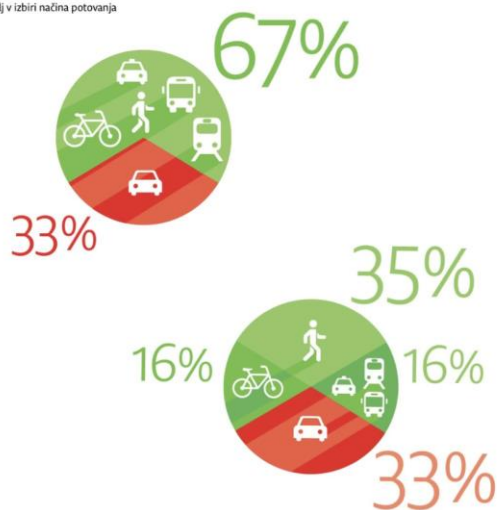


LJUBLJANA OBRAČA HRBET TRAJNOSTNI MOBILNOSTI Koalicija za trajnostno prometno politiko ponovno odločno zagovarja izvajanje CPS MOL ter ostro nasprotuje širitvi Dunajske ceste

Z velikim začudenjem, kljub drugačnim zagotovitvam in brez vednosti javnosti je bila preko noči izvedena širitev Dunajske ceste v Ljubljani na tri vozne pasove v smeri center, na odseku Linhartova-Livarska. Širitev ceste je bila izvedena skupaj z urejanjem kolesarskih poti, ki so financirane z evropskimi sredstvi, s ciljem spodbujanja trajnostne mobilnosti ter zmanjševanja avtomobilskega prometa v mestu. S tem pismom želimo Mestno občino Ljubljana (MOL) in Evropsko unijo pozvati, naj ne skreneta s poti, ki sta si jo tako mesto Ljubljana kot EU zadala na področju trajnostnega urejanja prometa. Opozarjamo namreč, da ima širitev Dunajske ravno nasprotni učinke, saj v mesto dodatno privablja avtomobilski promet in povečuje emisije toplogrednih plinov - te bi morala Slovenija znižati za 36 % glede na leto 2005.

Glavni cilj v izbiri načina potovanja



Podrobnejša razdelitev potovanj na trajnostni način

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 preseгла, pri nekaterih pa izžvi 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 preseгла cilj tretjinske porazdelitve prevoznih sredstev pri seštevku kolesarjenja in peščenja (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 zastavlja za zastavljenim ciljem, kljub trudu in aktivnemu pristopu k izboljšanju tega področja. Zato je potreben razmislek in ponovno zastavljen racionalnejši cilj.

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.

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.

Kljub obsežnim prenovam dveh glavnih vpadnic v MOL (Dunajska, Tržaška) z javnimi in EU sredstvi, MOL s prenovo ne sledi ciljem in ukrepom iz Celostne prometne strategije MOL, kjer se je zavezala, da bo na vseh glavnih cestah zarisala rumene pasove.

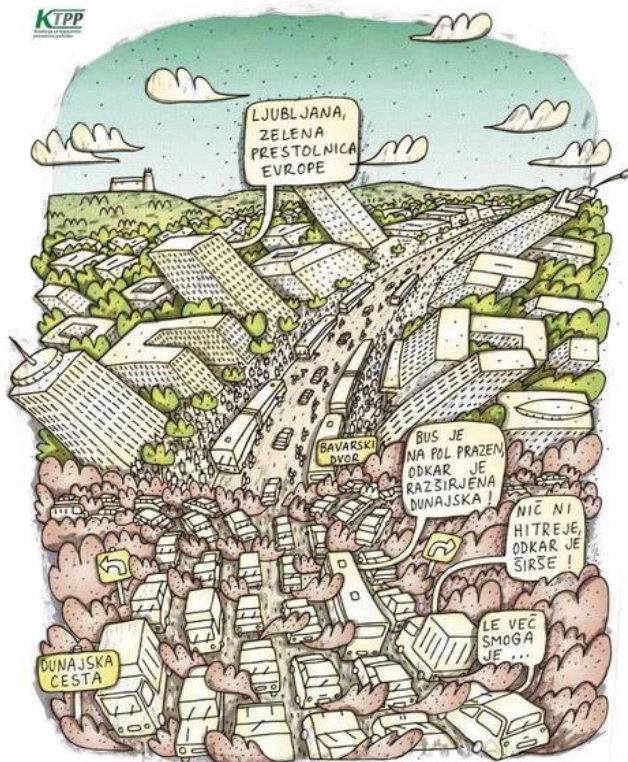
Dejstvo je še bolj zaskrbljujoče, saj EU namenja visoka sredstva za nadomeščanje osebnega prometa s spodbujanjem aktivne mobilnosti - hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa; sprejela je tudi zavezujoče cilje za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % glede na leto 1990. MOL v nasprotju s cilji EU in lastno CPS (cilj je zmanjšanje osebnega prometa na 33 %) ne izvaja ukrepov za zmanjšanje osebnega prometa. Vsakršna širitev ceste težav z mobilnostjo ne rešuje, temveč jih še pogloblja: v mesto privablja avtomobile, povečuje emisije in hrup, ustvarja neprivlačno in nevarno okolje za pešce in kolesarje, povečuje dnevne migracije z

Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje in prostor s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje in prostor ali Eko sklada j.s.

avtomobilom, slabša življenjsko okolje prebivalcev, se posebej ljudi, ki živijo ob prometnici.

S tem se CPS kaže kot zavajanje vseh, ki so z javnimi razpravami prispevali k njegovi pripravi, tudi kot zavajanje države, ki je sprejet CPS razumela kot podlago za izvajanje investicij v trajnostno mobilnost in MOL na tej podlagi dodelila sredstva.

KTPP



MOL in EU opozarjamo, da naj ne skreneta od zastavljenih ciljev povečanja deleža trajnostne mobilnosti. Za doseganje ciljev je nujno izvajati konsistentne ukrepe.

Od MOL zato pričakujemo:

- da s prenovo Tržaške in Dunajske ceste na obeh cestah uredi rumene pasove na obstoječih voznih pasovih in
- da poveže P&R Dolgi most/Stožice s hitrimi avtobusnimi linijami s frekvenco na 5-7 min in začne z načrtovanjem zmogljivega javnega prometa,
- takojšnje sprejetje podnebne strategije in zavezujočih ukrepov za doseganje EU znižanje emisij toplogrednih plinov za 27 % do 2030, saj bo ravno znižanje emisij toplogrednih plinov v prometu najbolj zahtevna naloga.

EU pozivamo: finančne spodbude za povečanje deleža trajnostne mobilnosti morajo biti povezane s pogojem, da mesto – prejemnik EU sredstev, na cestah ne sme izvajati ukrepov, ki spodbujajo večjo uporabo osebnega motornega prometa, kot lahko vidimo na primeru Dunajske ceste. EU ne sme dopustiti, da članica financira ureditev kolesarske steze, a to priložnost izkoristi za širjenje motornega prometa.

Koalicija za trajnostno prometno politiko
Ljubljana, 1. september 2021