

Župan g. Zoran Janković
Podžupan g. Janez Koželj

Mestna občina Ljubljana
Mestni trg 1
1000 Ljubljana

Ljubljana, 13. 9. 2018

Odprto pismo: Koalicija za trajnostno prometno politiko odločno nasprotuje širitvi Dunajske ceste!

Družba PNZ je za Mestno občino Ljubljana marca 2018 pripravilo *Prometno študijo za potrebe izdelave novega zazidalnega načrta na skrajnem južnem delu slepe Parmove ulice*¹. V njej družba PNZ predlaga **širitev Dunajske ceste** na odseku od ulice Bežigrad do Livarske ulice z ukinitvijo parkirnih mest, kar negativno vpliva na pretočnosti LPP, saj pred križiščem z ulico Bežigrad rumeni pas prestavi na pas za desne zavijalce v ulico Bežigrad in tako avtobusom ne omogoča tekočega prevoza križišča.

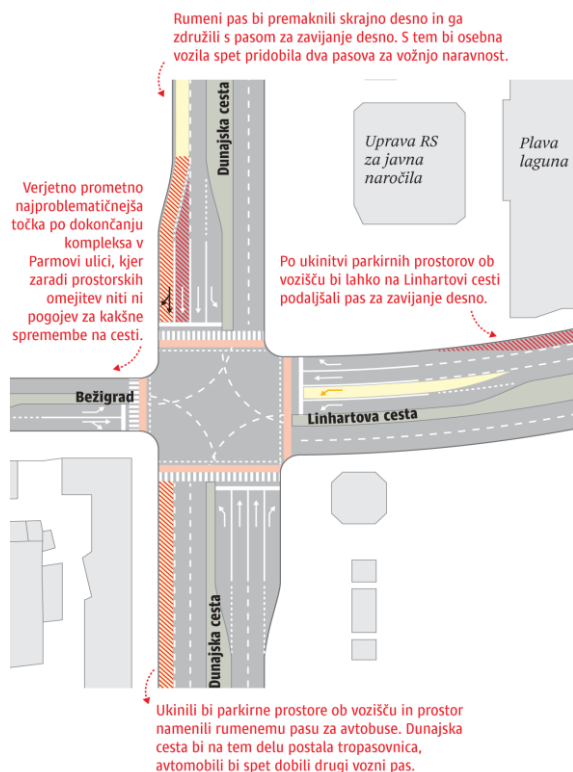
S tem pismom želimo MOL opozoriti in pozvati, naj ne skrene s poti, ki si jo je mesto Ljubljana zadalo na področju trajnostnega urejanja prometa ter tako z omenjenim ukrepom izničilo dosedanje uspehe.

Naj spomnimo, da je Ljubljana na področju trajnostne mobilnosti dosegla ogromno in prvič v svoji zgodovini zvišuje delež pešcev, kolesarjev in uporabnikov javnega prevoza. Nagrado Zelena prestolnica Evrope je Ljubljana dobila tudi zaradi številnih sprememb v smeri trajnostne mobilnosti in zmanjševanja avtomobilskega prometa. Ljubljana je leta 2013 Slovensko cesto preuredila v skupni prometni prostor in na obstoječem cestnem profilu Dunajske in Celovške ceste zarisala rumene pasove ter z ukrepom dala prednost javnemu prometu pred osebnim prometom. Gradijo se nova PR parkirišča, uvaja se dražje parkirne cone v središču mesta, parkiranje se časovno omejuje, zmanjšuje se parkirne normative ter uvaja nove LPP linije.

Predlagana sprememba prometne ureditve na Dunajski cesti

PODATKI PNZ

SPREMEMBE AVTOBUSNI PAS

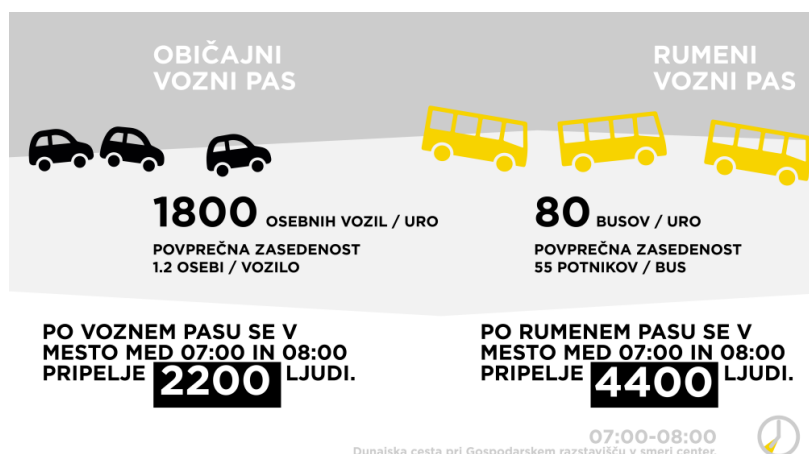


¹ <https://www.ljubljana.si/sl/mestna-obcina/mestna-uprava-mu-mol/oddelki/oddelek-za-urejanje-prostora/novice/prometna-studij-za-sirse-obmocje-parmove-ulice/>
<https://www.dnevnik.si/1042832711/lokalno/ljubljana/avtomobilistom-dodatni-pas-na-dunajski->

Ljubljana dokazuje, da svojo zastavljeno prometno politiko – več peš, s kolesom in avtobusom in manj z avtom – tudi dosledno uresničuje. To je odličen dosežek Ljubljane in predvsem MOL in LPP, za kar jim čestitamo. Zakaj se, po vseh dobrih rezultatih in nagradah s strani Evropske komisije, sedaj lotevati ukrepov v nasprotno smer?

Širitev Dunajske ceste bi imelo ravno nasproten učinek kot so zgoraj omenjeni ukrepi, saj spodbuja uporabo avtomobila in izničuje prizadevanja za izboljšanje frekvenc in potovalnih časov LPP ter ne spodbuja uporabe PR parkirišč, saj ukrep olajša dostopnost mestnega središča avtomobilom in ne potnikom LPP.

Rumen pas na Dunajski v jutranji konici prevozi 4.400 ljudi. Rumeni pas je tako dvakrat učinkovitejši od voznega pasu za avtomobile, ki v konici prepelje 2.200 ljudi. Poslabšanje pretočnosti rumenega pasu, ki ga predvideva študija PNZ, bi torej pomenilo odvzem prednosti 4.400 potnikom in posledično tudi slabšo dostopnost do nove pozidave na Parmovi, ki naj bi jo prometna ureditev izboljšala. Izražamo tudi dvom, da bo dostopnost nove pozidave ob Parmovi ulici z širitvijo oddaljene Dunajske izboljšana, saj je osnovni problem pomanjkanje navezanosti Parmove na mrežo ulic.



Vir. Ljubljanski potniški promet, lastni izračuni

Namesto širitve Dunajske ceste predlagamo sledeče:

1. **Slepo Parmovo ulico se v sklopu ureditev Tivolskega loka s podvozom naveže na Tivolsko cesto in vzpostavi ulično mrežo.** Tako se dostop do nove pozidave na Parmovi omogoči iz več strani, kar pomeni učinkovito prerazporeditev prometnih tokov. Podvoz se izkoristi tudi za novo povezavo LPP do nove pozidave na Parmovi, možnost hitrejšje intervencije iz lokacije nove policijske uprave, in navezavo kolesarskega in peš prometa s centrom mesta. Dodatno se v sklopu Tivolskega loka uredi tudi nadvod za pešce in kolesarje v smeri Ruske ulice.
2. Nadaljevanje nadgrajevanja infrastrukture **za povečanje pretočnosti javnega potniškega prometa** (novi rumeni pasovi), večja pogostost voženj LPP, širjenje PR parkirišč in nadgradnja potniške intermodalnosti v povezavi z vlakom.

S pismom želimo opozoriti na **razkorak med prometno vizijo Ljubljane, ki prednost daje pešcem, kolesarjem in JPP, ter podane projektantske rešitve, ki vizije že v izhodišču ne upoštevata**. Strateški dokumenti, katerim je podpora izkazal mestni svet ter vodstvo občine, naj bodo projektantom izhodišče in cilj, saj bo Ljubljana z doslednim upoštevanjem strateških dokumentov dosegla celovit in celosten razvoj cestnega omrežja, ki prednostno servisira trajnostne oblike premikanja.

S spoštovanjem,

Špela Berlot
direktorica CIPRE Slovenije



V vednost:

- Člani mestnega sveta
- Mediji

Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) je neformalno združenje organizacij in posameznikov, ki si prizadeva za trajnostno prometno politiko v Sloveniji. Spremlja in se odziva na aktualne procese v slovenski in evropski prometni politiki in hkrati povečuje medsebojno informiranost o dogajanju na prometnem področju.