na socialno vključenost vseh, pri čemer je poseben poudarek namenjen najranljivejšim skupinam – otrokom, starejšim in osebam z različnimi oviranostmi.

Z izdelavo CPS MOL je Ljubljana primerljiva z najbolj naprednimi in okoljsko ozaveščenimi evropskimi mesti; temu primerno je bila oblikovana tudi smela in ambiciozna vizija, ki bo pripomogla k doseganju cilja, da bo do leta 2020 kar 2/3 poti v Ljubljani opravljenih na trajnostni način – peš, s kolesom ali z javnim potniškim prometom, le 1/3 pa z osebnimi avtomobili.

Vizija se glasi:

»Uspešna mesta 21. stoletja so mesta, ki bodo nudila meščankam in meščanom ter obiskovalkam in obiskovalcem najvišjo kakovost bivalnega okolja. Zato bo Mestna občina Ljubljana poskrbela za izbiro med vsemi trajnostnimi oblikami mobilnosti, ki ne bodo uporabljale fosilnih goriv in bodo čim bolj smotrno uporabljale prostor. Pri tem bo poudarek na visokokakovostnem, učinkovitem in dostopnem javnem prevozu ter dobrih pogojih za hojo in kolesarjenje. Poskrbela bo za ureditev zelenih in vsem dostopnih javnih površin ter vključenost prebivalk in prebivalcev, ki jih bo spodbujala k zdravemu načinu življenja. S tem bo poskrbela za kakovostno bivalno okolje, izboljšanje kakovosti zraka in širše možnosti za zdrav življenjski slog. Trajnostni razvoj mesta bo privabljal ljudi, ki si želijo živeti, delati ali svoj prosti čas preživljati v zdravem, vsem dostopnem, zelenem, kreativnem, gospodarsko uspešnem in do različnih generacij prijaznem mestu. To je Ljubljana 21. stoletja.«

5 RAZVOJ PROMETA V LJUBLJANI DO LETA 2027

V PP MOL (2012) je bil definiran cilj tretjinske uporabe prevoznih sredstev. Določen je bil cilj, da se bo tretjina poti opravila z avtomobilom, tretjina z javnim potniškim prometom ter tretjina peš in s kolesom. V preteklih letih je Ljubljana na vseh področjih storila korak naprej k izpolnjevanju trajnostno zastavljenih ciljev, vidni pa so tudi rezultati vloženega truda in sredstev. Nekatere izmed zastavljenih ciljev je tako Ljubljana že dosegla in celo presegla, pri nekaterih pa izzivi ostajajo, zato je potreben ponoven razmislek o zastavljenih ciljih.

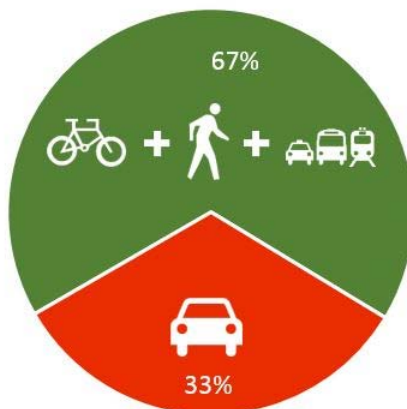
Raziskava o potovalnih navadah prebivalcev MOL, ki jo je Ljubljana ponovno izvedla v letu 2013, odkriva, da je že močno presegla cilj tretjinske porazdelitve prevoznih sredstev pri seštevku kolesarjenja in pešačenja (ta znaša nekaj manj kot 46 %). Pri cilju zmanjšanja motornega prometa cilj ostaja nedosežen, vendar je zastavljen povsem realno in ga bo Ljubljana v naslednjih letih ob takšnem tempu sprememb gotovo uspela doseči, saj se je delež poti, opravljenih z avtomobilom, z 58 % leta 2003 v 10 letih znižal na približno 41 %. Pri cilju tretjinske uporabe javnega potniškega prometa pa Ljubljana zaostaja za zastavljenim ciljem, kljub trudu in aktivnemu pristopu k izboljšanju tega področja. Zato je potreben razmislek in ponovno zastavljen racionalnejši cilj.



(Avtorica fotografije: Vita Kontić)

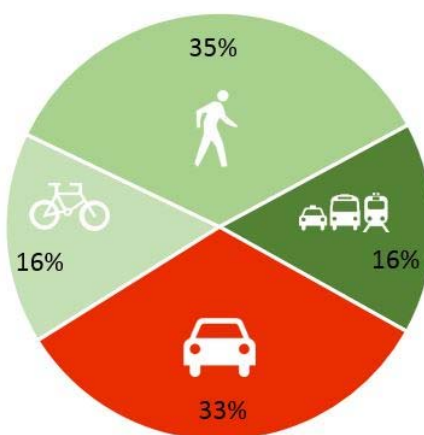
GLAVNI CILJ

Glede na spremembe, ki jih je Ljubljana uvedla v zadnjih letih, in glede na vpliv, ki so jih te spremembe imele na potovalne navade Ljubljančanov, Ljubljana nekoliko spreminja v PP MOL zastavljene cilje. Tako ohranja cilj tretjinske uporabe avtomobila, medtem ko bodo trajnostna prevozna sredstva zavzemala dvotretjinski delež v izbiri načina potovanja.



Graf: Glavni cilj v izbiri načina potovanja

Določena je tudi podrobnejša razdelitev deležev potovanj znotraj trajnostnega načina potovanja, in sicer si Ljubljana do leta 2027 zastavlja cilj povečati predvsem delež potovanj, opravljenih s kolesom in z javnim potniškim prometom.



Graf: Podrobnejša razdelitev potovanj na trajnostni način

6 ŠTIRJE STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Celostna prometna strategija nadgrajuje dozdajšnje prizadevanje MOL za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Gre za kontinuirano delovanje za urejanje prostora, ki ima osnovo v različnih že sprejetih dokumentih (npr. Občinski prostorski načrt – strateški del (OPN MOL SD), PP MOL). Da je sodobno urejanje prometa usmerjeno predvsem v mobilnost ljudi in ne več na pretočnost vozil, je dodobra sprejeto dejstvo, ki spreminja tudi pogled na načrtovanje prostora. Trajnostna mobilnost pomeni izbiro takšnih sredstev premikanja, ki so prostorsko, finančno in okoljsko učinkovitejša, poleg tega pa tudi bolj zdrava in varna ter tako prispevajo tudi k višji kakovosti bivanja. Pešci, kolesarji in javne oblike potniškega prometa, pri katerih se zagotavlja mobilnost večjega števila ljudi na trajnosten način, so zato v središču razmisleka o urejanju prometa in mestnega prostora.

MOL si kontinuirano prizadeva za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza ob hkratnem zmanjšanju števila opravljenih poti z avtomobilom. CPS je v tem smislu nadaljevanje teh prizadevanj, v ospredju pa ohranja mobilnost ljudi in ne vozil. Na tej podlagi so oblikovani štirje poglobitni stebri trajnostne mobilnosti, ki jim sledi 21 strateških ciljev:

STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJI
I. STEBER: Več ljudi pešači	1. Večji delež in večje zadovoljstvo pešcev v prometu na ravni celotnega mesta 2. Boljša dostopnost do središča mesta za pešce 3. Večji delež šolarjev, ki v šolo pešačijo 4. Urejanje peš površin, tako da so dostopne in varne za vse uporabnike
II. STEBER: Več ljudi kolesari	5. Večji delež kolesarjev v prometu in večji delež poti, opravljen s kolesom 6. Boljša dostopnost za kolesarje 7. Večji delež kolesarjev iz sosednjih občin LUR 8. Zagotavljanje podporne infrastrukture za kolesarje
III. STEBER: Več ljudi uporablja javni potniški promet	9. Sprememba potovalnih navad in večji delež potnikov z JPP 10. Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil 11. Hitrejša in udobnejša potovanje do cilja 12. Razvoj mestne železnice na obstoječih železniških tirih* 13. Prenovljena Avtobusna in Železniška postaja Ljubljana* 14. Lažje kombiniranje različnih vrst prometa 15. Sodoben in do okolja prijazen vozni park LPP
IV. STEBER: Optimiziran motorni promet	16. Manj voženj z avtomobilom 17. Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom 18. Učinkovita parkirna politika 19. Preureditev cest in križišč za večjo varnost kolesarjev in pešcev ter hitrejšo pretočnost JPP in prometa z osebnimi avtomobili 20. Manjša onesnaženost 21. Zelena mestna logistika
<i>Opomba: * ob navedbi projekta pomeni, da izvedba ni v pristojnosti Mestne občine Ljubljana</i>	

I. STEBER: Več ljudi pešachi

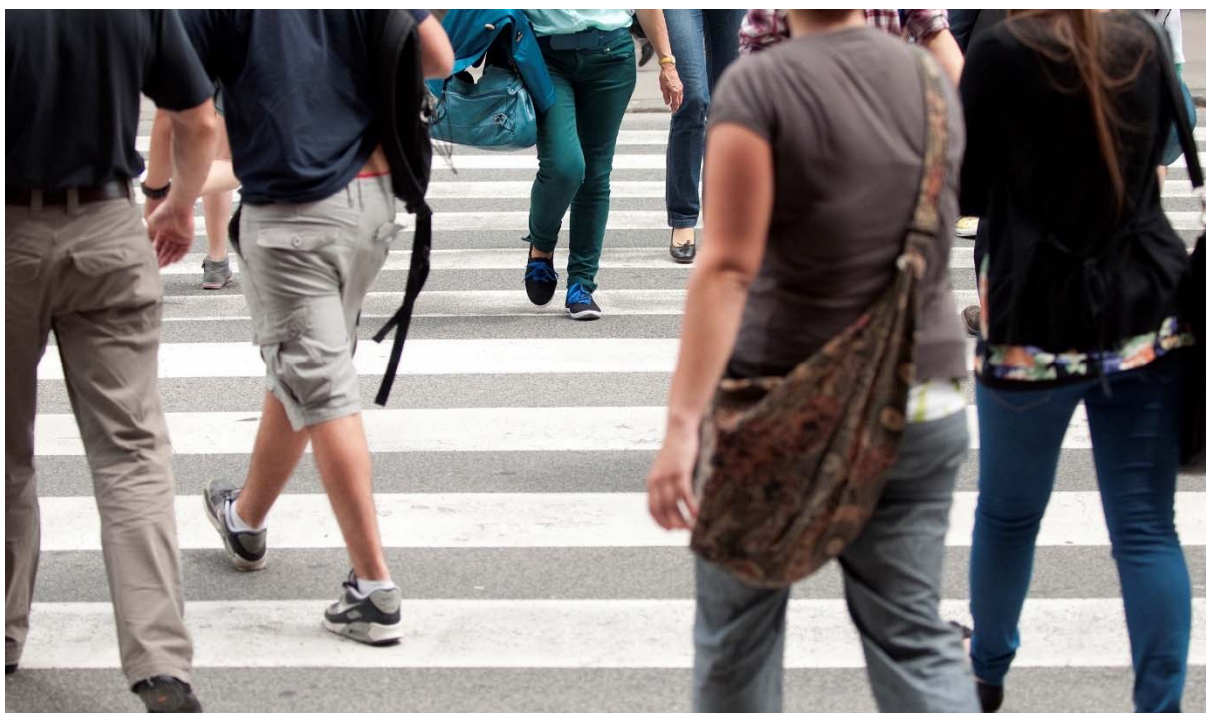
Operativna cilja:

- Širitev območij za pešce ali skupnega prometnega prostora za 10 %.
- Zmanjšanje števila hudih prometnih nesreč.

ZMANJŠANJE HUDIH NESREČ	ŠTEVILA PROMETNIH	2010	2015	2027
		4 mrtvi pešci in kolesarji (znotraj obvoznice)	7 mrtvih pešcev in kolesarjev (znotraj obvoznice)	0 mrtvih pešcev in kolesarjev (znotraj obvoznice)

Hoja je temelj človekovega gibanja; je ena najbolj naravnih oblik premikanja, v trajnostni mobilnosti pa zaseda prav posebno mesto zaradi različnih pozitivnih učinkov, ki jih prinaša posamezniku in družbi pa tudi okolju. Hoja je za posameznika posebej pomembna vsakodnevna aktivnost, ki prispeva k fizični aktivnosti in s tem krepi zdravje. Pešci v mestu ustvarjajo živahno urbano življenje in s tem spodbujajo mestni način življenja, s čimer se krepi družabno življenje in povečujejo socialni stiki.

Za povečanje pešačenja je bistveno, da se ureditve prilagajajo potrebam pešcev. Pri urejanju prostora se Ljubljana drži načela načrtovanja po meri pešca. Varna in udobna infrastruktura za pešce je temelj zagotavljanja varnosti vsem, tudi ranljivejšim udeležencem v prometu. Varne, udobne in prijetne pešpoti ter prečkanja cest, zmanjšanje količine prometa v središču, vzpostavitev območij za pešce ... je le nekaj ukrepov, katerim Ljubljana v zadnjem obdobju namenja posebno pozornost v želji, da bi vsem meščanom zagotovila dobre možnosti za hojo.



(Avtor fotografije: Volker Hoffmann)

DOSEŽKI

Več pešcev

Delež pešačenja se je v Ljubljani v zadnjih letih precej povečal. Medtem ko je v letu 2003 pešачilo manj kot 20 % vprašanih, je v letu 2013 delež narasel kar na 35 % vprašanih v anketi (Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014). K znatnemu povečanju števila pešcev so gotovo pripomogle izvedene ureditve. Vzpostavitev in širjenje cone za pešce v središču mesta, ki zajema že 10 ha, skupaj z ureditvami nabrežij, mostov, prehodov in odhodov je ena pomembnejših pridobitev kakovostno urejenega mestnega odprtega prostora.

Varne poti v šolo

Pomemben ukrep za vzpostavljanje dobrih pogojev za pešačenje so varne poti v šolo. Načrti varnih šolskih poti (Portal vzgoje in izobraževanja, 2017) zagotavljajo večjo varnost učencev v šolskih okoliših. Zagotovitev večje varnosti učencev na poti v šolo in domov ima pozitivne učinke tudi za druge udeležence v prometu.

Vlaganja v infrastrukturo

Ljubljana z urejanjem novih in s preureditvami obstoječih pločnikov postopoma vzpostavlja mrežo varnih in udobnih pešpoti v mestu in okolici. Veliko pozornost namenja tudi urejanju pešpoti za osebe z oviranostmi.

POT

Za Ljubljančane je posebnega pomena tudi vsakoletna prireditev Pohod – Pot ob žici po 32-kilometrski poti okrog Ljubljane, ki poleg rekreacijske in kulturno-simbolne vrednosti nosi pomembno promocijsko sporočilo o pomembnosti hoje.

Uvedbo območja za pešce v mestnem jedru podpira 94% vprašanih v anketi, opravljeni v sklopu priprave te CPS.

IZZIVI

Širitev cone za pešce

Velika večina vprašanih v anketi, izvedeni v sklopu priprave te CPS, podpira uvedbo območja za pešce v mestnem jedru. Velika podpora obstoječemu območju za pešce pa tudi precejšnja podpora za širitev območij za pešce znotraj stanovanjskih sosesk in četrtnih središč (več kot 70 % vprašanih v anketi) dajeta zagon za razmislek o širitvi območij za pešce tudi zunaj središča mesta.

Varnost

Izboljšanje varnosti za pešce v celotni občini, predvsem v soseskah, v okolici šol in javnih ustanov, ostaja izziv, povezan tudi z drugimi cilji urejanja prometa. Za varnost je poleg urejanja ustrezne infrastrukture (npr. načrtovanje peščevih površin, prečkanja cest, varnih šolskih poti itn.) ključnega pomena tudi zmanjševanje števila motornega prometa in spremembe navad, ki prednost dajejo pešču, kolesarju in JPP pred osebnimi motornimi vozili.

Okviri državne zakonodaje

Urejanje prometa v mestih je dinamičen proces, Ljubljana pa v marsikaterem pogledu narekuje smernice razvoja mestnega prometa v Sloveniji. Pri tem nemalokrat sledi primerom dobrih praks iz primerljivih mest v tujini ali pa za svoje potrebe išče najboljše in inovativne rešitve drugje. Posledično ureditve prometa v Ljubljani marsikdaj niso definirane v zakonodaji na državni ravni, njihova implementacija pa je posledično precej težja in dolgotrajnejša.

STRATEŠKI CILJI

1. Večji delež in večje zadovoljstvo pešcev v prometu na ravni celotnega mesta

Širitev območja za pešce v središču mesta, preureditev ulic po načelu skupnega prometnega prostora ter ureditev območij za pešce v posameznih četrtnih skupnostih bo v veliki meri prispevala k še večjemu številu pešcev v Ljubljani. Z vzpostavitvijo območij četrtnih skupnosti po meri pešcev se bodo krepila lokalna središča in prispevala k večji živosti celotne občine.

MOL bo z gradnjo in rekonstrukcijami po najnovejših smernicah načrtovanja mestnih prometnic poskrbela za varno in udobno pešačenje. Hkrati bo MOL spodbujala sobivanje vseh udeležencev v prometu, predvsem z urejanjem skupnega prometnega prostora in urejanjem prijetnega javnega prostora v soseskah. Varnost in udobnost pešačenja bo zagotavljala z zmanjševanjem in umirjanjem motornega prometa, vzpostavitvijo in s širitvijo con 30 km/h, z gradbenimi ukrepi za izboljšanje varnosti pešcev, s spremenjenimi prometnimi režimi (npr. sistem enosmernih ulic itn.).

2. Boljša dostopnost do središča mesta za pešce

Vpadnice v MOL predstavljajo najbolj neposreden, najhitrejši in večinoma tudi najudobnejši dostop do središča mesta. Dnevno se na vpadnicah gnete veliko motornih vozil, hkrati pa so pešci velikokrat zapostavljeni zato ureditve, ki so jim namenjene, marsikdaj ne spodbujajo prebivalcev k izkoriščanju pešačenja kot ekonomičnega, preprostega in zdravega načina dostopa do mesta. MOL bo zato

poskrbela za izboljšanje pogojev pešačenja in boljšo varnost ob vpadnicah pa tudi drugih glavnih mestnih cestah, ki skupaj tvorijo smiselno mrežo glavnih peš povezav.

3. Večji delež šolarjev, ki v šolo pešajo

Otroci so med najranljivejšimi udeleženci v prometu. Ker niso vozniki motornih vozil, so njihove poti v največji meri povezane z uporabo trajnostnih prevoznih sredstev (javni prevoz, kolesarjenje in pešačenje). Zato jim je treba omogočiti varno, udobno in hitro gibanje z uporabo trajnostnih prometnih sredstev. Urejanje varnih, udobnih in prijetnih poti je zanje ključnega pomena. Še posebej ob dejstvu, da izkušnje in navade, pridobljene v otroštvu, vplivajo na delovanje v odrasli dobi, je spodbujanje trajnostne mobilnosti posebej pomembno, tudi s pomočjo promocijskih in izobraževalnih aktivnosti.

4. Urejanje peš površin, tako da so dostopne in varne za vse uporabnike

Dostopnost za vse (t. i. univerzalna dostopnost) je eno pomembnejših vodil v sodobnem načrtovanju prostora. Je način urejanja prostora, ki upošteva vse uporabnike, posebna pozornost pa je namenjena najranljivejšim skupinam uporabnikov (starejši, gibalno ali senzorno ovirani, otroci ali ljudje s pripomočki oziroma z vozički). Univerzalno načrtovanje upošteva različne potrebe, prostor pa ureja brez grajenih ovir in vzpostavlja prostor, ki je dostopen vsem ter je hkrati varen in prijeten.



(Avtorica fotografije: Doris Kordić)

Preureditev Slovenske ceste podpira 88% vprašanih v anketi, opravljeni v sklopu priprave te CPS.
--

II. STEBER: Več ljudi kolesari

Operativni cilj:

- Povečanje števila kolesarjev na kolesarskih števcih za vsaj 10 %.

POVEČANJE ŠTEVILA KOLESARJEV (PLDP – povprečno število kolesarjev na dan)	Leto	2015	2020	2027
	Drenikova	1.200	1.300	1.500
	Celovška	2.700	2.900	3.200
	Dunajska	4.000	4.300	4.700

Kolesarjenje je dobra alternativa drugim prevoznim sredstvom za premikanje v mestu. Kot najučinkovitejše sredstvo se izkaže predvsem na krajših razdaljah (do 5 km) in dovolj učinkovito na srednje dolgih razdaljah (do 10 km) ter v gosteje poseljenih območjih. Zaradi nizkih stroškov vzdrževanja, hitrosti potovanja, pozitivnega vpliva na zmanjšanje onesnaženosti okolja in na zdravje ljudi pa tudi izkušenj, ki jih kolesarjenje prinaša uporabnikom, je kolesarjenje v urbanih naseljih vedno bolj priljubljena oblika gibanja. Mesta z dobro razvežano mrežo kolesarskih poti so tudi mesta s prepoznano najvišjo kakovostjo bivanja.

Ljubljana ima zaradi sorazmerno ravnega terena odlične pogoje za kolesarjenje in MOL si že več let prizadeva za vzpostavitev razvežane mreže kolesarskih poti. Vzpostavitev kolesa kot enakovrednega drugim prevoznim sredstvom si glede na rezultate ankete, opravljene v sklopu priprave te CPS, želijo tudi občani in občanke MOL, saj se jih več kot 90 % vprašanih strinja s trditvijo, da je na področju urejanja prometa treba izboljšati pogoje za kolesarjenje.



(Avtor fotografije: Volker Hoffmann)

DOSEŽKI

Bicikelj

Eden najpomembnejših in dobro sprejetih ukrepov na področju kolesarjenja je uvedba sistema izposoje koles Bicikelj. Ta ima po zadnjih podatkih 51 postaj in 510 koles (www.bicikelj.si), od odprtja v letu 2011 do zdaj pa je bilo v tem sistemu opravljenih več kot štiri milijone voženj.

Porast števila kolesarjev na števnih mestih

Kolesarska infrastruktura se je v zadnjih letih precej izboljšala predvsem v mestu in na nekaterih vpadnicah, temu primerno se je povečalo tudi število vsakodnevnih kolesarjev, kar potrjujejo tudi podatki o številu kolesarjev, zaznanih na avtomatskih števcih na ljubljanskih vpadnicah in glavnih povezovalnih cestah, ki kažejo na porast kolesarjev (na Dunajski cesti je bilo na primer marca 2015 opravljenih okoli 100.000 voženj, medtem ko je bilo leta 2017 v istem obdobju opravljenih več kot 130.000 voženj s kolesom).

Uvedbo sistema Bicikelj podpira kar 97 % vprašanih v anketi, opravljeni v sklopu priprave te CPS.

IZZIVI

Zveznost kolesarskih povezav

Kakovostna kolesarska infrastruktura se zagotavlja s petimi temeljnimi elementi: neprekinjenost, direktnost, privlačnost, varnost in udobnost kolesarskega omrežja (OPN MOL SD). Ljubljana stremi k povečanju kolesarskega prometa in zmanjšanju prometa osebnih vozil ter posledično k izboljšanju prometnih in bivalnih razmer, zato si bo še naprej prizadevala za vzpostavitev kakovostnega kolesarskega omrežja poti. Kljub številnim izboljšavam ostaja kolesarska infrastruktura na nekaterih delih še vedno pomanjkljiva (npr. nepovezane poti, pomanjkanje kolesarnic itn.) ali celo nevarna. Vedno večje število kolesarjev daje spodbude za urejanje varnih, prijetnih, udobnih in neprekinjenih v mestu pa tudi širše.

Regionalne kolesarske povezave

Vzpostavitev povezanih kolesarskih poti v regionalnem prostoru ostaja izziv urejanja prostora ne samo MOL, ampak tudi sosednjih občin. Vsaj del opravljenih dnevnih poti na delo in po vsakodnevnih opravkih v občini in iz sosednjih občin bi ob ustreznih kolesarskih povezavah pa tudi v kombinaciji z javnim prevozom uporabniki lahko opravili s kolesom.

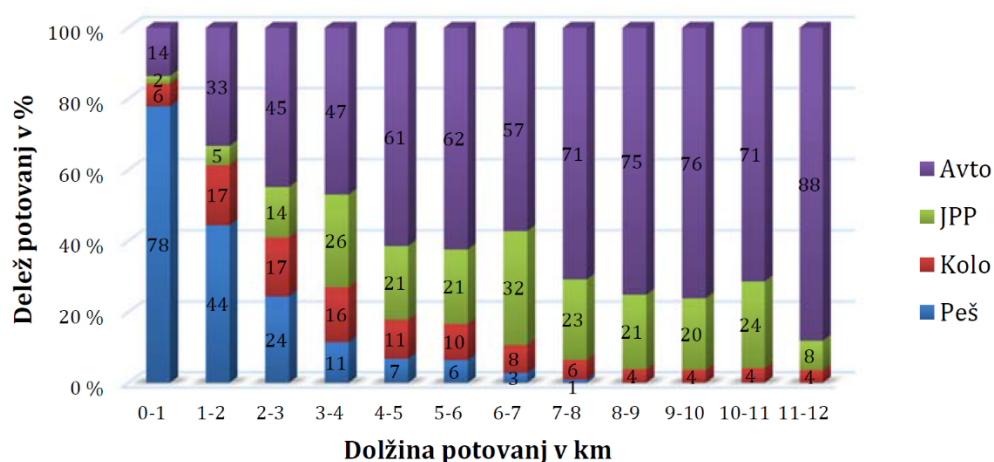
Kolesarjenje po vsakodnevnih opravkih

Čeprav je uporaba kolesa za dnevne poti v Ljubljani že tradicionalno zelo priljubljena, se po zadnjih podatkih trenutno več kot 60 % poti v Ljubljani tudi na kratkih razdaljah (do 5 km) opravi z osebnimi vozili (Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014). Z urejanjem kakovostne kolesarske infrastrukture in s spremembami navad prebivalcev je mogoče

doseči povečanje števila kolesarjev. Ciljne skupine za doseganje večjega števila kolesarjev so predvsem zaposleni in mladi (dijaki in študentje).

Podatki o uporabi koles v Københavnu na primer kažejo, da se kar 62 % ljudi na delo ali v šolo pripelje s kolesom, medtem ko se jih z avtomobilom pripelje le 9 %, 21 % pa se jih pripelje z javnim prevozom in 8 % jih pripešači (<http://www.copenhagenize.com/>).

Deleži potovanj po prometnih sredstvih in dolžini – prebivalci MOL



Graf: Deleži potovanj po prometnih sredstvih in dolžini – prebivalci MOL, 2013 (vir: Potovalne navade prebivalcev v MOL in LUR, 2014)



(Avtorica fotografije: Vita Kontić)

STRATEŠKI CILJI

5. Večji delež kolesarjev v prometu in večji delež poti, opravljen s kolesom

Prostorska zasnova, naravne značilnosti in velikost mesta omogočajo preprosto in časovno konkurenčno potovanje s kolesom. Z namenom povečanja uporabe koles po vsakodnevnih poteh bo MOL še naprej urejal kolesarsko infrastrukturo z vzpostavitvijo neprekinjene, udobne in varne mreže kolesarskih povezav. Odprava nevarnih točk v kolesarski mreži bo ena izmed prioritet pa tudi širitev sistema in izboljšanje delovanja izposoje koles Bicikelj. Poleg tega bodo organizirane promocijske aktivnosti, izboljšanje delovanja pa bo med drugim podpiral tudi mestni koordinator za kolesarjenje.

6. Boljša dostopnost za kolesarje

Prednost kolesarjev pred drugimi, predvsem motornimi prevoznimi sredstvi, je poleg urejanja udobnih, hitrih in varnih kolesarskih površin ob vseh vpadnicah in glavnih povezovalnih cestah eno izmed zagotovil za vzpostavitev varnih poti v mestu. Ureditev predfaze za kolesarje in pešce v semaforiziranih križiščih na prvo mesto postavlja nemotoriziran promet in spodbuja trajnostno mobilnost.

7. Večji delež kolesarjev iz sosednjih občin LUR

Potencial uporabe kolesa, predvsem v kombinaciji z javnim prevozom, v regiji še ni dovolj izkoriščen. Za doseganje večjega deleža kolesarjev iz sosednjih občin LUR si bo MOL prizadevala za vzpostavitev varnih in udobnih daljinskih (medkrajevnih) kolesarskih stez oz. poti, pri čemer bo sodelovala s sosednjimi občinami in z državo pri vzpostavljanju medobčinskih kolesarskih povezav. Spodbujala bo izboljšanje možnosti prevoza koles na avtobusih in vlakih.

8. Zagotavljanje podporne infrastrukture za kolesarje

Celovito urejanje kolesarske infrastrukture zajema tudi zagotavljanje varnega shranjevanja koles (stojala in kolesarnice). Vedno večji poudarek se namenja urejanju infrastrukture za električna kolesa (polnilnice, kolesarnice). Električna kolesa so posebej učinkovita na srednje dolgih in daljših razdaljah pa tudi za starejše in ljudi, ki težje kolesarijo.

III. STEBER: Več ljudi uporablja javni potniški promet

Operativni cilj:

- Povečanje števila potovanj z LPP do leta 2020 za 10 % in do leta 2027 za 30 %.

POVEČANJE ŠTEVILA POTOVANJ Z LPP	2015	2020	2027
	38,000.000	42,000.000	50,000.000

Kakovosten javni potniški promet predstavlja hrbenico mobilnosti v velikih in srednje velikih mestih, kamor sodi tudi Ljubljana, hkrati pa lahko zagotavlja optimalne pogoje dostopnosti tudi iz širše metropolitanske regije. Zagotavljanje privlačnega, hitrega in udobnega javnega potniškega prometa je nujno pri zagotavljanju osrednje vloge mobilnosti v mestu in širše. Kakovostna ponudba javnega potniškega prometa mora biti hitra, dostopna in ugodna; omogočati mora možnost preprostega prestopanja med različnimi prevoznimi sredstvi (avtobus – vlak – kolo – avtomobil). Temelji kakovostne ponudbe javnega potniškega prometa so: sodelovanje med avtobusnimi ter železniškimi prevozi, ponudba novih, udobnih, kapacitetno zmogljivih ter do okolja prijaznih vozil pa tudi kakovostna informacijska podpora sistemu in uporabnikom. Le tak sistem javnega potniškega prometa bo konkurenčen osebnemu vozilu in bo zmožel prevzeti vodilno vlogo mobilnosti v Ljubljani ter širši urbani regiji.

V zadnjem obdobju se Ljubljana srečuje z upadanjem števila potovanj na Ljubljanskem potniškem prometu, in sicer kljub veliko ukrepom in trudu pristojnih za izboljšanje storitev prevoza. Velik potencial izboljšanja JPP predstavlja tudi železnica, ki v zdajšnji vlogi prevzema le zelo majhen delež potnikov v JPP.

V prihodnjem desetletju želi Ljubljana zaustaviti in preobrniti trend upadanja števila potovanj na LPP. Delež opravljenih potovanj z JPP želi Ljubljana povečati na 16 % vseh opravljenih poti v mestu. Za doseg tega cilja bo v prihodnjih letih treba obstoječe število potovanj z JPP povečati za 30 %.

DOSEŽKI

Stalno obnavljanje voznega parka (bolj zeleni vozni park)

Ljubljanski potniški promet je pomembno izboljšal nekatere elemente ponudbe. Zadnja leta je močno obnovil vozni park. Velika večina avtobusov je sorazmerno novih, vsi avtobusi so nizkopodni, klimatizirani, vse več pa jih kot pogon uporablja do okolja prijazna goriva. Prav tako vse več avtobusov omogoča enostaven dostop za osebe z oviranostmi, hkrati pa LPP v ta namen nudi tudi storitev prometne pisarne in prevoza na klic. Tudi v prihodnjih letih bo LPP nadaljeval prenovu voznega parka z vidika udobja in z vidika varstva okolja.

Uvedba rumenih pasov na nekaterih vpadnicah

Na nekaterih vpadnicah (Barjanska, Celovška, Dunajska) so bili vzpostavljeni krajši odseki rumenih pasov za javni potniški promet, v zadnjem času pa so bile uvedene tudi nekatere nove linije mestnega prometa. Čeprav je bil ukrep dober in je zagotovil hitrejše potovanje ter bolj zanesljivo napoved

prihodov avtobusov, obenem pa kratkoročno prinesel celo obrnitev trenda upadanja števila potovanj, je bila dolžina rumenih pasov premajhna, križišča pa takšni ureditvi neprilagojena, zato se hitrosti avtobusov niso dovolj povečale, da bi JPP lahko ostal konkurenčen.

Prikazovalniki odhodov in prihodov avtobusov na postajališčih

Pomemben korak k udobju in privabljanju novih potnikov so tudi prikazovalniki odhodov in prihodov na glavnih postajališčih LPP. Prikazovalniki pomembno pripomorejo k lažjemu načrtovanju poti in prilagajanju poti željam posameznika ter tako pomembno vplivajo na povečanje uporabe JPP.

Podaljševanje linij LPP v LUR

S podaljševanjem linij mestnega prometa v sosednje občine LUR sta prevoznik in mesto storila velik korak k zmanjšanju dnevnih migracij z avtomobilom na račun povečane uporabe JPP. Podaljšane linije v sosednje občine so med prebivalci Ljubljane in okoliških občin dobro sprejete, avtobusi pa polni.

Urbana

Brezgotovinsko plačevanje s kartico Urbana omogoča prestopanje znotraj 90-minutnega intervala za ceno ene vožnje. Hkrati omogoča tudi plačilo vrste drugih storitev, ki jih nudi mesto, npr. uporabo koles v sistemu Bikelj, parkiranje, tudi po sistemu P+R, vožnjo z vzpenjačo na Ljubljanski grad itd.). V pripravi je tudi državni projekt integrirane vozovnice, ki bi vrednost in funkcionalnost Urbane še nadgradil ter pomembno vplival na izboljšanje deleža uporabe JPP. Na voljo je tudi mobilna aplikacija Urbana.



(Avtor fotografije: Volker Hoffmann)

IZZIVI

Ustaviti trend upadanja uporabe LPP

Uporaba avtobusa v Ljubljani v zadnjem obdobju upada. Razlogov za manjše število potnikov je več; med njimi ne gre zanemariti boljše ponudbe in večjega koriščenja drugih trajnostnih načinov potovanja (pešačenje, kolesarjenje, širjenje ponudbe Biciklja itn.) ter porasta drugih oblik javnega prevoza, kot so: Kavalir, električni vlakec, vzpenjača, deljenje vozil in podobno. Kljub veliko ukrepom na področju LPP ta še vedno ni dovolj hiter in tako konkurenčen drugim načinom prevoza v mestu pa tudi širše.

Vključevanje železnice v mestni promet

Eden glavnih izzivov v mestu pa tudi širše v regiji in državi je vzpostavitev boljših pogojev za uporabo železniškega potniškega prometa. Železnica je lahko ob primerni ureditvi in organizaciji konkurenčna osebnemu vozilu, posebej pri poteh v središče mesta, kjer z avtomobilom čas izgubljamo ne samo v zastojih, ampak tudi z iskanjem prostega parkirnega mesta. Možnosti razvoja JPP z vključevanjem železnice v mestni potniški promet in prevzemanje večje vloge v regijskem potniškem prometu so velike in jih je treba v prihodnosti v čim večji meri izkoristiti.

Hitrost avtobusa na glavnih vpadnicah

Vzpostavitev rumenih pasov je pomembno vplivala na hitrost avtobusov na vpadnicah, hitrost potovanja pa se je na teh delih dvignila za približno 25 odstotkov. Vendar pa je rumenih pasov premalo, njihove dolžine pa prekratke, da bi pomembneje vplivali na hitrosti avtobusov v celotni mreži. Tako je hitrost avtobusov še vedno prenizka, da bi bil ta konkurenčen drugim načinom prevoza v mestu. Trend potovanja z avtobusom kot prevoznim sredstvom je zato še naprej v upadanju, hitrost potovanja pa je eden ključnih razlogov za to.

Intermodalnost

Z gradnjo parkirišč parkiraj in se pelji (P+R) je Ljubljana naredila velik korak k vzpostavljanju temeljev intermodalnosti (uporabe različnih prevoznih sredstev). Poleg tega jih v zadnjem času opremlja tudi s postajališči izposoje koles (Bicikelj), kar dodatno pripomore k izkoriščanju vseh vrst prevoznih sredstev. Rezerve tako ostajajo pri povezanosti železnice (postajališča, vozni redi) z LPP pa tudi Bicikljem oziroma z vključenostjo železnice v sistem javnih prevozov, ki ga ponuja mesto.

Več kot 80 % vprašanih v anketi se strinja, da je treba izboljšati avtobusni javni potniški promet, kar okoli 90 % vprašanih pa se strinja, da treba izboljšati železniški javni potniški promet.

STRATEŠKI CILJI

9. Sprememba potovalnih navad in večji delež potnikov z javnim potniškim prometom

Z izobraževanjem in s promocijo uporabe JPP ter z zagotavljanjem hitre in udobne ponudbe JPP si bo Ljubljana prizadevala za spremembe potovalnih navad občanov in dnevnih migrantov, tako da bo naraščal delež potnikov z javnim potniškim prometom.

10. Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil

Hitrejši potovalni čas avtobusov na vpadnicah bo Ljubljana zagotovila z nadaljnjim urejanjem rumenih pasov ob hkratnem urejanju križišč, v katerih bo omogočena prednostna vožnja avtobusu.

11. Hitrejše in udobnejše potovanje do cilja

Za udobje bo poleg hitrosti mesto poskrbelo s smiselno vzpostavljeno mrežo linij LPP, ki bodo vključevale tudi večje število tangencialnih povezav, z nadgrajevanjem podaljšanih linij v sosednje občine ter z neposredno povezavo parkirišč P+R s središčem mesta. Poleg tega bo za udobje potnikov poskrbljeno z dostopom do interneta in zagotavljanjem kakovostne informacijske podpore ter z urejenimi postajališči JPP.

12. Razvoj mestne železnice na obstoječih železniških tirih

Vloga mestne železnice je bila do zdaj zanemarjena, Slovenske železnice pa nepripravljene na nadgradnjo ponudbe potniškega prometa. Ljubljana si bo v prihodnosti aktivno prizadevala za hitrejši razvoj ponudbe potniškega prometa na železnici in prevzemanje vloge železnice v mestnem potniškem prometu. Glavni ukrepi, ki bi bili za takšno ureditev potrebni, so: podaljševanje linij prek glavne železniške postaje, opremljanje postajališč z urbano opremo in dodatna železniška postajališča v mestnem območju MOL.

13. Prenovljena Avtobusna in Železniška postaja Ljubljana

Glavna avtobusna in železniška postaja že dolgo časa ne omogočata optimalnega razvoja JPP v mestu pa tudi širše. Kapacitetno sta na robu svojih zmogljivosti, potnikom pa ne nudita potrebnega udobja in storitev pa tudi ne kakovostne in prijetne peš (in kolesarske) povezave do središča mesta. Ljubljana je zato v preteklosti v sklopu projekta Potniškega centra Ljubljana (PCL) ves čas aktivno sodelovala in v okviru svojih pristojnosti izpolnila vse obveze. Na takšen način bo pri urejanju te problematike delovala tudi v prihodnje.

14. Lažje kombiniranje različnih vrst prometa

Omogočanje kombiniranja različnih prevoznih sredstev ima pomemben vpliv na zmanjševanje uporabe avtomobila in izboljšanje uporabe trajnostnih načinov prevoza. Ljubljana je v preteklosti že zagotovila vrsto takšnih ureditev, še naprej pa jih bo nadgrajevala in dopolnjevala z izgradnjo P+R, ki bodo opremljena s postajališči Biciklja in bodo omogočala varno shranjevanje tudi lastniških koles. Hkrati bo zagotovila tudi možnost navezave na železniški promet, vse skupaj pa bo povezano z informacijsko platformo, ki bo uporabnikom omogočala pregled in načrtovanje poti z javnimi prevoznimi sredstvi.

15. Sodoben in do okolja prijazen vozni park LPP

Ljubljana bo z rednim posodabljanjem voznega parka Ljubljanskega potniškega prometa skrbela za sodoben in do uporabnika prijazen javni potniški promet. Za zmanjšanje onesnaženosti okolja bo pri prenovi voznega parka prednost namenjena nakupu in uporabi vozil na stisnjen zemeljski plin (CNG) in električni pogon.

IV. STEBER: Optimiziran motorni promet

Operativni cilj:

- Zmanjšanje števila potovanj na vpadnicah, opravljenih z osebnimi motornimi vozili, za 20 %.

ZMANJŠATI ŠTEVILO VOŽENJ Z AVTOMOBILOM NA TREH GLAVNIH VPADNICAH ZA 20 %	Dunajska (železniški podvoz) – PLDP	Celovška (železniški podvoz) – PLDP	Tržaška (AC – Gruda) – PLDP
	2010: 32.250 vozil	2010: 33.706 vozil	2010: 33.500 vozil
	2015: 29.000 vozil	2015: 34.000 vozil	2015: 31.500 vozil
	2020: 26.000 vozil	2020: 30.500 vozil	2020: 28.500 vozil
	2027: 23.000 vozil	2027: 27.000 vozil	2027: 25.000 vozil

Z rastjo motorizacije so se prometne razmere v Ljubljani v preteklosti odmikale od postavljenih ciljev trajnostne mobilnosti. Izkušnje Ljubljane pa tudi veliko mest po Evropi kažejo, da je nesmiselno slediti rasti motorizacije z gradnjo nove in s širjenjem obstoječe infrastrukture. Takšne rešitve kratkoročno izboljšujejo stanje in zmanjšujejo zastoje, čez čas pa se zaradi izboljšanja pogojev število vozil poveča in zastoji se ponovijo, tokrat s še večjim številom vozil in voznih pasov. Hkrati spremenjeni pogoji negativno vplivajo tudi na uporabo javnega potniškega prometa in izbiro kolesa kot prevoznega sredstva v mestu*.

Napredna, moderna in pametna mesta zato težave, ki jih povzroča motorni promet, rešujejo na drugačen način. Z optimizacijo obstoječih cest, ki dajejo prednost trajnostnim načinom prevoza v mestu, ustvarjajo razmere, v katerih so javni potniški promet, uporaba kolesa in pešačenje bolj praktična, udobnejša in hitrejša izbira. S takšnim pristopom k urejanju prometa v mestu se zagotovi optimalno stopnjo mobilnosti za vse prebivalce in prebivalke mesta, močno se prispeva k manjšemu onesnaženju zraka, obremenjenosti s hrupom ter k zmanjšanju števila težkih prometnih nesreč, zaradi aktivnega življenjskega sloga pa se izboljšuje tudi podoba javnega zdravja.

Ljubljana je v zadnjih letih storila velik korak naprej k spodbujanju in uporabi trajnostnih načinov prevoza, na kar ne nazadnje kažejo tudi raziskave, opravljene v zadnjih letih. Uporaba avtomobila se je zmanjšala, manjše je tudi število potovanj, opravljenih z avtomobilom. Rezultat je posledica premišljenega in usmerjenega načrtovanja v izboljšanje infrastrukture za pešce in kolesarje ter javni potniški promet.

V prihodnjem desetletju želi Ljubljana doseči zmanjšanje števila potovanj z avtomobilom na le tretjino vseh opravljenih poti v mestu. Za doseg tega cilja bo v prihodnjih letih treba obstoječi avtomobilski promet zmanjšati za 20 %. Ključ za doseganje tega cilja so zastavljeni in v nadaljevanju predstavljeni strateški cilji.

*Pojav je poznan kot Downs-Thompsonov paradoks.

DOSEŽKI

Območja, zaprta za osebni promet

V zadnjih letih je Ljubljana močno povečala površino območij, namenjenih izključno pešcem in kolesarjem. Območje za pešce v središču mesta je močno povečala, hkrati pa je preuredila Slovensko cesto na način, ki zmanjšuje rabo osebnega vozila in spodbuja uporabo javnega potniškega prometa, kolesarjenja in hoje. Tak pristop k urejanju prometa je že obrodil sadove, saj je delež pešcev in potovanj, opravljenih s pešačenjem, v zadnjih letih v Ljubljani močno narastel.

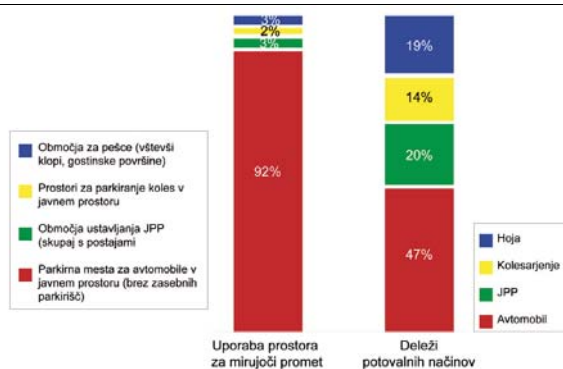
Gradnja P+R

K zmanjšanju vplivov dnevnih delovnih migracij pa tudi voženj z obrobni delov MOL je mesto aktivno pristopilo h gradnji parkirišč parkiraj in se pelji (P+R). Na nekaterih glavnih vpadnicah v mesto so takšna parkirišča zelo dobro sprejeta in zasedena, pri nekaterih pa bo potrebne še nekaj dodatne promocije za večjo zasedenost. V prihodnosti bo mesto nadaljevalo gradnjo parkirišč P+R na vseh glavnih vstopnih točkah v mesto in tako zmanjšalo pritisk na širše mestno središče z osebnim prometom.

Gradnja garažnih hiš in umikanje parkirnih mest pod zemljo

Avtomobil je v povprečju v uporabi le eno uro na dan, preostanek dneva pa miruje. Vsako parkirno mesto na površju zavzame med 15 in 30 m² dragocenega javnega prostora, predvsem v gosto poseljenih območjih pa je takšna potrata odprtega javnega prostora nesmiselna. Ljubljana se je zato v preteklih letih posvetila gradnji podzemnih garažnih hiš ter tako dosegla umik parkiranih avtomobilov pod zemljo in sprostitev prej zasedenih javnih površin, ki jih je uspešno napolnila z novimi, prijetnejšimi in primernejšimi vsebinami.

Raziskava uporabe javnega prostora za parkiranje v Gradcu v Avstriji je pokazala, da se 92 % javnega prostora uporablja za parkiranje avtomobilov (to ne vključuje zasebnih parkirnih mest in garaž). Le 2 % sta namenjena parkiranju koles, 3 % zasedajo območja, ki bi jih lahko označili za območja za pešce (vštevši klopi, gostinske površine itd.), 3 % pa so namenjeni JPP (skupaj s postajami). Raziskava kaže, kakšno prednost pri uporabi javnega prostora imajo avtomobili glede na njihov bistveno manjši delež v mestnem prometu.

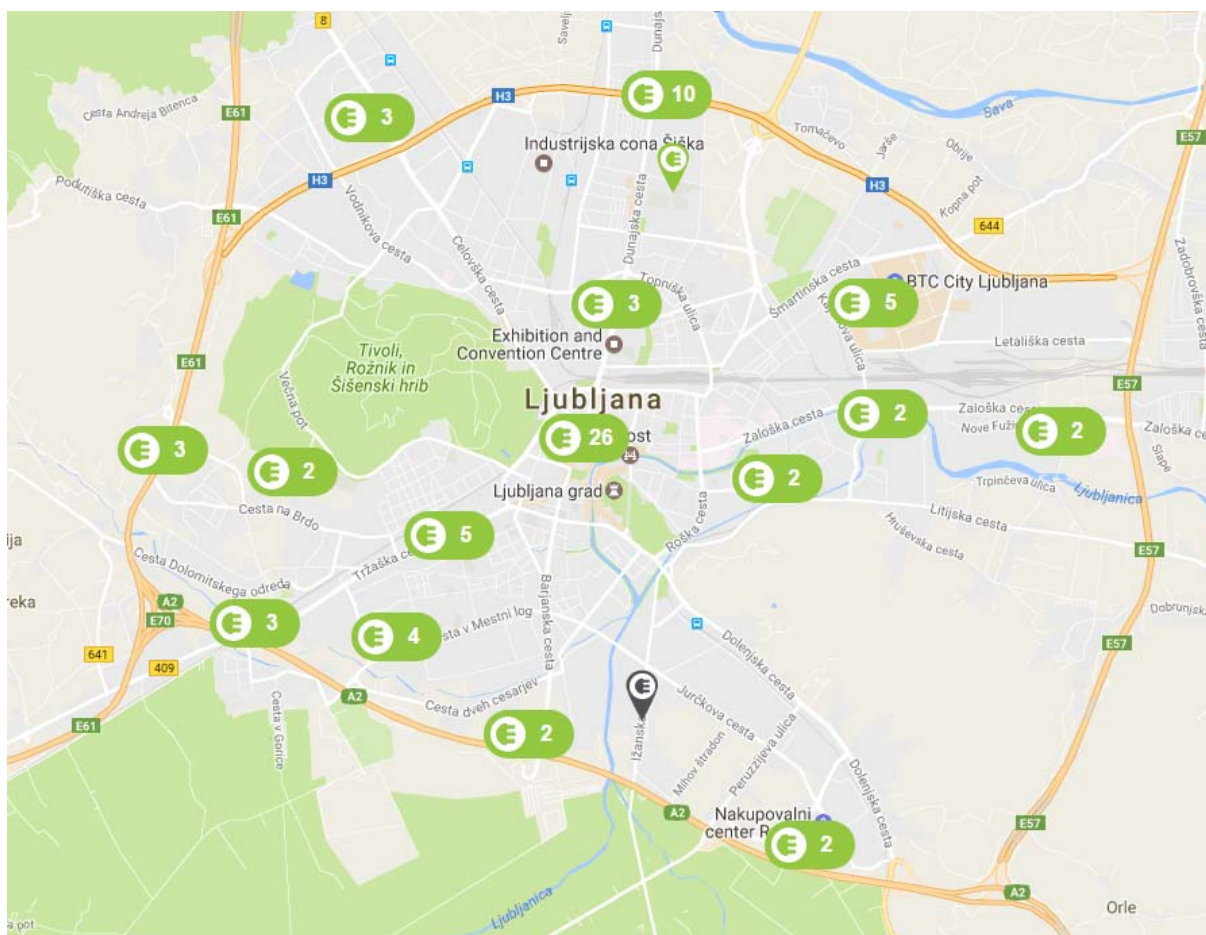


Vir: FGM, 2011, in mesto Gradec, 2013.

Graf: Uporaba prostora za mirujoči promet in delež potovalnih načinov v Gradcu v Avstriji (Push & Pull, 2015)

Elektromobilnost

Vozni park je v Sloveniji v povprečju star skoraj 10 let, emisije, ki jih tak avtomobil s pogonom na notranje izgorovanje izpusti v ozračje, pa so neprimerno večje od novejših vozil. Še korak dlje k čistejšemu ozračju predstavlja električna mobilnost. V preteklih letih je Ljubljana pospešeno razvijala strategijo elektromobilnosti in hkrati povečevala število polnilnih postaj v mestu ter jih primerno promovirala. Rezultat je naraščajoč delež električnih vozil v prometu in veliko število polnilnih mest, pri čemer se Ljubljana glede na število prebivalcev uvršča med vodilna mesta v Evropi.



Slika: Število polnilnih mest v Ljubljani (vir: <https://www.gremonaelektriko.si/>)

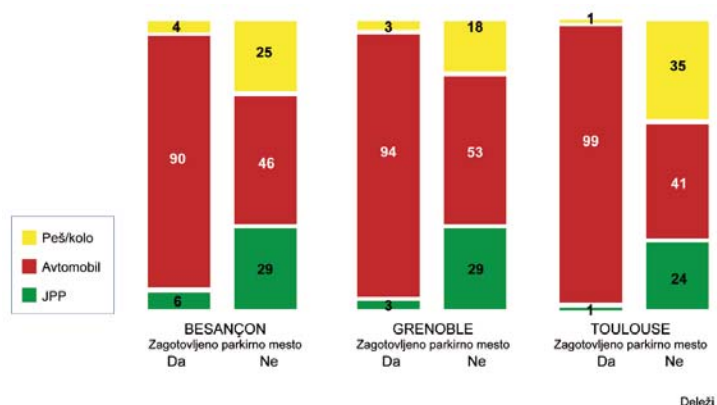
Parkirna politika

Ljubljana je že pred časom spoznala, da je pri načrtovanju in urejanju prostora malo področij, ki bi lahko imela toliko pozitivnih učinkov na kakovost bivanja, spremembe vedenja in potovalnih navad, kot jih prinaša pravno upravljanje parkiranja. S tem namenom je sprejela parkirno politiko in sčasoma širila območja plačljivega parkiranja vse do avtocestnega obroča. K problemu pomanjkanja parkirnih mest v stanovanjskih soseskah in gosteje poseljenih območjih je pristopila z urejanjem enosmernih ulic in obcestnega parkiranja, s tem pa učinkovito rešila prej neurejene pogoje parkiranja brez povečanja površin za motorni promet ter močno zmanjšala število tranzitnih voženj na teh območjih. Pri tem je z možnostjo ugodnega nakupa dovolilnic prebivalcem zagotovila prednost pri parkiranju, z uvedbo

plačljivega parkiranja pa zmanjšala število parkiranih vozil dnevnih migrantov ter s tem pripomogla k izbiri trajnostnih prevoznih sredstev pa tudi k sproščanju prej zasedenih javnih površin.

Eden glavnih dejavnikov pri izbiri potovalnega načina na začetku poti, tj. običajno doma, je (pričakovana) razpoložljivost parkirnega mesta na cilju. Zagotovljeno parkirno mesto na sami lokaciji delovnega mesta je denimo dejavnik, ki pomembno vpliva na odločitev zaposlenih, da se bodo na delo odpeljali z avtomobilom. Podatki iz nekaterih francoskih in švicarskih mest kažejo, da se zaposleni, ki imajo v službi zagotovljeno parkirno mesto, na delo mnogo pogosteje vozijo z avtomobilom kot tisti, ki ga nimajo oziroma ki imajo omejene možnosti parkiranja.

Omejitev brezplačnega parkiranja oziroma razpoložljivost le plačljivih parkirnih mest ali kakršnokoli drugačno upravljanje parkiranja privede do bistvene spremembe v vedenju uporabnikov avtomobilov.



Vir: Citadins face à l'automobilité – primerjalna analiza lokalnih skupnosti Besançon, Grenoble, Toulouse, Bern, Ženeva in Lozana, 1998.

Graf: Potovalne navade s parkirnim mestom in brez njega (Push & Pull, 2015)

Postavitev novih parkirišč P+R na vpadnicah podpira več kot 90 % vprašanih v anketi, izvedeni v sklopu priprave te CPS.

IZZIVI

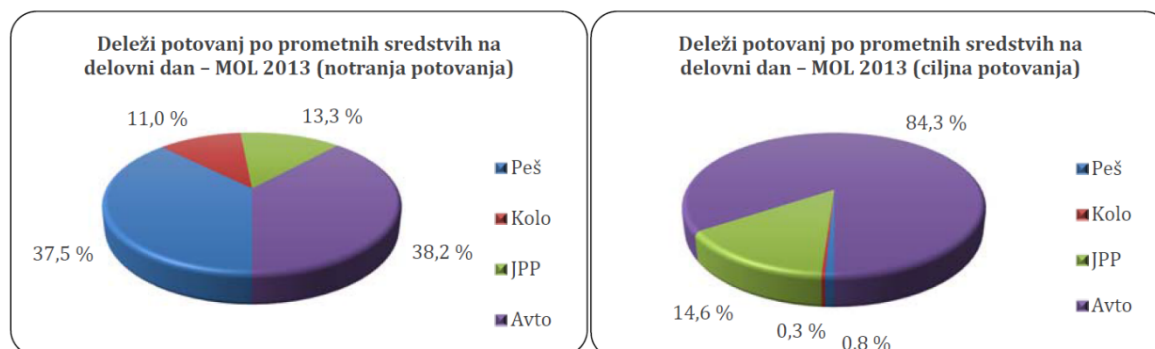
Dnevni migranti, vezani na osebna vozila

Ljubljana je glavno mesto države in kot tako predstavlja najpomembnejše državno prometno vozlišče, hkrati pa je središče statistične Osrednjeslovenske regije in Ljubljanske urbane regije. Kot regionalno središče ima vodilno vlogo med vsemi 26 občinami ter daleč največje število delovnih mest. V zadnjem času so na poselitev vplivali različni dejavniki in procesi (urbanizacija, suburbanizacija in nastajanje somestja). Za obmestna in zunajmestna območja Ljubljane je značilna razpršena poselitev, ki v kombinaciji z gospodarsko razvitostjo Ljubljane spodbuja veliko dnevnih delovnih migracij. Tako se je na delo v Ljubljano v letu 2016 dnevno vozilo okoli 116.000 ljudi (SURS, 2017). Približno polovica jih prebiva v območju Ljubljanske regije, preostali pa se vozijo celo iz bolj oddaljenih krajev.

Še vedno veliko potovanj z osebnim vozilom

Kljub velikim korakom in vloženemu trudu so spremembe na pot trajnostne mobilnosti dolgotrajen in zahteven proces. Čeprav se v zadnjih letih povečuje predvsem število potovanj, opravljenih peš, pa je še vedno veliko voženj opravljenih z avtomobilom. Velik del teh voženj je posledica dnevnih delovnih

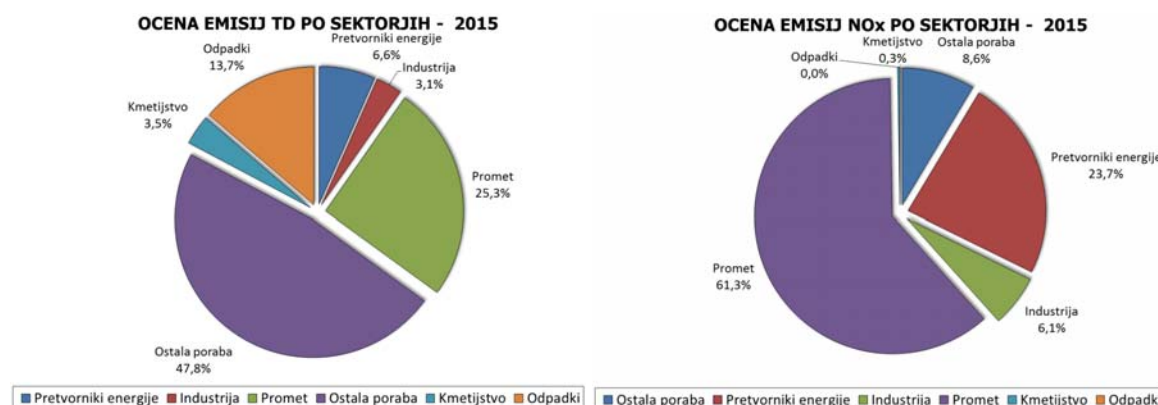
migracij v Ljubljano, pri čemer je uporaba avtomobila kot osnovnega prevoznega sredstva veliko višja kot med prebivalci Ljubljane.



Graf: Deleži potovanj, ki so bila v celoti opravljena znotraj MOL (notranja potovanja), po prometnih sredstvih – 2013 (levi graf) in Deleži potovanj, ki so se začela na območju LUR in končala na območju MOL (ciljna potovanja) po prometnih sredstvih – 2013 (desni graf) (vir: Potovalne navade prebivalcev v MOL in LUR, 2014)

Kakovost zraka

Ljubljana je izvedla številne ukrepe s področja trajnostne mobilnosti in energetike za izboljšanje zraka. Tudi izmerjene vrednosti delcev PM10 nedvomno kažejo, da se onesnaženost zraka v Ljubljani kljub velikim letnim nihanjem, ki so posledica trenutnih vremenskih razmer postopoma, a vztrajno zmanjšuje. Onesnaženost z delci, tako na ravni povprečne letne vrednosti kakor tudi glede števila preseganj v toplem delu leta (izven kurilne sezone), se je bistveno zmanjšala. Hkrati je pomembno, da na prometni postaji Ljubljana Center povprečna letna vrednost delcev že nekaj let ni presegla dovoljene vrednosti 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Še vedno pa presega dovoljeno vrednost 35 dni v koledarskem letu. Tudi vrednosti NO_2 in NO_x so že nekaj let pod mejnimi vrednostmi. Slabša kakovost zraka je v zimskem času, v obdobju kurjenja, in ob hkratnem pojavu neugodnih vremenskih razmer (neprevetrenost, številne inverzije, kotlinska lega). Največji problem zimske sezone so še vedno individualna kurišča na območju celotne Ljubljanske kotline, zlasti na gosteje poseljenih območjih, ki za ogrevanje uporabljajo lesno biomaso.



Grafa: Podatki o virih trdih delcev in emisijah NO_x

Osebna vozila vplivajo na učinkovitost delovanja JPP

Prometni zastoji so stalnica na glavnih prometnicah v Ljubljani. Predvsem v jutranji in popoldanski konici, ko večina prebivalstva prihaja na delo oziroma odhaja z dela, so ceste in križišča preobremenjeni. Posledica takšnega stanja in trenutne prometne ureditve na glavnih prometnicah je tudi v upočasnjem javnem avtobusnem prevozu. Ta zaradi zasedenosti cest z avtomobili ne more dosegati takšnih hitrosti potovanja, da bi ljudi privabil k večji uporabi.



(Avtor fotografije: Nik Rován)

STRATEŠKI CILJI

16. Manj voženj z avtomobilom

Manj voženj z osebnim vozilom bo Ljubljana dosegla s premišljenim in prostorsko smiselnim umirjanjem motornega prometa, hkrati pa bo s širjenjem in z načrtovanjem prostora po meri pešca in kolesarja spodbujala alternativne načine premikanja po mestu. Hkrati bo smiselno poskrbela za možnost parkiranja prebivalcev v prometno in okoljsko obremenjenih in občutljivih območjih večjih sosesk, v katerih zaradi močnega pomanjkanja parkirnih mest avtomobili zasedajo tudi druge javne (in zasebne) površine.

17. Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom

Zmanjšanje prometnih obremenitev, ki jih povzročijo dnevno delovni migranti, se bo Ljubljana lotila z nadaljevanjem in nadgradnjo restriktivne parkirne politike skupaj z nadzorom in s sankcioniranjem prometnih prekrškov. Kot alternativo osebnemu vozilu bo prebivalcem in obiskovalcem ponudila alternativne možnosti, kot so: izboljšana ponudba javnega potniškega prometa, gradnja parkirišč P+R in sodelovanje pri optimizaciji osebnega prometa, kot sta souporaba vozil (angl. carpool) in nadaljnji razvoj deljenja vozil (angl. car sharing). Ob premajhni učinkovitosti vseh sprejetih in izvedenih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti bo MOL preverila tudi možnosti uvedbe takse za vstop v mesto.

18. Učinkovita parkirna politika

Javni prostor ima na območjih goste pozidave z družbenega, ekonomskega in z okoljskega vidika višjo vrednost, če se uporablja za kaj drugega kot za brezplačno parkiranje avtomobilov. Zaradi čezmerne ponudbe parkirnih mest nastaja še več prometnih zastojev, poleg tega je ovirana dostopnost za vse – pešce, kolesarje, uporabnike JPP in voznike avtomobilov.

Ljubljana bo k urejanju parkirne problematike v mestu pristopila predvsem z organizacijskimi ukrepi, z urejanjem parkiranja v nekaterih (bolj obremenjenih) soseskah pa tudi z urejanjem parkiranja in dostopa turističnih avtobusov. K učinkovitemu upravljanju parkiranja bo pristopila s smiselno in za izpolnjevanje končnega cilja zastavljeno diferencirano cenovno politiko, ki brezplačnega parkiranja na javnih površinah za dnevne migrante ne bo omogočala. K učinkovitemu upravljanju parkiranja bo pristopila tudi z izdelavo mobilnostnih načrtov ter vzpostavljanjem pametnih informacijskih rešitev za upravljanje mirujočega prometa in vodenja do prostih parkirnih mest.

19. Preureditev cest in križišč za večjo varnost kolesarjev in pešcev ter hitrejšo pretočnost JPP in prometa z osebnimi avtomobili

Boljše pogoje in večjo pretočnost v križiščih za motorni promet bo Ljubljana zagotavljala na način, ki ne bo negativno vplival na varnost, udobje ali na hitrost potovanja s trajnostnimi prevoznimi sredstvi. Tako bo pri rekonstrukcijah cest in križišč dosledno upoštevala ne samo cilj izboljšanja pogojev za motorni promet, ampak tudi smernice za načrtovanje peš in kolesarskega prometa, pozornost pa bo namenila tudi hitrosti potovanja s sredstvi JPP.

20. Manjša onesnaženost

Za zmanjšanje onesnaženosti na račun prometa bo Ljubljana v prihodnjih letih pospešeno nadaljevala razvoj elektromobilnosti na strateški pa tudi izvedbeni ravni, hkrati pa bo za manjše onesnaževanje poskrbela tudi s podporno infrastrukturo za vozila na stisnjen zemeljski plin (CNG). Za čistejše okolje bo skrbela tudi s posodobitvami voznega parka mestne uprave in vozil komunalnih služb, ki bo v prihodnje temeljil na vozilih na stisnjen zemeljski plin (CNG) ali utekočinjen naftni plin (LPG) ter na električnih vozilih. Aktivno bo spremljala stanje okolja in trende ter sprejemala potrebne ukrepe glede na rezultate meritev.

21. Zelena mestna logistika

Tovorni promet s ciljem v Ljubljani in dostavne službe veliko prispevajo k številu poti, opravljenih z motornimi prevoznimi sredstvi. Dostavna in tovarna vozila okolje in prostor obremenjujejo še bolj kot avtomobili, zato se bo Ljubljana v naslednjih letih trudila optimizirati promet, ki je posledica logističnih dejavnosti. Tako bo sodelovala pri izvedbi manjših konsolidacijskih centrov v mestu pa tudi velikega intermodalnega logističnega terminala. Spodbujala bo dostavo na kolesih (predvsem znotraj AC-obročja) in na različne načine uporabo čistejših vozil za dostavo. Hkrati bo v središču mesta, na osrednji mestni tržnici ob njeni celoviti prenovi, poskrbela za izboljšanje pogojev dostave z gradnjo garažne hiše ter na površju obogatila javni prostor in tako prispevala k oživitvi tržnice.

7 AKCIJSKI NAČRT

Pomen kratic:

OGDP	Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet
SLS	Služba za lokalno samoupravo
OOJ	Odsek za odnose z javnostmi
OPVI	Odsek za predšolsko vzgojo in izobraževanje
SPVCP	Svet za preventivo in varnost v cestnem prometu
OZSV	Oddelek za zdravje in socialno varstvo
SRPI	Služba za razvojne projekte in investicije
OVO	Oddelek za varstvo okolja
MR	Mestno redarstvo
RRA LUR	Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije
LPP	Ljubljanski potniški promet
JP LPT	Javno podjetje, Ljubljanska parkirišča in tržnice
JHL	Javni holding Ljubljana
SŽ	Slovenske železnice
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
DARS	Družba za avtoceste Republike Slovenije

Legenda ciljev in stebrov:

<i>STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI</i>	<i>STRATEŠKI CILJI</i>
I. STEBER: Več ljudi pešači	1. Večji delež in večje zadovoljstvo pešcev v prometu na ravni celotnega mesta 2. Boljša dostopnost do središča mesta za pešce 3. Večji delež šolarjev, ki v šolo pešačijo 4. Urejanje peš površin, tako da so dostopne in varne za vse uporabnike
II. STEBER: Več ljudi kolesari	5. Večji delež kolesarjev v prometu in večji delež poti, opravljen s kolesom 6. Boljša dostopnost za kolesarje 7. Večji delež kolesarjev iz sosednjih občin LUR 8. Zagotavljanje podporne infrastrukture za kolesarje
III. STEBER: Več ljudi uporablja javni potniški promet	9. Sprememba potovalnih navad in večji delež potnikov z JPP 10. Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil 11. Hitrejše in udobnejše potovanje do cilja 12. Razvoj mestne železnice na obstoječih železniških tirih* 13. Prenovljena Avtobusna in Železniška postaja Ljubljana* 14. Lažje kombiniranje različnih vrst prometa 15. Sodoben in do okolja prijazen vozni park LPP
IV. STEBER: Optimiziran motorni promet	16. Manj voženj z avtomobilom 17. Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom 18. Učinkovita parkirna politika 19. Preureditev cest in križišč za večjo varnost kolesarjev in pešcev ter hitrejšo pretočnost JPP in prometa z osebnimi avtomobili 20. Manjša onesnaženost 21. Zelena mestna logistika
<i>Opomba: * ob navedbi projekta pomeni, da izvedba ni v pristojnosti Mestne občine Ljubljana</i>	

STEBER	CILJ	UKREP	OCENA VREDNOSTI	NOSILEC IZVAJANJA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
I.	1	Širitev peš cone v središču mesta in posameznih ČS	500.000	nosilec: OGDP sodeluje: SLS	kontinuirano
I.	1	Preureditve ulic po načelu skupnega prometnega prostora	2.000.000		kontinuirano
I.	1	Širitev in dograditev pločnikov	200.000		kontinuirano
I.	1	Preurejeni ali novi javni prostori v soseskah	1.000.000		kontinuirano
I., II	1, 5	Širitev 30 km/h con v soseskah in celovito umirjanje prometa v teh conah	50.000		^P kontinuirano
I.	2	Ureditev širokih in udobnih površin za pešce ob vpadnicah	200.000	OGDP	kontinuirano
I.	2	Novi drevoredi ob vpadnicah in drugih cestah (za prijetnejše pešačenje)	2.000.000	nosilec: OGDP sodeluje: Snaga	kontinuirano
I.	2	Gradnja sredinskih otokov (npr. na vpadnicah, glavnih mestnih cestah,...)	150.000	OGDP	kontinuirano
I.	2, 1	Novi in dvignjeni prehodi za pešce	150.000		^P kontinuirano
I.	1, 3	Promocijske in izobraževalne aktivnosti	10.000	nosilec: OPVI , OOJ , SLS sodeluje: SPVCP	kontinuirano
I., II.	3, 5	Urejanje varnih šolskih poti (30 km/h cone, celovito umirjanje prometa na šolskih poteh, infrastruktura...)	50.000	OGDP , SPVCP	^P kontinuirano
I.	3	Urejanje javnega prostora v okolici šol	25.000		kontinuirano
I., II.	3, 5	Nadzor in sankcioniranje prekrškov (zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev, prevoznost kolesarskih površin, oviranje peš in JPP prometa zaradi nepravilnega parkiranja ipd.)	220.000	Mestno redarstvo	kontinuirano
I.	4	Uporaba taktilnih oznak pri rekonstrukcijah in novogradnjah	v okviru drugih investicij	OGDP , OZSV	kontinuirano
I.	4	Upoštevanje potreb oseb z oviranostmi pri načrtovanju in projektni dokumentaciji	/		kontinuirano
II.	5, 6	Vzpostavitev neprekinjene, udobne in varne mreže glavnih in povezovalnih kolesarskih povezav	8.000.000 (v okviru CTN)	OGDP	do 2018 (sredstva CTN)
II.	5	Odprava nevarnih točk v kolesarski mreži	40.000		^P kontinuirano
II.	5	Promocija mestnega kolesarjenja	50.000	nosilec: OPVI , OOJ , SLS sodeluje: SPVCP	kontinuirano
II.	5	Določitev mestnega koordinatorja za kolesarjenje	/	OGDP	^P

II.	5	Gradnja kolesarskih površin ob Savi	3.600.000		P do 2020
II.	5	Zagotavljanje varnosti in prevoznosti za kolesarje v času rekonstrukcij cest/dela na cestah	/		kontinuirano
II.	5	Širitev sistema izposoje koles (Bicikelj) in povečanje kapacitet v središču mesta	V sklopu pogodbe JPZ		P kontinuirano
II.	5	Pravočasno pluzenje kolesarskih površin	V sklopu pluzenja po prioritetah		kontinuirano
II.	5	Uvedba dodatnih števcov za beleženje števila kolesarjev	60.000		kontinuirano
I., II., IV.	1, 6, 19	Ureditev predfaze za kolesarje in pešce v semaforiziranih križiščih	/	OGDP	kontinuirano
II., IV	7, 17	Sodelovanje s sosednjimi občinami in državo pri vzpostavljanju medobčinskih kolesarskih povezav	/	OGDP, RRA LUR	P kontinuirano
II., IV	7, 17	Vzpostavitev varnih in udobnih daljinskih (medkrajevnih) kolesarskih stez oz. poti	3.000.000		P kontinuirano
II., IV.	7, 8, 16, 17	Urejanje infrastrukture za električna kolesa (polnilnice, kolesarnice ...)	/	OGDP	kontinuirano
II.	5, 8	Možnost varnega shranjevanja koles (npr. urejanje varnih in pokritih kolesarnic, zunanjih stojal okoli glavnih zaposlovalcev v mestu ter okoli šol in fakultet)	500.000	OGDP, OPVI (za potrebe izobraževalnih ustanov)	kontinuirano (odvisno od prioritete)
III., IV.	9, 16	Izobraževanje in promocija uporabe LPP	10.000	OGDP, LPP	kontinuirano
III., IV.	9, 16	Zagotavljanje pametnih informacijskih sistemov (za izkoriščanje intermodalnosti)	1.275.000	nosilec: OGDP sodeluje: LPP, JHL	do 2020
III., IV.	10, 11, 16	Uvedba rumenih pasov na vpadnicah	200.000	nosilec: OGDP sodeluje: LPP, JP LPT	P
III., IV.	10, 11, 16, 19	Zagotavljanje prednosti v križiščih za LPP	100.000	nosilec: OGDP sodeluje: LPP, JP LPT	P
III.	11, 14	Nov sistem hitrih linij z zagotavljanjem povezav na P+R	2.500.000	OGDP, LPP	do 2022
III.	11	Uvedba tangencialnih linij	2.500.000		do 2022
III., IV.	11, 17	Podaljšanje linij LPP v občine LUR	se določi na podlagi razpisa MzI za koncesije	OGDP, LPP, RRA LUR	/

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE LJUBLJANA

III.	11	Zagotavljanje javnega prevoza na klic v mestnem središču (kavalir)	200.000	OGDP, LPP	kontinuirano
III.	11	Urejanje obstoječih avtobusnih postajališč (urbana oprema, dostopi, prikazovalniki časov prihoda/odhoda...)	200.000		<i>P</i> kontinuirano
III.	11	Zagotavljanje možnosti dostopa do interneta na avtobusih LPP	Investicija: 200.000 € stroški zagotavljanja storitve: 1.000€/mesec		se določi glede na potrebe in trende v mobilni telefoniji
III.	12	Podaljševanje linij preko glavne železniške postaje	/	nosilec: Mzi, SŽ sodeluje: MOL	/
III.	12	Nova železniška postajališča znotraj MOL	/		/
III.	12	Ureditev železniških postajališč (urbana oprema, dostop)	/		<i>P</i>
III.	12	Uvedba taktnega voznega reda potniških vlakov	/		/
III., IV.	9, 11, 12, 13, 14, 16	Celovita prenova železniške in avtobusne postaje v mestu, vključno z obodnim prometnim omrežjem	/	nosilec: Mzi, SŽ sodeluje: MOL, LPP	/
III.	12, 14	Urejanje prestopnih točk ob železniških postajališčih (Bicikelj, LPP...)	150.000	OGDP	kontinuirano
III.	14, 16	Uvedba integrirane (enotne) vozovnice	/	Mzi, LPP	/
III.	6, 7, 14	Izboljšanje možnosti prevoza koles na avtobusih in vlakih	10.000	MOL, LPP, SŽ	kontinuirano
III., IV.	14, 16, 17	Izgradnja omrežja prestopnih točk P+R na uvozi v mesto	11.000.000	OGDP	<i>P</i> do 2022
III.	14	Uskladitev voznih redov med železniškim in avtobusnim prometom	Se vzpostavi v okviru IJPP	nosilec: MZI (v kontekstu IJPP), LPP, SŽ sodeluje: MOL	/
II., III.	5, 7, 14	Možnost varnega shranjevanja koles na P+R	500.000	OGDP	kontinuirano
II., III.	5, 6, 7, 14	Ureditev udobnih, hitrih in varnih kolesarskih povezav do vseh postajališč P+R	1.000.000	OGDP	kontinuirano
II., III.	5, 6, 7, 14	Ureditev postajališč Bicikelj na vseh postajališčih P+R	600.000		kontinuirano
III.	14	Energetska izraba Ljubljane ob istočasni vzpostavitvi krožne plovne poti	35.000.000		do 2027
III., IV.	11, 15	Posodabljanje voznega parka LPP	15.000.000	LPP	kontinuirano
III., IV.	11, 15	Nakup novih avtobusov na CNG ali električni pogon		JHL, LPP	kontinuirano

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE LJUBLJANA

III., IV.	11, 15	Predelava avtobusov na električni pogon	1.500.000	LPP	kontinuirano
I., II., IV.	1, 5, 16, 20	Umiranje motornega prometa	500.000	OGDP	kontinuirano
IV.	14, 16	Urejanje parkiranja v soseskah	1.500.000		kontinuirano
IV.	16, 20	Širitev javnega prostora po meri pešca in kolesarja	1.000.000		kontinuirano
IV.	17, 20	Optimizacija uporabe avtomobilov (car sharing, car pooling...)	/	OGDP	Kontinuirano
I., II., IV.	1, 5, 16, 17	Restriktivna parkirna politika	/		Kontinuirano
IV.	17	Nadzor in sankcioniranje nepravilnega parkiranja, neupoštevanja cestnoprometnih pravil in prekoračitev hitrosti na celotnem območju MOL	že upoštevano	Mestno redarstvo	kontinuirano
I., II., IV.	1, 5, 16, 17, 18	Upravljanje parkiranja znotraj AC obroča (prilagajanje cenovne politike, višine kazni)	/	OGDP	kontinuirano
IV.	16, 17, 18	Spreminjanje parkirnih normativov skladno z načeli trajnostnega prometnega načrtovanja	v okviru sprememb in dopolnitev OPN MOL	OUP	do 2018
I., II., IV.	1, 5, 16, 18	Uvedba mobilnostnih načrtov za velike prireditve	10.000	OGDP	kontinuirano
I., II., IV.	1, 5, 16, 17, 18	Izvedba mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa in upravo MOL	50.000		do 2020
I., II., IV.	1, 5, 16, 17, 18	Uvedba plačljivih parkirnih con v okolici izobraževalnih ustanov	/		kontinuirano
IV.	16, 18, 20	Zagotavljanje pametnih informacijskih sistemov za upravljanje mirujočega prometa	že upoštevano pri cilju 10		do 2020
II., IV.	5, 6, 19	Načrtovanje kolesarskih površin v skladu s smernicami za urejanje kolesarskega in peš prometa v MOL	/	OGDP, OUP	^P kontinuirano
IV.	19	Rekonstrukcije in novogradnje cest z namenom boljših povezav z JPP, zmanjšanja zastojev motornega prometa in optimizacije vodenja kolesarjev in pešcev	10.000.000	OGDP	kontinuirano
IV.	19	Rekonstrukcije križišč z namenom zmanjšanja zastojev motornega prometa in optimizacije vodenja JPP, kolesarjev in pešcev	2.000.000		kontinuirano
IV.	20	Promocija in spodbujanje e-mobilnosti (električni avtomobili, električna kolesa...)	10.000	OGDP, OOJ	kontinuirano
IV.	20	Izvajanje in posodabljanje sprejete strategije elektromobilnosti	10.000	OGDP	kontinuirano
IV.	20	Zagotavljanje infrastrukture za e-mobilnost (polnilna mesta, normativi za parkirna mesta...)	155.000		do 2020

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE LJUBLJANA

III., IV.	15, 20	Vzpostavitev električne avtobusne linije	2.600.000		do 2020
IV.	20	Izgradnja polnilnic za CNG vozila	2.000.000		do 2020
IV.	20	Zmanjševanje hitrosti na delih avtocest in hitrih cest	/	DARS	/
IV.	20	Prepoved vožnje tovornih vozil na severni ljubljanski obvoznici	/	DARS	/
IV.	20	Spremljanje stanja zraka	45.000	OVO	kontinuirano
IV.	20	Obnova vozil komunalnih služb	3.500.000	JHL	kontinuirano
IV.	20	Obnova vozil mestne uprave	2.500.000	MOL	kontinuirano
IV.	20	Zmanjševanje hrupne obremenjenosti okolja (npr. ob obvoznici, vpadnicah, železnici)	/	OVO, OUP, OGD	do 2020
IV.	1, 21	Prenova osrednje tržnice s prometno ureditvijo območja	31.500.000	SRPI	do 2021
I., IV.	21	Izvedba intermodalnega logističnega terminala	140.000.000	nosilec: Mercator, SŽ, BTC, DARS sodeluje: MOL	do 2020
IV.	20, 21	Spodbujanje mestne logistike na kolesu (cargobike)	/	OGDP	kontinuirano
IV.	20, 21	Konsolidacija dostav / manjša ekološka obremenitev mesta zaradi voženj povezanih z dostavo / konsolidacijski centri	v okviru drugih projektov		do 2021
IV.	20, 21	Spodbujanje uporabe za čistejših dostavnih vozil	/		kontinuirano

VIRI

1. CIVITAS ELAN, dostopno na: <http://www.civitasljubljana.si/> in <http://civitas.eu/content/ljubljana>.
2. ELTIS, dostopno na: <http://www.eltis.org/sl>.
3. Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2014. Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, EU.
4. Javni promet v Ljubljanski urbani regiji; 2010; RRA LUR
5. Kazalci okolja v Sloveniji, 2017. MOP ARSO, dostopno na: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=422.
6. Mreža P+R zbirnih središč P + R v Ljubljanski urbani regiji, 2014. RRA LUR
7. Nacionalni program razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (MzI, 2016).
8. Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012. MZI, Direkcija RS za ceste, dostopno na: http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Stran_navodila_in_vzorci/kolesarji_prelom_web_06-2012.pdf.
9. OPN MOL ID, Ur. l. RS, št. 78/2010, 22/11, 9/13, 23/13, 71/14, 95/15.
10. OPN MOL SD, Ur. l. RS, št. 78/2010.
11. Plevnik, A. 2016. Okolje, promet in zdravje. Naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija RS za okolje in Ministrstvo za infrastrukturo, izdelovalec: UIRS.
12. Portal vzgoje in izobraževanja, 2017, dostopno na: http://gismol.gisportal.si/javno/profile.aspx?id=MOL_Solstvo@Ljubljana.
13. Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014
14. Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana 2014 . 2020, 2014 MOL, dostopno na: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/varstvo-okolja/program-varstva-okolja/>
15. Prometna politika Mestne občine Ljubljana, 2012. MOL.
16. Push & Pull, Final report (Project Brochure), 2015. dostopno na: <http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15>.
17. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, končna različica, 2015.
18. SURS, 2017. dostopno na: <http://www.stat.si/statweb>.
19. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost; Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012. UIRS, MzI.
20. Trajnostna urbana strategija Mestne občine Ljubljana 2014–2020, 2015. MOL.
21. Vizija Ljubljane 2025, 2007. MOL.

Obrazložitev predloga Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana

1. Pravni temelj

S pripravo Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljane (v nadaljnjem besedilu CPS MOL) se navezujemo na Prometno politiko MOL (v nadaljnjem besedilu PP MOL), ki je bila sprejeta na 18. seji Mestnega sveta MOL, dne 24. 9. 2012. Tako s CPS MOL nadgrajujemo že veljaven dokument. Evropska komisija je že leta 2006 s Tematsko strategijo o urbanem okolju postavila mejnik na poti k izboljšanju trajnostnega razvoja mest v Evropi s povezavo dveh sorodnih področij lokalne politike: okoljskega upravljanja in načrtovanja mestnega prometa. Tudi zaradi izvajanja PP MOL je Ljubljana v zadnjih letih prejela številne nagrade, med drugim je bila Ljubljana Zelena prestolnica Evrope 2016. Predlog CPS MOL temelji na evropskih smernicah o trajnostni mobilnosti in na številnih dokumentih, ki jih je MOL na področju urejanja prometa že sprejela.

Pravni temelj za sprejem akta je 27. člen Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/16 – uradno prečiščeno besedilo), ki določa, da Mestni svet sprejema plane razvoja Mestne občine Ljubljana, vsebinsko podlago pa predstavlja:

- Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 72/13-DPN, 92/14-DPN, 17/15 - DPN, 50/15 - DPN in 88/15 - DPN)
- Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16 in 12/17 – popr.)

2. Razlogi in cilji, zaradi katerih je akt potreben, ter ocena stanja

PP MOL ima v svoji vsebini zapisano in predvideno novelacijo v letu 2015. Projekt CPS MOL tako sledi temu cilju, zastavljenem v PP MOL, hkrati pa izkorišča to priložnost za sledenje novi metodologiji priprave takšnih prometnih strategij, ki jo je v obdobju po sprejetju PP MOL pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo.

Glavni cilj, zastavljen v PP MOL je tretjinska porazdelitev deleža potovanj po prevoznih sredstvih (t.i. modal split). Torej 33% peš in s kolesom, 33% z javnim potniškim prometom in 34% z avtomobilom. Novelacija prometne politike, poleg tega da je bila v dokumentu predvidena, je bila tudi potrebna, saj so zadnje raziskave pokazale, da je MOL nekatere od zastavljenih ciljev že dosegla ter je zato potreben ponoven razmislek o ciljih ter kazalnikih približevanja trajnostnim vrednotam načrtovanja prometa.

MOL je (tudi) na podlagi PP MOL tako že dosegla bistven porast pešačenja (delež se je povečal iz 19% na skoraj 35%), predvsem na račun uporabe avtomobila, saj se delež kolesarjev ni bistveno povečal (iz 9,9% na 11,1%), uporaba JPP pa se je celo nekoliko zmanjšala (iz 13,1% na 12,6%). Zaradi naštetega je bil v CPS MOL ponovno preverjen in malenkostno spremenjen cilj tretjinske porazdelitve prevoznih sredstev, hkrati pa se je vsebinsko preverilo tudi zastavljene strateške cilje ter kazalnike približevanja tem ciljem. Vsebinsko tako CPS MOL temelji na PP MOL, hkrati pa je bilo v pripravi dokumenta upoštevano tudi mnenje javnosti ter smernice, opredeljene v raznih drugih strateških, planskih in programskih dokumentih MOL.

Poleg vsebinskih razlogov prenove PP MOL je potrebno poudariti tudi spremembe pri procesu izdelave ter sledenje smernicam, ki jih je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo (MzI). Strategija, pripravljena skladno s smernicami, je namreč podlaga za črpanje EU sredstev ter tako predstavlja priložnost za pospešeno izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

3. Poglavitne rešitve

CPS MOL nadaljuje in nadgrajuje rešitve, predvidene s PP MOL, ter zastavlja cilje, ki jim bo MOL v prihodnosti z načrtovanjem prometa sledila. Pri tem so bili preverjeni vsi strateški, planski in programski dokumenti MOL, ter upoštevano mnenje javnosti, ki je bila skozi celoten proces priprave CPS MOL močno in aktivno vključena.

Tako so bila v procesu izdelave CPS MOL v laični in strokovni javnosti preverjena načela trajnostnega prometnega načrtovanja, ki temelji na prometni piramidi.

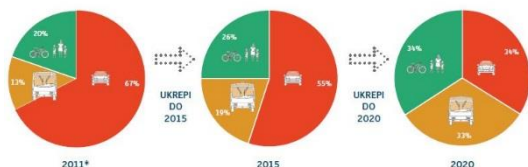


Hkrati pa je bila tudi preverjena in nadgrajena Vizija PP MOL, ki se po novem glasi:

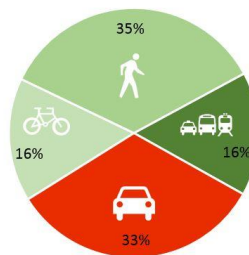
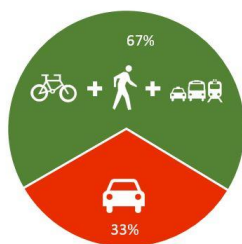
»Uspešna mesta 21. stoletja so mesta, ki bodo nudila meščankam in meščanom ter obiskovalkam in obiskovalcem najvišjo kakovost bivalnega okolja. Zato bo Mestna občina Ljubljana poskrbela za izbiro med vsemi trajnostnimi oblikami mobilnosti, ki ne bodo uporabljale fosilnih goriv in bodo čim bolj smotrno uporabljale prostor. Pri tem bo poudarek na visokokakovostnem, učinkovitem in dostopnem javnem prevozu ter dobrih pogojih za hojo in kolesarjenje. Poskrbela bo za ureditev zelenih in vsem dostopnih javnih površin ter vključenost prebivalcev in prebivalcev, ki jih bo spodbujala k zdravemu načinu življenja. S tem bo poskrbela za kakovostno bivalno okolje, izboljšanje kakovosti zraka in širše možnosti za zdrav življenjski slog. Trajnostni razvoj mesta bo privabljal ljudi, ki si želijo živeti, delati ali svoj prosti čas preživljati v zdravem, vsem dostopnem, zelenem, kreativnem, gospodarsko uspešnem in do različnih generacij prijaznem mestu. To je Ljubljana 21. stoletja.«

Posodobljen je tudi osnovni cilj PP MOL, da se do leta 2020 opravi tretjina poti peš in s kolesom, tretjina z javnim prevozom in tretjina z osebnim avtomobilom. Tako je v CPS načrtovano, da bosta do leta 2027 dve tretjini poti opravljeni na trajnosten način – peš, s kolesom ali javnim potniškim prometom, le tretjina pa z osebnimi avtomobili (prikazano na shemi). Že sedaj je MOL presegla nekatere prvotno zadane cilje: zelo se je povečal delež poti, opravljenih peš in s kolesom (zdaj je ta okoli 46 %), in sicer na račun tistih, opravljenih z avtomobilom (ta delež se je z 58 % leta 2003 v 10 letih znižal na približno 41 %).

V PP MOL zastavljeni cilji porazdelitve prometnih sredstev



je bil na podlagi raziskave o potovalnih navadah nekoliko spremenjen



Osnovni cilj tako ostaja samo tretjinska uporaba avtomobila kot prevoznega sredstva ter dvotretjinska uporaba kateregakoli trajnostnega načina prevoza. Deleži, ki jih posamezno (trajnostno) prevozno sredstvo dosega, ni tako pomemben, kljub temu pa si je MOL zastavila operativne cilje povečanja predvsem uporabe kolesa in JPP za cca. 4% v naslednjih letih.

V procesu izdelave so bili vsebinsko preverjeni tudi strateški in operativni cilji, ki sledijo osnovnemu cilju. Osnova za postavitev teh ciljev izhaja iz PP MOL, njihova vsebina in sprejemanje v javnosti pa so bili preverjeni skozi javno razpravo, ter na podlagi sodelovanja strokovne in laične javnosti kot tudi mestne uprave dopolnjeni in ustrezno povzeti v končnem dokumentu.

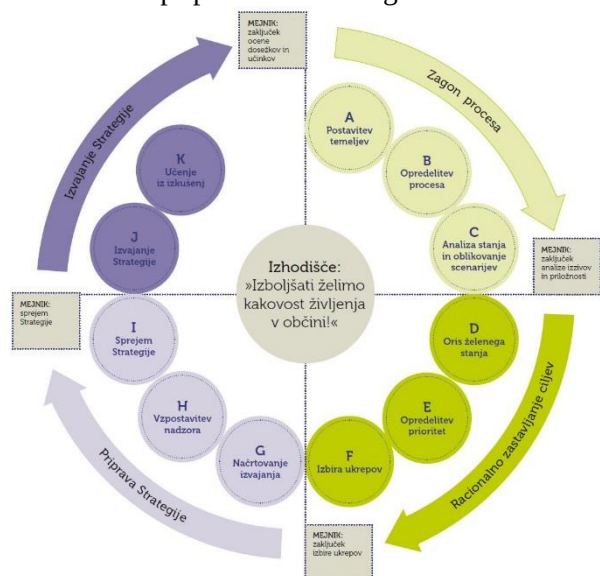
Cilji, zapisani v CPS MOL so:

<i>STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI</i>	<i>STRATEŠKI CILJI</i>
I. STEBER: Več ljudi pešachi	1. Večji delež in večje zadovoljstvo pešcev v prometu na ravni celotnega mesta 2. Boljša dostopnost do središča mesta za pešce 3. Večji delež šolarjev, ki v šolo pešachi 4. Urejanje peš površin, tako da so dostopne in varne za vse uporabnike
II. STEBER: Več ljudi kolesari	5. Večji delež kolesarjev v prometu in večji delež poti, opravljen s kolesom 6. Boljša dostopnost za kolesarje 7. Večji delež kolesarjev iz sosednjih občin LUR 8. Zagotavljanje podporne infrastrukture za kolesarje
III. STEBER: Več ljudi uporablja javni potniški promet	9. Sprememba potovalnih navad in večji delež potnikov z JPP 10. Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil 11. Hitrejša in udobnejša potovanje do cilja 12. Razvoj mestne železnice na obstoječih železniških tirih 13. Prenovljena Avtobusna in Železniška postaja Ljubljana 14. Lažje kombiniranje različnih vrst prometa 15. Sodoben in do okolja prijazen vozni park LPP
IV. STEBER: Optimiziran motorni promet	16. Manj voženj z avtomobilom 17. Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom 18. Učinkovita parkirna politika 19. Preureditev cest in križišč za večjo varnost kolesarjev in pešcev ter hitrejšo pretočnost JPP in prometa z osebnimi avtomobili 20. Manjša onesnaženost 21. Zelena mestna logistika

4. Postopek priprave in sprejemanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana

Priprava CPS MOL je sledila smernicam za pripravo Celostnih prometnih strategij v slovenskem prostoru, ki jih je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo. Končni dokument in akcijski načrt, pripravljen skladno s smernicami MzI predstavlja osnovo za pridobivanje evropskih nepovratnih sredstev, ki bodo v okviru nadaljnjih razpisov namenjeni ukrepom na področju trajnostne mobilnosti.

Priprava je bila zato razdeljena v tri faze: Zagon procesa, Racionalno zastavljanje ciljev in Priprava strategije. Te faze so podrobneje razdeljene v 9 korakov znotraj katerih so bile opravljene vse potrebne aktivnosti za pripravo kvalitetnega dokumenta.



Poleg strokovnega dela ter analize stanja je bilo pri pripravi CPS MOL močno poudarjeno tudi čez sektorsko sodelovanje in vključevanje javnosti. V pripravo CPS MOL so bili preko različnih načinov in kanalov vključeni vsi pomembnejši deležniki z območja MOL, širša občinska uprava kot tudi širša strokovna in laična javnost.

Širša javnost je bila tako vključena v vseh fazah priprave in v vseh ključnih korakih, mnenje javnosti pa je bilo dosledno upoštevano v pripravi vizije, ciljev in ukrepov kot tudi končnega izdelka. V okviru vseh javnih razprav, tako spletnih kot klasičnih smo pridobili več kot 3000 pobud, pripomb in predlogov ukrepov občanov. Prejete pobude, pripombe in predloge smo analizirali, jim zagotovili sledljivost ter stališča objavili na spletni strani cps.mol.projekti.si.

V okviru priprave CPS MOL so bile tako opravljene naslednje aktivnosti vključevanja javnosti:

- Anketa (med 11.1 – 31.3.2017)
- Delavnica z občinsko upravo in odgovornimi za promet in na občini (19.12.2016)
- Delavnica s strokovno javnostjo (23.1.2017)
- 1. spletna javna razprava za analizo stanja (20.12.2016 – 11.1.2017)
- 2. spletna javna razprava o Viziji (11.1. 2017 – 25.1.2017)
- 3. spletna javna razprava o scenarijih in ciljih CPS MOL (15.2. – 6.3.2017)
- 4. spletna javna razprava o ukrepih (7.3. – 5.4.2017)
- Javna razprava za ČS Bežigrad, Posavje in Črnuče (6.3.2017)
- Javna razprava za ČS Center (9.3.2017)
- Javna razprava za ČS Moste, Sostro, Polje, Jarše, Golovec (16.3.2017)
- Javna razprava za ČS Šiška, Dravlje, Šentvid, Šmarna gora (23.3.2017)
- Javna razprava za ČS Vič, Rožnik, Trnovo, Rudnik (27.3.2017)
- Delavnica s predstavniki četrtnih skupnosti (8.5.2017)
- Delavnica za pripravo akcijskega načrta z razširjeno občinsko upravo (15.5.2017)
- 20 intervjujev z pomembnejšimi deležniki na območju MOL

Glede na navedeno ocenjujemo, da je bila javnosti dana možnost sporočanja pripomb in predlogov že k delovnemu gradivu akta v roku in na način predviden s 51. členom Poslovnika Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/16-uradno prečiščeno besedilo).

5. Ocena finančnih posledic

Omenjeni akt nima neposrednih finančnih posledic. Operativno izvajanje bo realizirano s vsakokratnim letnim proračunom, kjer bodo tudi predvidena sredstva za izvedbo. Za leto 2017 je ocenjen znesek, ki je namenjen ukrepom CPS MOL 17.000.000 EUR, za leto 2018 pa 20.000.000 EUR.

Pripravil:
Matic Sopotnik

Sekretar – vodja oddelka
David Polutnik