


PROMETNI ZASTOJI: ZAKAJ ZGOLJ JAVNI PROMET NI REŠITEV?

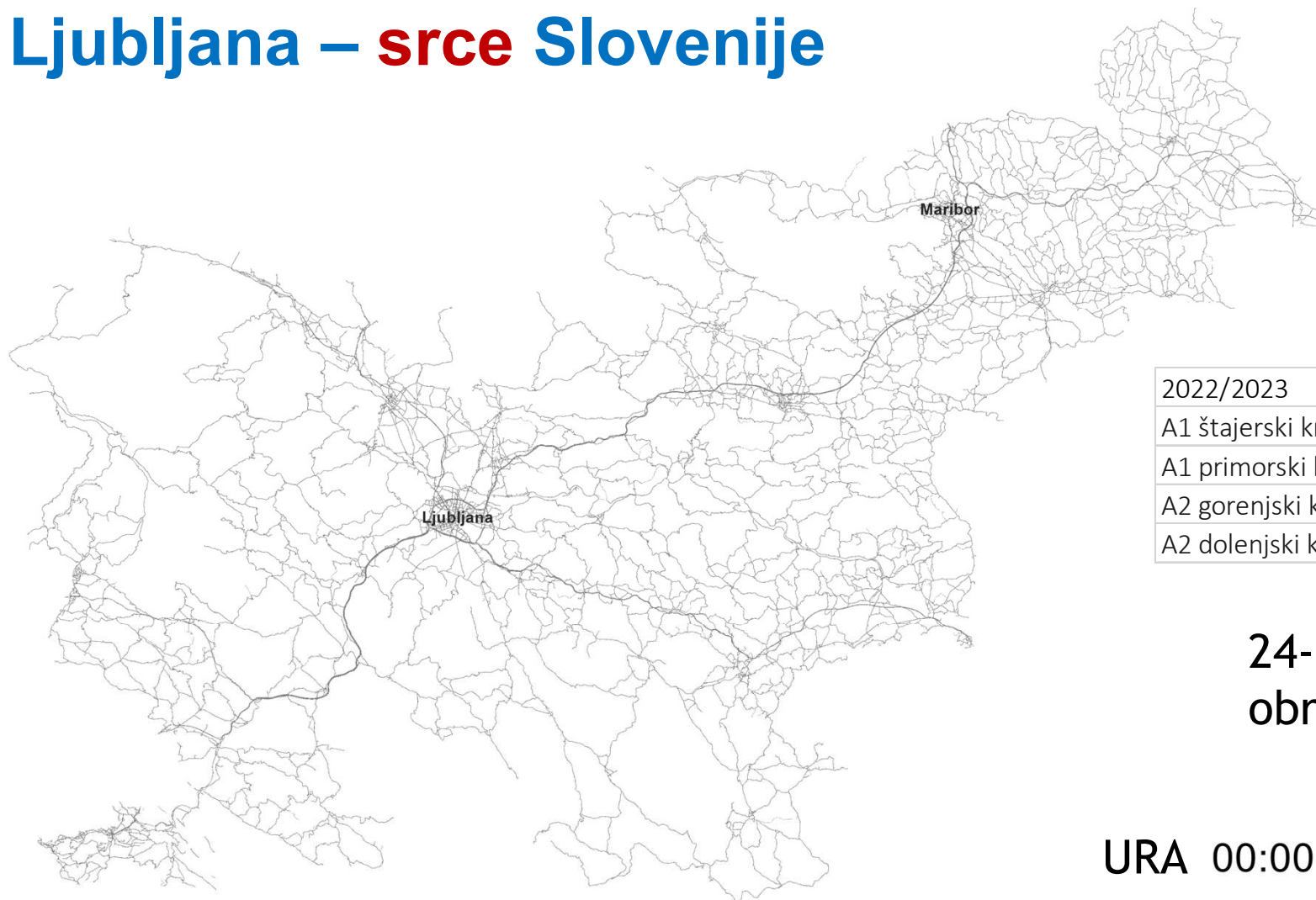
Novinarska konferenca

5. Julij 2023

- **Vesna Nahtigal**, generalna direktorica GZS
 - **Andrej Jan**, direktor PNZ
 - dr. **Peter Lipar**, predstojnik Prometno tehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani in predsednik DRC
 - mag. **Slovenko Henigman**, direktor GZS – Združenje za svetovalni inženiring
 - mag. **Gregor Ficko**, direktor GZS – Zbornica gradbeništva in IGM
 - **Robert Sever**, direktor GZS - Združenja za promet
 - mag. **Uroš Mikoš**, predsednik SSIG
- 

Andrej Jan
direktor PNZ

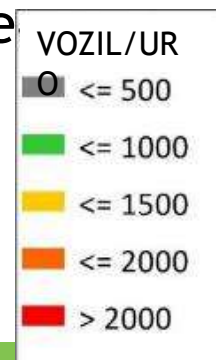
Ljubljana – srce Slovenije



2022/2023	osebna vozila	tovorna vozila
A1 štajerski krak	7,90 %	-0,50 %
A1 primorski krak	7,10 %	2,70 %
A2 gorenjski krak	7,60 %	3,40 %
A2 dolenski krak	14,00 %	9,40 %

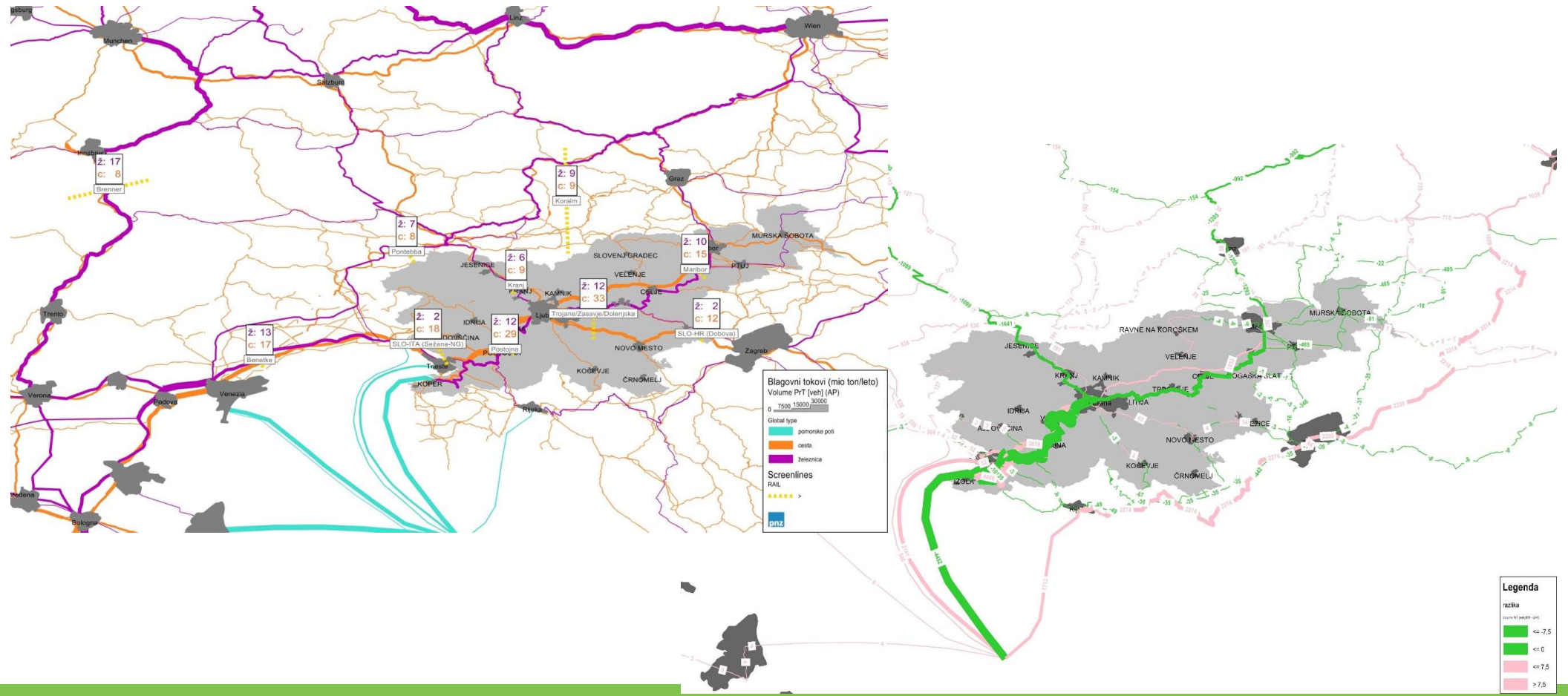
24-urne prometne
obremenitve

URA 00:00

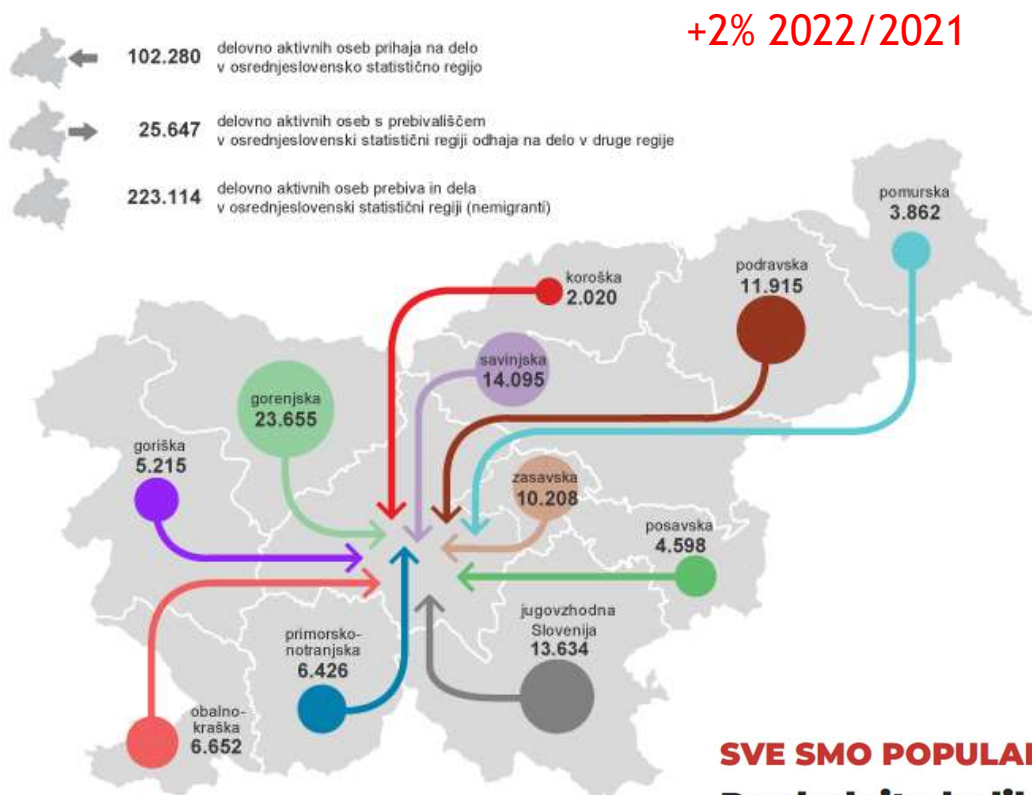


Model tovarnega prometa

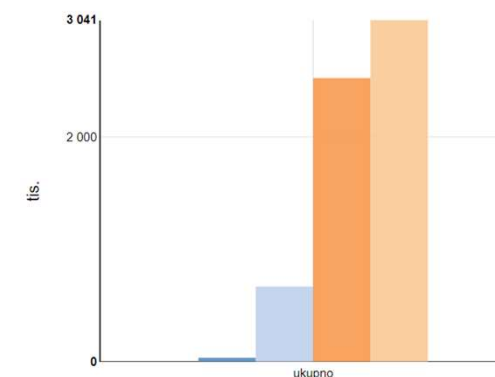
Blagovni tokovi [1.000 ton/leto]



Delovne migracije v osrednjeslovensko statistično regijo, Slovenija, 2022



G-1. NOĆENJA TURISTA U TRAVNJU, 2020. - 2023.



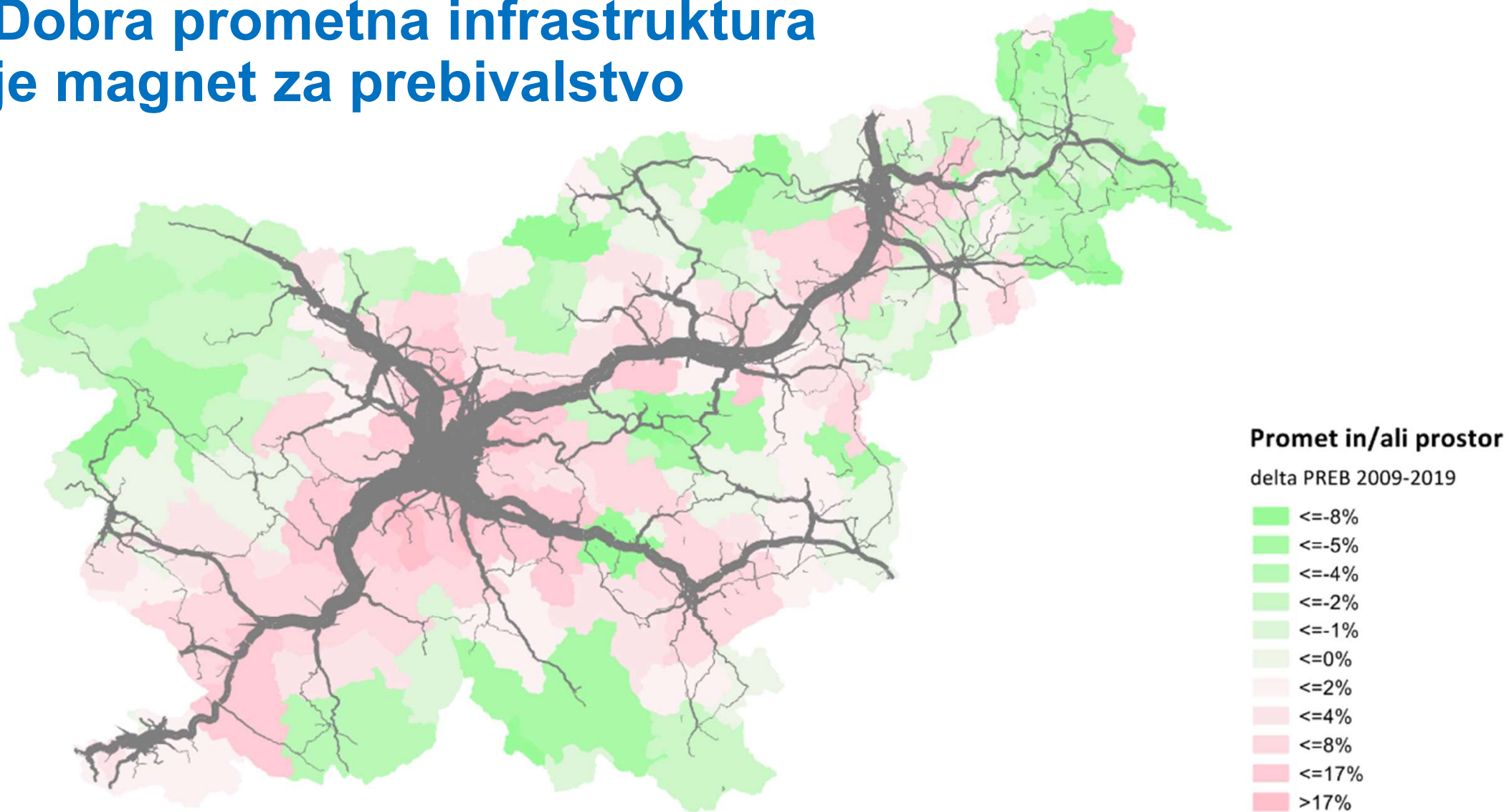
Što se tiče država čiji građani najviše kupuju nekretnine u Hrvatskoj, uvjerljivo prvo i drugo mjesto drže Njemačka i Slovenija. Tako su Nijemci samo lani kupili oko 3.600 nekretnina, u 2021. oko 2.600, a 2020. oko 1.500 nekretnina.

Na drugom mjestu su lani bili Slovenci s oko 3.300 kupljenih nekretnina, a slijede Austrijanci s oko 1.500 nekretnina, Česi sa 755 kupoprodaja, Slovaci sa 651 kupljenom nekretninom.

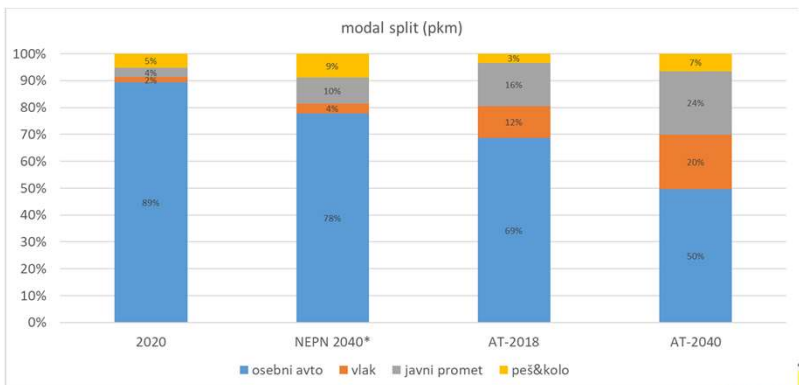
SVE SMO POPULARNIJI

Pogledajte koliko nekretnina u Hrvatskoj kupuju stranci. Brojevi iz godine u godinu snažno rastu

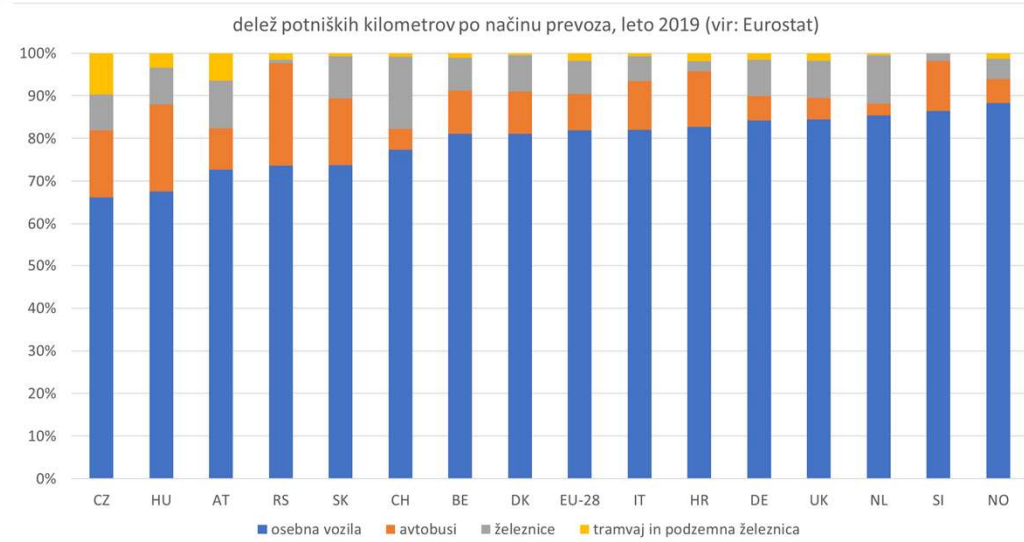
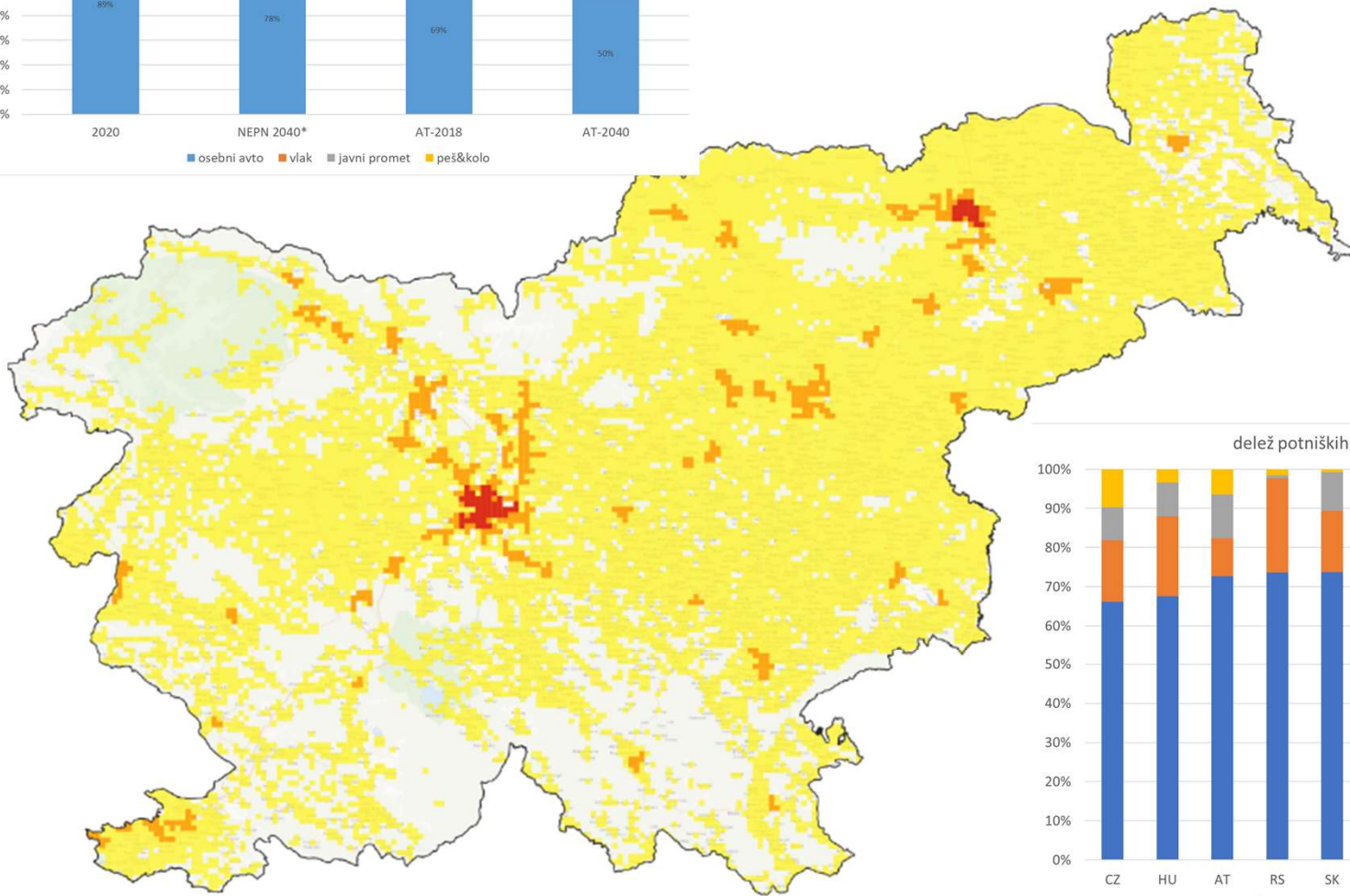
Dobra prometna infrastruktura je magnet za prebivalstvo



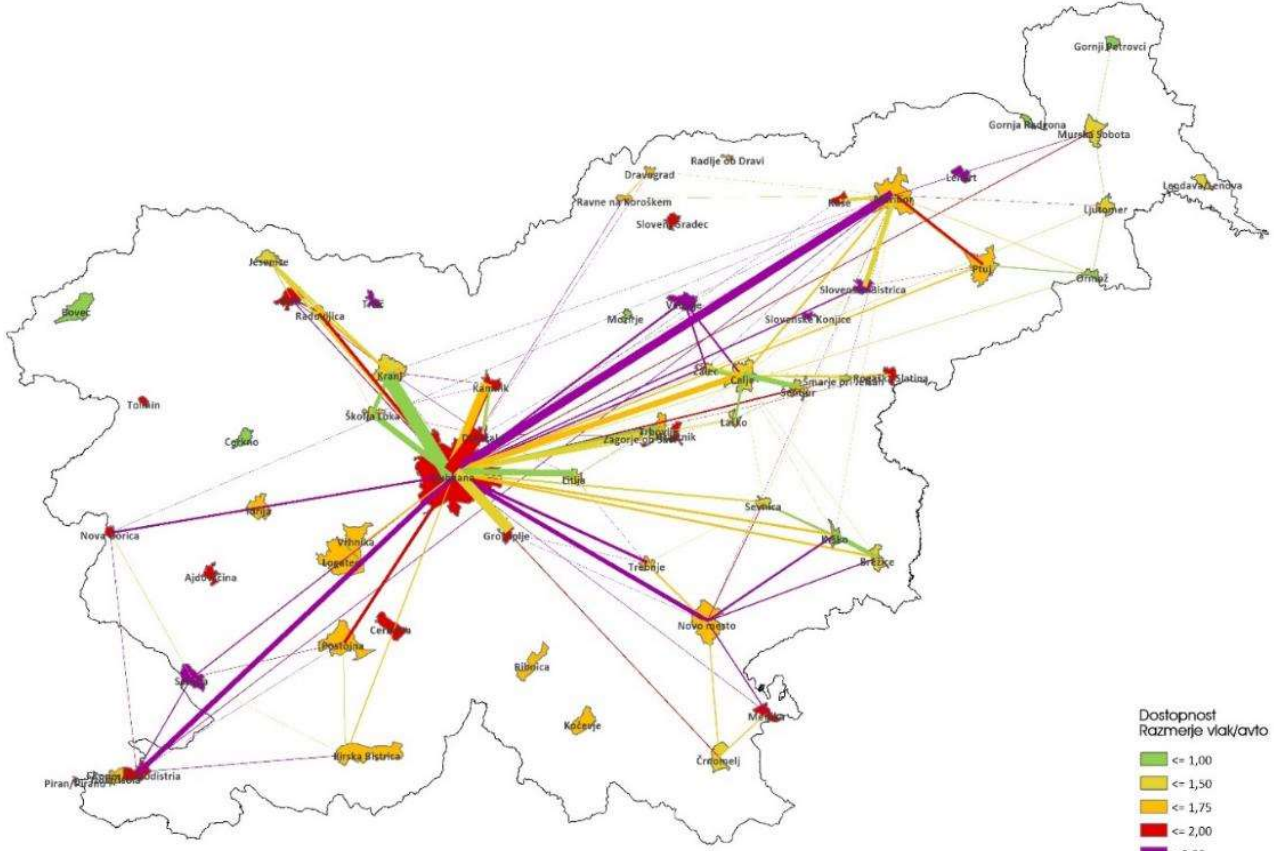
Slovenija je v evropskem merilu ena najbolj razpršeno poseljenih držav



- problem prvega in zadnjega kilometra poti na javnem potniškem prometu

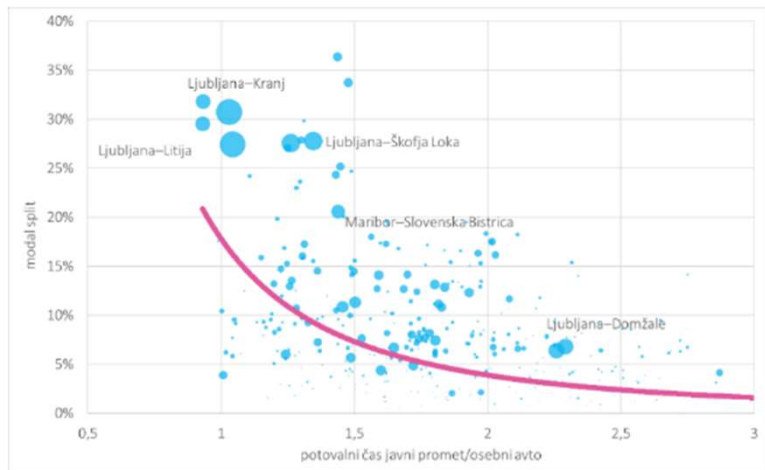


Vožnja z vlakom za dnevne migrante je redko konkurenčna vožnji z osebnim vozilom



Dostopnost
Razmerje vlak/avto

- <= 1,00
- <= 1,50
- <= 1,75
- <= 2,00
- > 2,00



Ukrepi trajnostne mobilnosti

Že izvedeni ali še predlagani ukrepi trajnostne mobilnosti bodo lahko delno pripomogli k izboljšanju kritičnih prometnih razmer

Nekateri od teh ukrepov so:

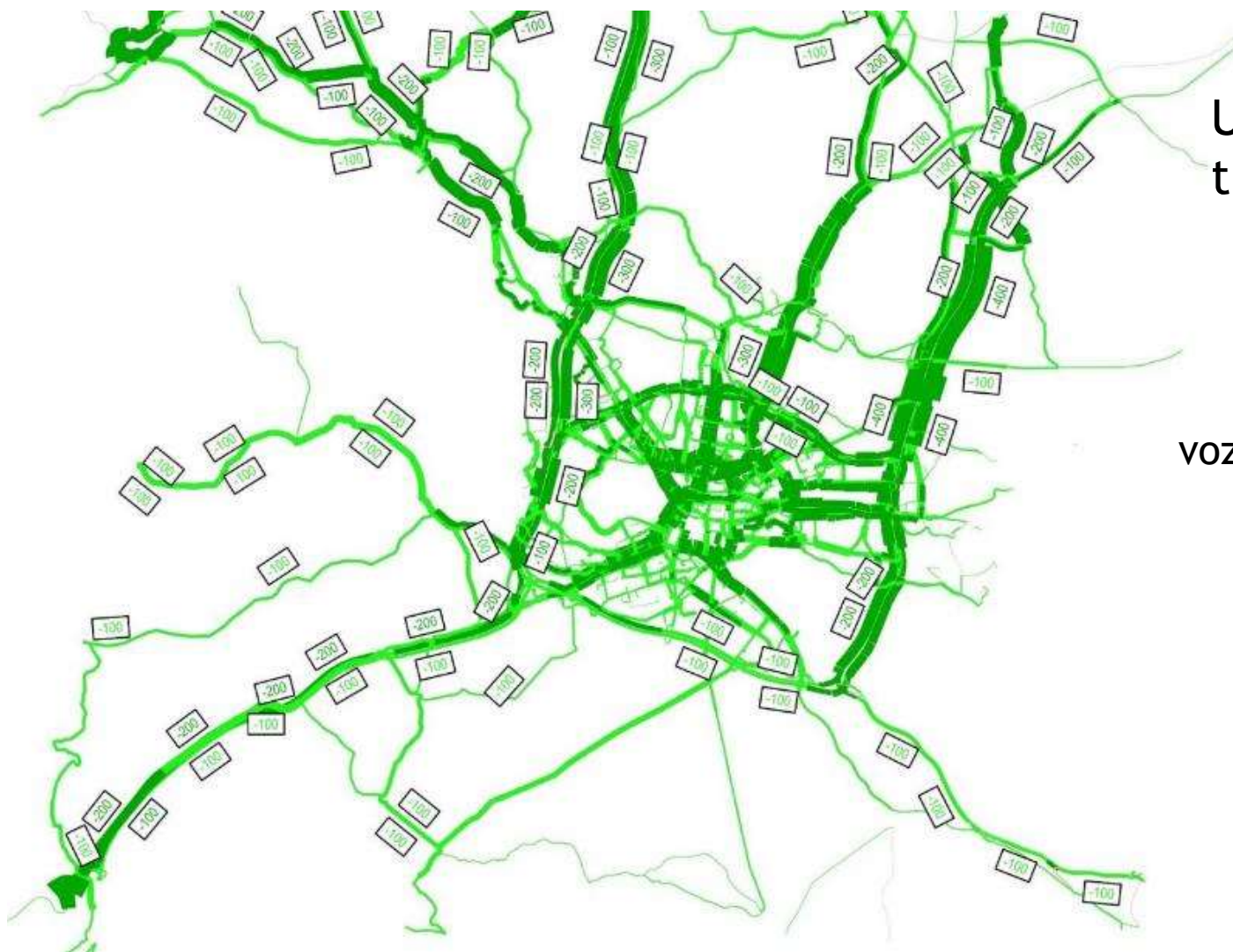
- integrirana vozovnica,
- nova shema LPP,
- izvedeni vsi P+R (4 obstoječi + več kot 20 novih),
- spodbujanje sopotništva,
- hitri avtobusi na AC in HC,
- parkirna politika,
- delo od doma,
- prerazporeditev dejavnosti ...

Projekt razvoja tirne infrastrukture

Odločitve o izvedbi širitve posameznih odsekov AC obroča so v veliki meri odvisne od realizacije in učinkovitosti ukrepov

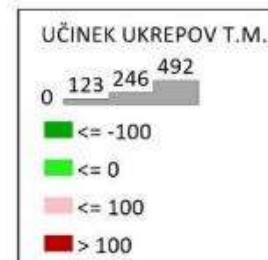
Ti ukrepi so:

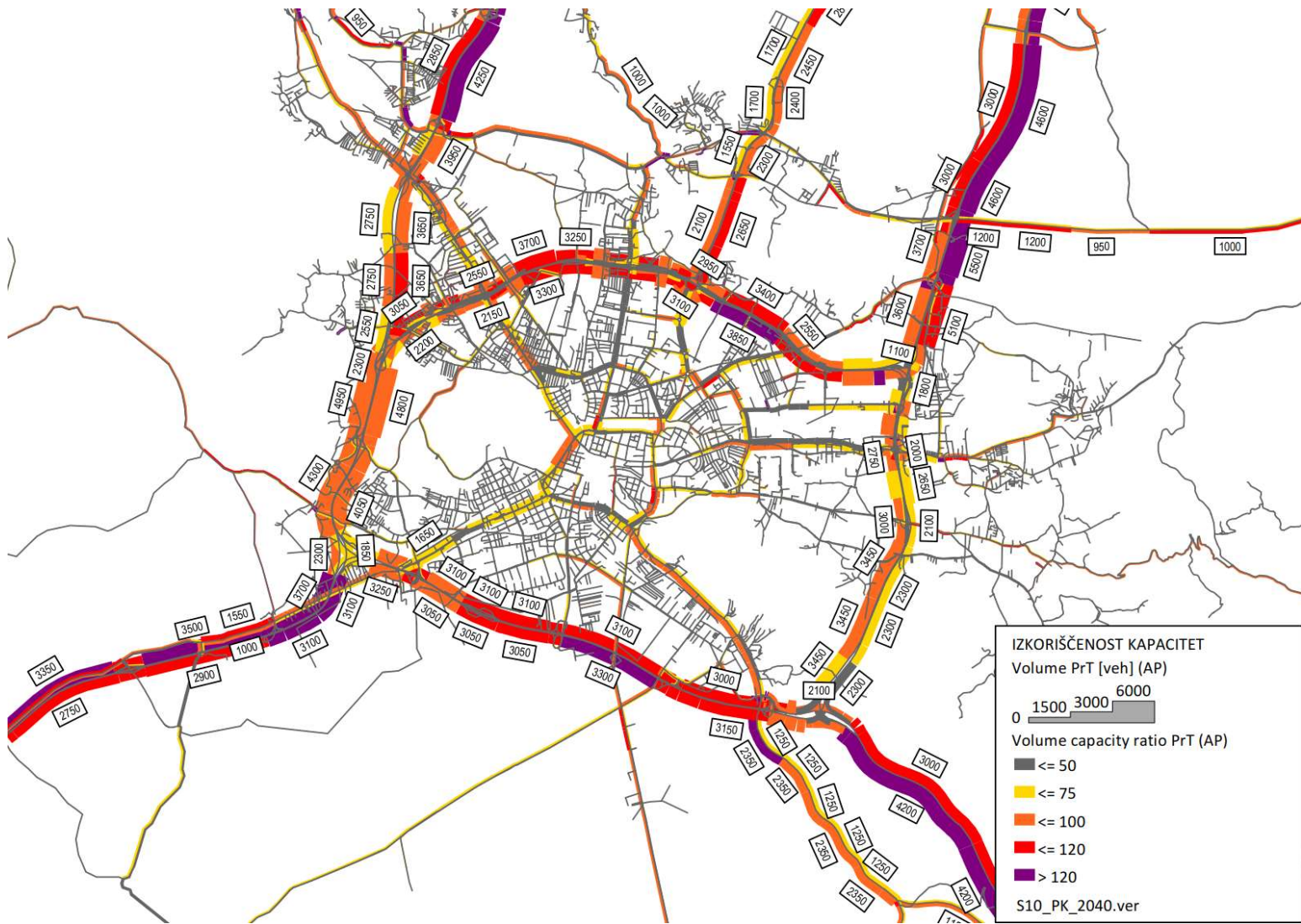
- delna dvotirnost gorenjske proge,
- (delna) dvotirnost Ljubljana-Domžale (Kamnik),
- (delna) dvotirnost Ljubljana-Grosuplje,
- preureditev ljubljanske železniške postaje v okviru obstoječih površin (ŽOLP 1 in ŽOLP 2)
- vzpostavitev taktnega voznega reda (vlaki na vsakih 15 min) in povezovalnih linij,
- izvedba parkirišč ob postajah,
- Izvedba LŽV na način, da bo tovorni promet ločen od potniškega.



Učinek intenzivnih ukrepov trajnostne mobilnosti

razbremenitev, število vozil/h, popoldanska konica, l. 2040

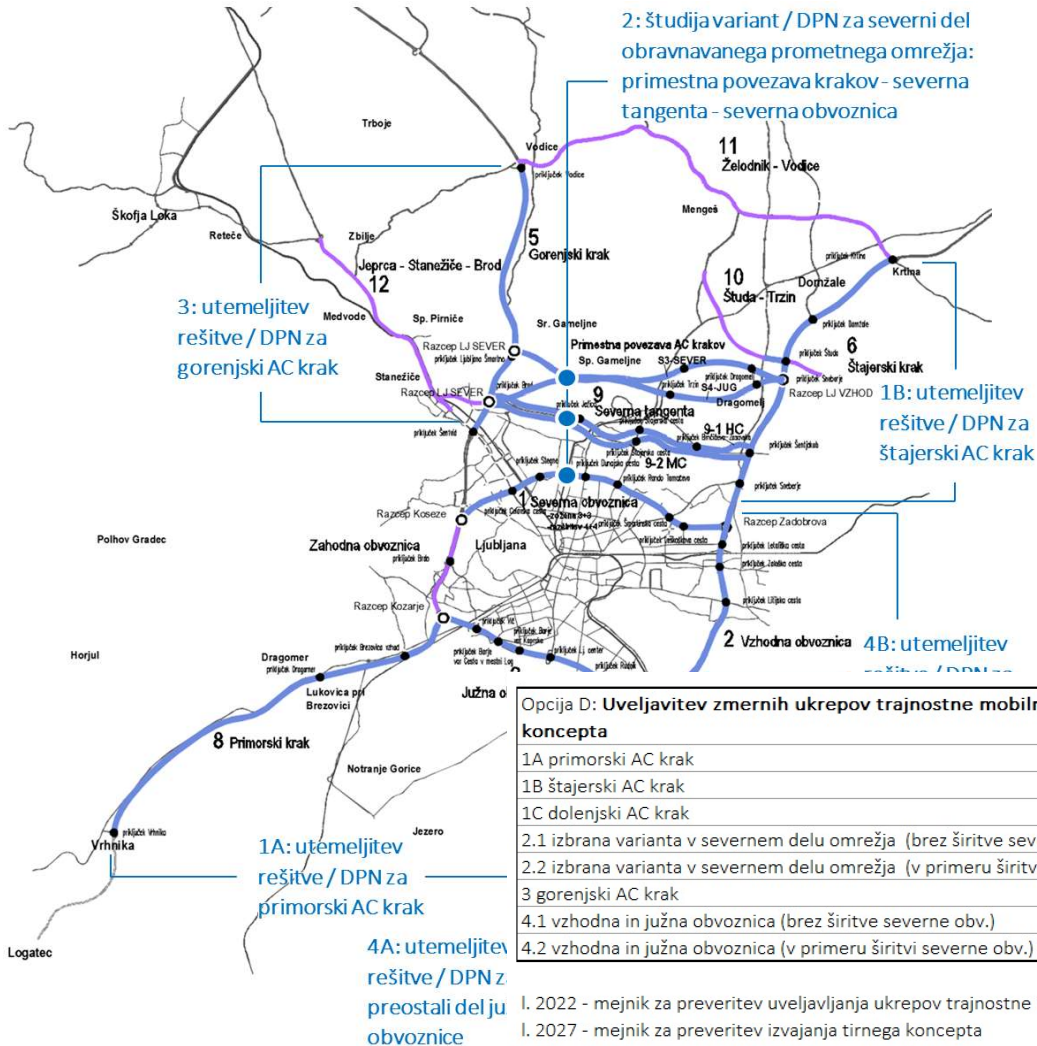




Učinek maksimalnih ukrepov na železnicah
obremenitev, število vozil/h,
 popoldanska, l. 2040



Predlagani ukrepi na „ljubljskem gordijskem vozlišču“



Opcija D: Uveljavitev zmernih ukrepov trajnostne mobilnosti ter tirnega koncepta

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
1A primorski AC krak																								
1B štajerski AC krak																								
1C dolenski AC krak																								
2.1 izbrana varianta v severnem delu omrežja (brez širitve severne obv.)																								*
2.2 izbrana varianta v severnem delu omrežja (v primeru širitve severne obv.)																								*
3 gorenjski AC krak																								
4.1 vzhodna in južna obvoznica (brez širitve severne obv.)																								*
4.2 vzhodna in južna obvoznica (v primeru širitvi severne obv.)																								*

I. 2022 - mejnik za preveritev uveljavljanja ukrepov trajnostne mobilnosti
 I. 2027 - mejnik za preveritev izvajanja tirnega koncepta

■ čas gradnje J gradnja južne obvoznice * morebitna izvedba po I. 2040
 ▽ gradnja vzhodne obvoznice

- REŠITVE OBRAVNAVANE V POBUDI
- OSTALI AKTUALNI PROJEKTI
- avtocestni priključek
- razcep

Strnjeno:

Ukrepi trajnostne mobilnosti in ukrepi na železniški infrastrukturi so ključni, da bo promet v kratkoročnem 5-7 letnem obdobju, do leta 2030, pogojno zdržen. Vendar lahko doprinesejo največ 20% v korist javnemu prometu.

Po letu 2030 bodo, ob 3% letni rasti, prometne razmere v okolici Ljubljane vse slabše kar bo predstavljalo ključni vpliv na gospodarsko (ne)konkurenčnost slovenskih podjetij, ki so večinoma skoncentrirana v osrednjeslovenski statistični regiji.

Blaginja vsakega posameznika bo s poslabšanimi gospodarskimi pogoji močno ogrožena.

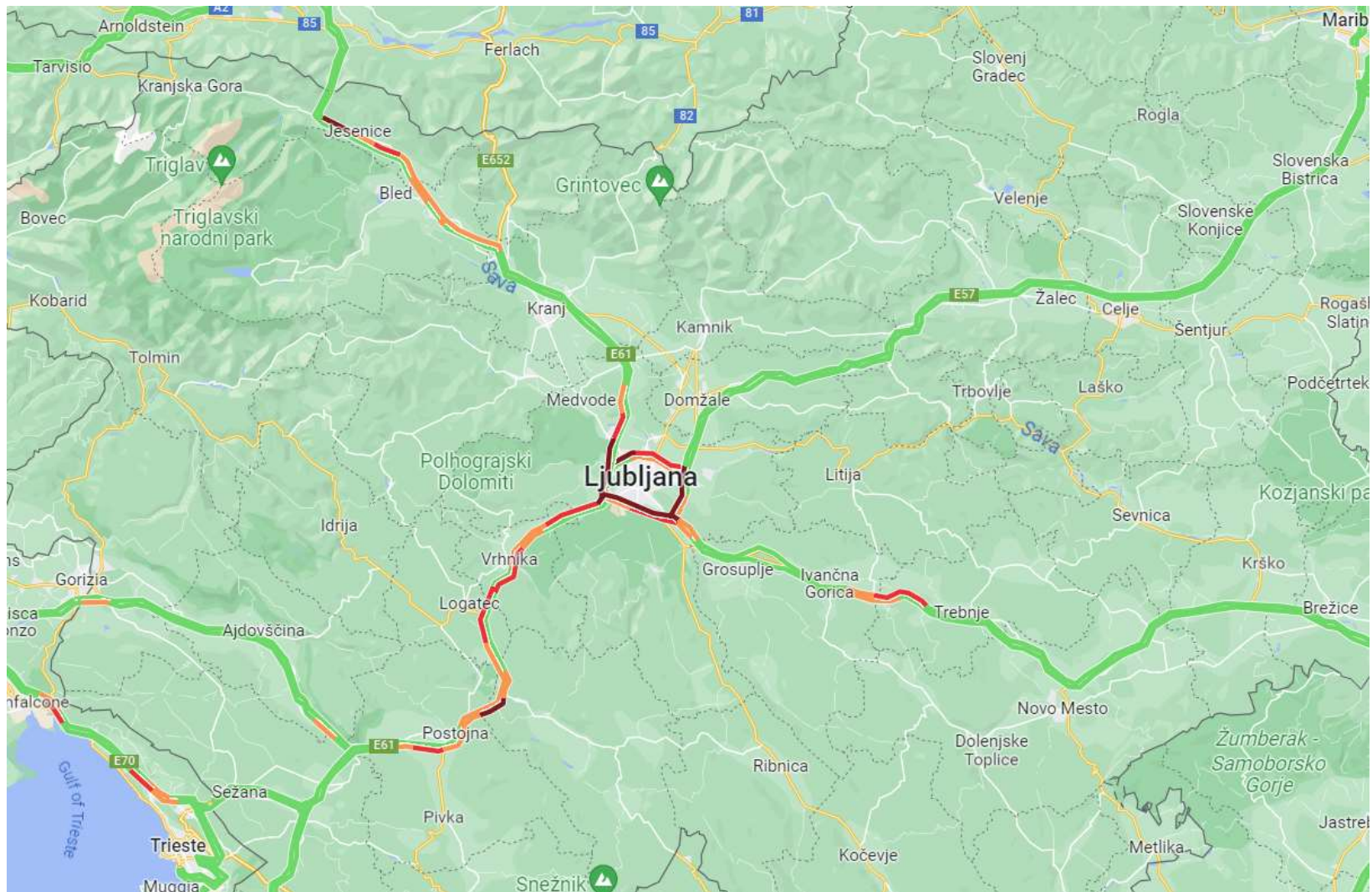
Treba je razumeti in slišati nasprotna stališča vendar je nemudoma treba začeti iskati družbeni konsenz za predstavljene ukrepe na „ljubljskem gordijskem vozlišču“, ki bodo ob največjem ohranjanju narave omogočali konkurenčno gospodarsko okolje Slovenije in vsaj ohranjanje če že ne povečevanje blaginje za vse prebivalce Slovenije.

dr. Peter Lipar
predstojnik Prometnotehniškega
inštituta na Fakulteti za gradbeništvo
in geodezijo Univerze v Ljubljani in
predsednik DRC

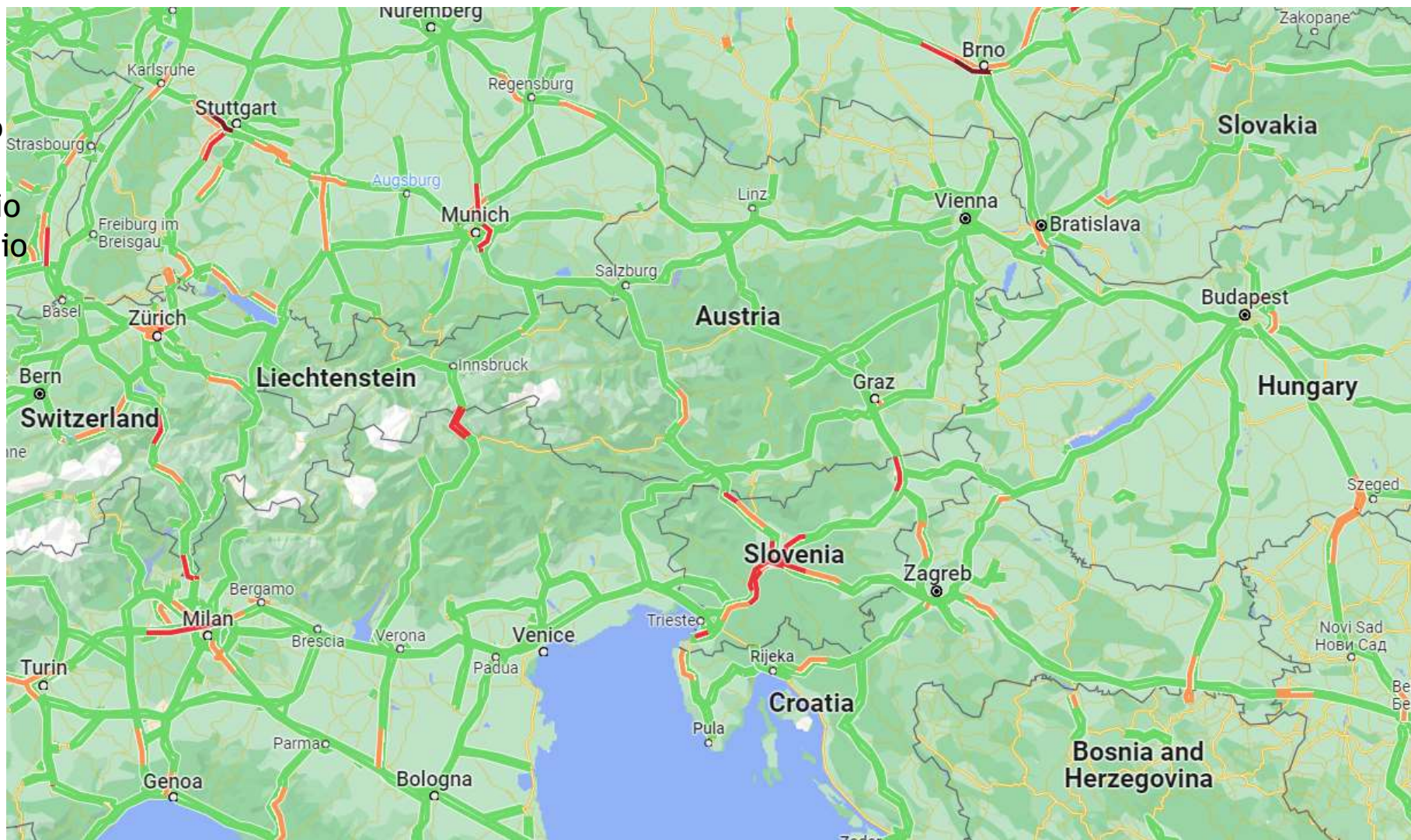


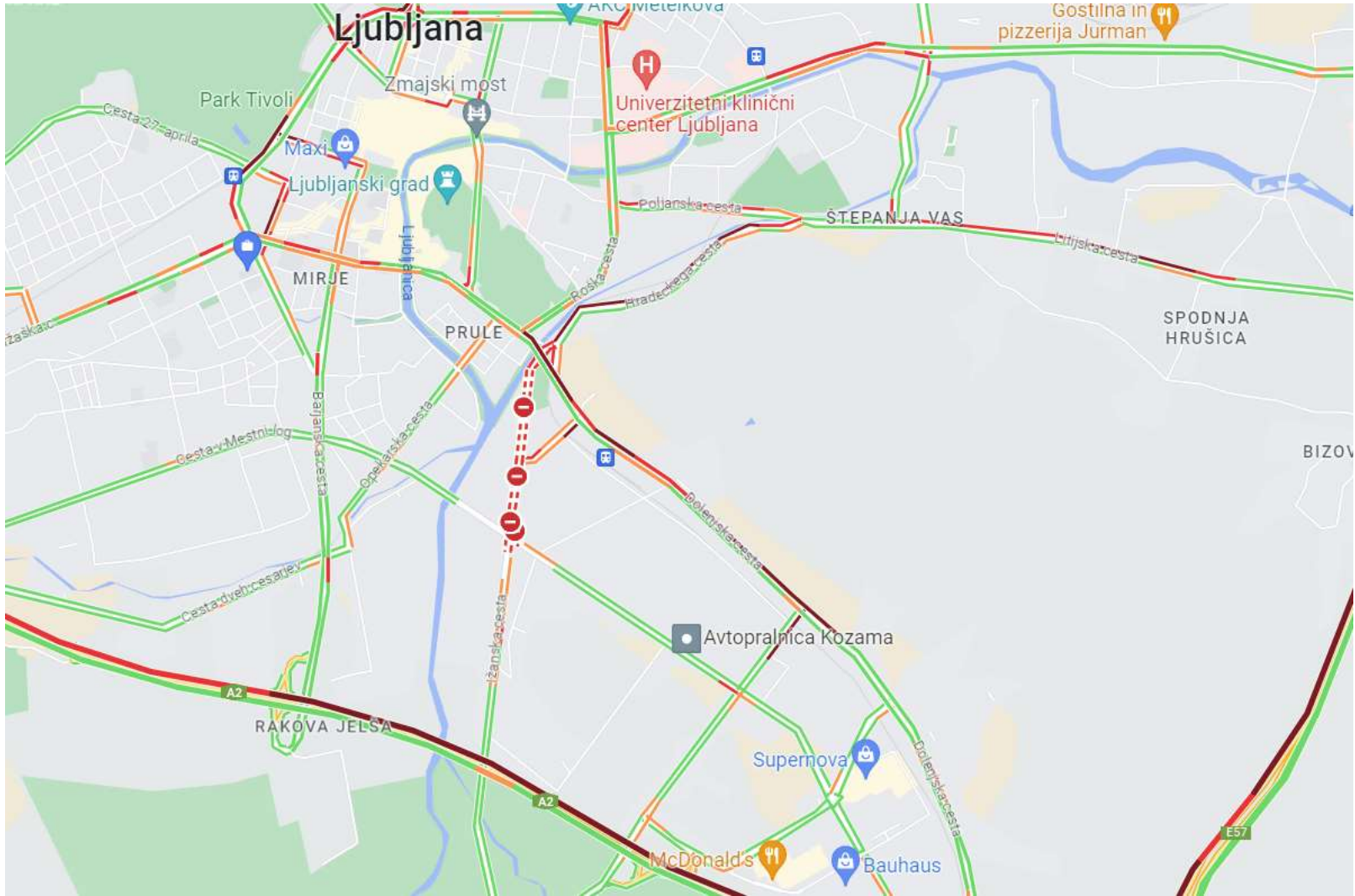
8.6.2023 ob 14:00



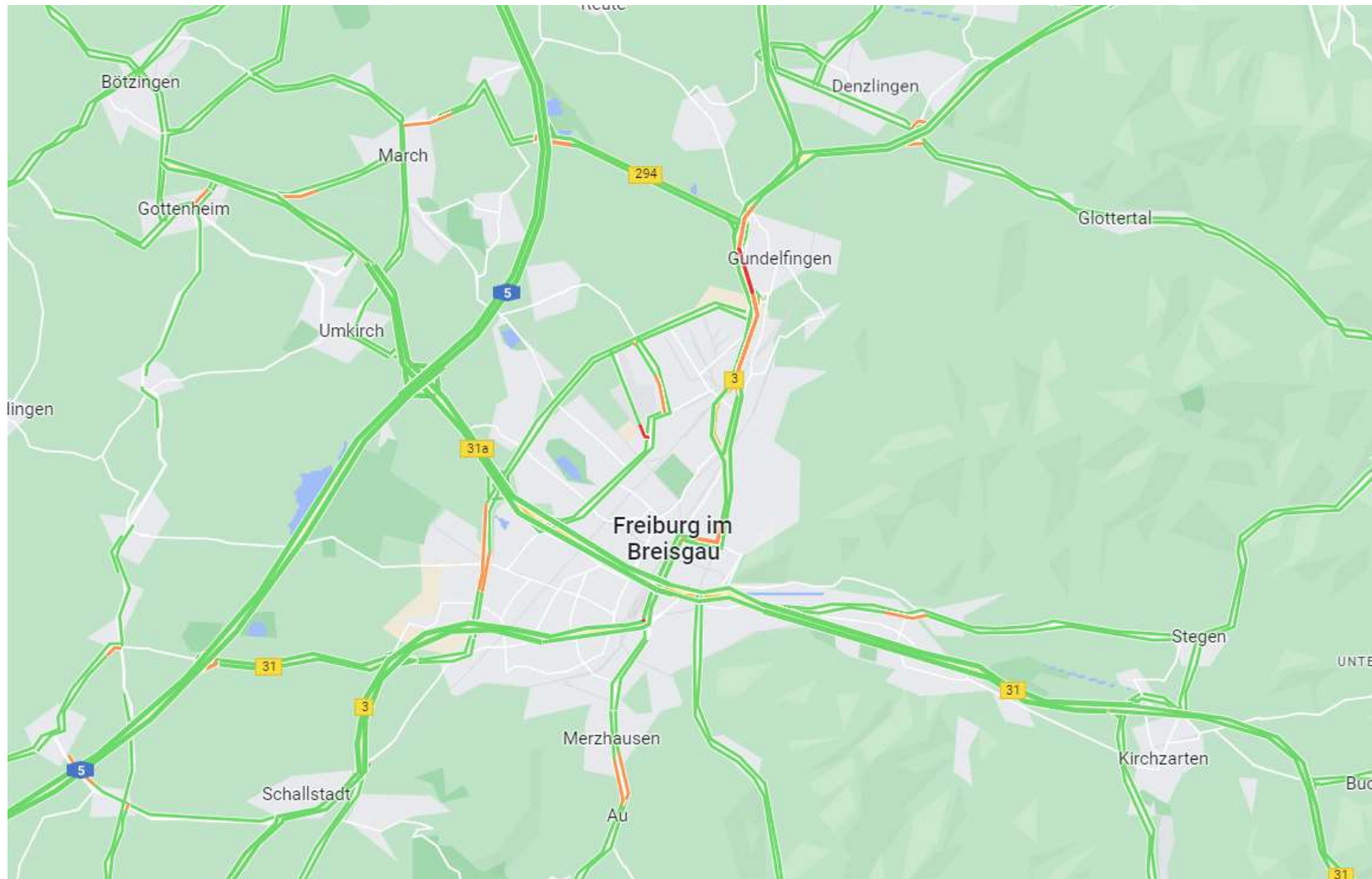


Milano 1,4 mio
München 1,5 mio
Stuttgart 0,7 mio
Ljubljana 0,3 mio

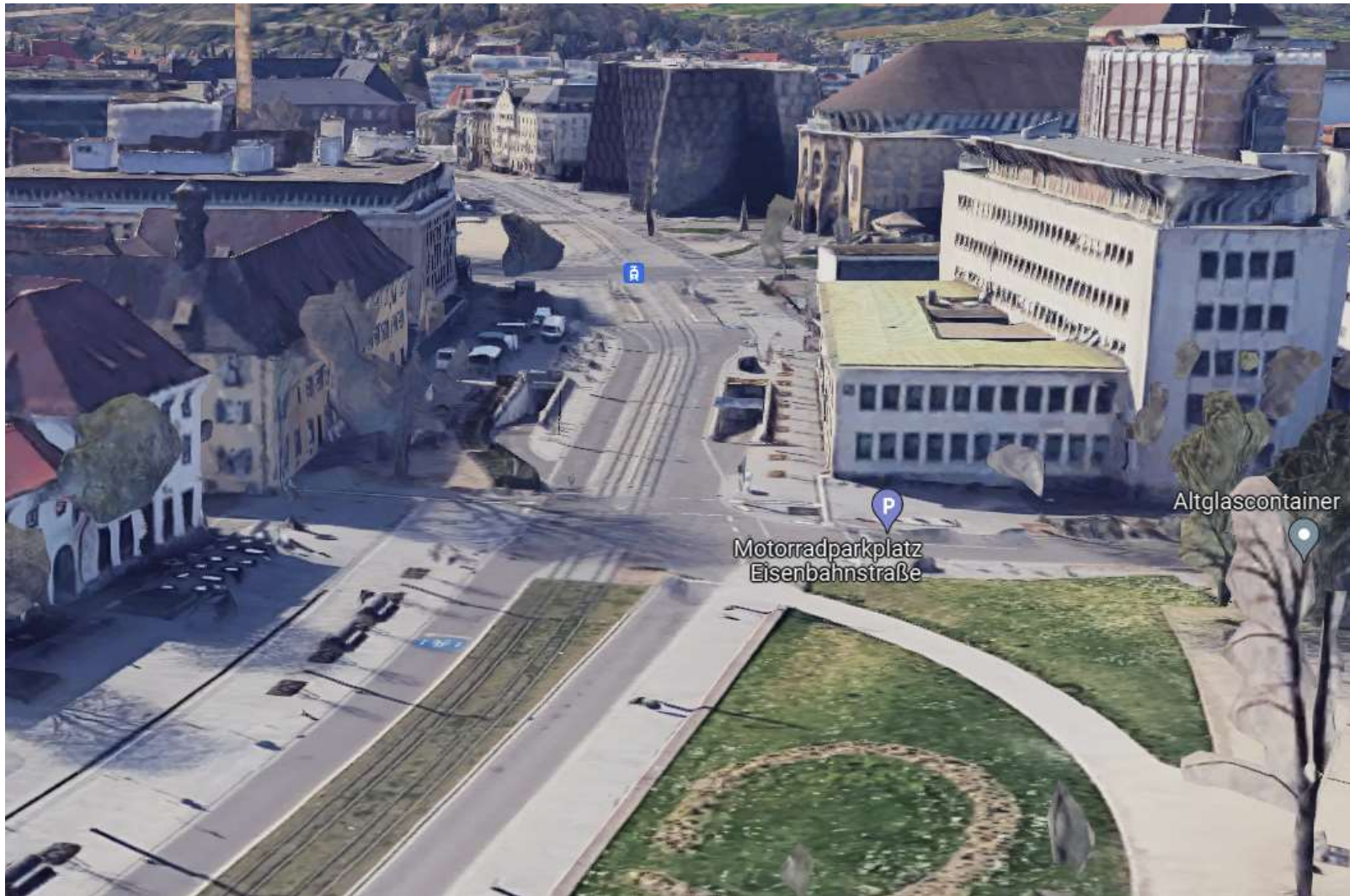




Freiburg Nemčija - 8.6.2023 ob 14:00







Motorradparkplatz
Eisenbahnstraße

Altglascontainer



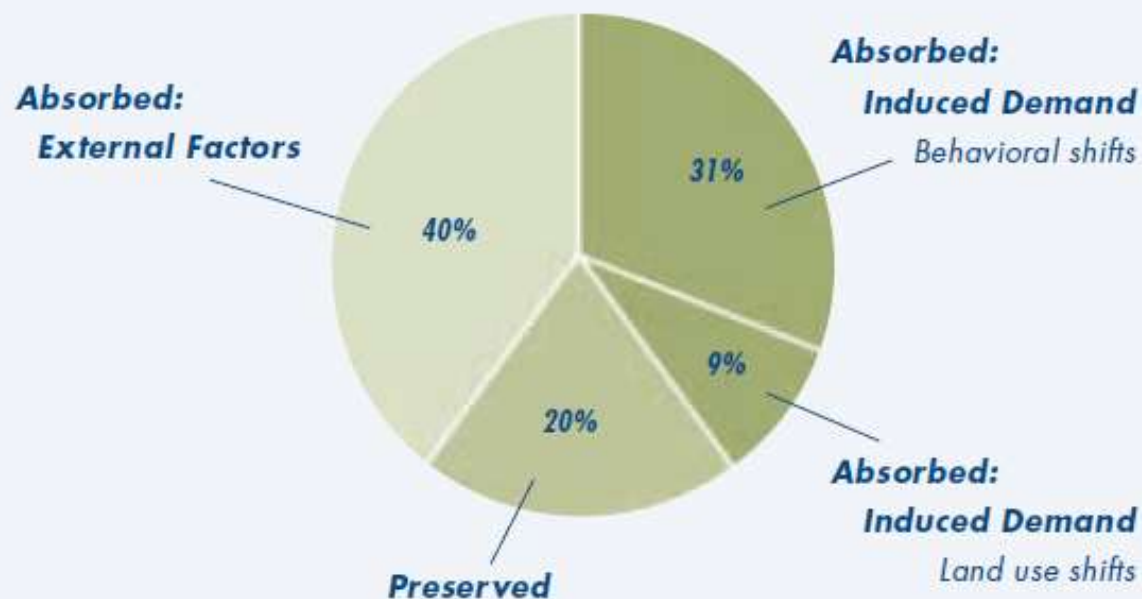




Induciran promet (prof. Robert Cervero - UC Berkeley College of Environmental Design)

FIGURE 3

Apportioning the effects of freeway expansion on traffic growth



V 6 do 8 letih po širitvi avtoceste se okoli:

- 20% dodane zmogljivosti »ohrani«,
- 40% te absorpcije je posledica zunanjih vplivov in dejavnikov, kot sta naraščajoče prebivalstvo in nove dejavnosti.
- 40% je posledica učinkov induciranega prometa, predvsem višjih hitrosti, pa tudi povečanega obsega drugih novih dejavnosti.

- odločitve o naložbah v avtoceste morajo temeljiti na popolnem izračunu stroškov in koristi v življenjski dobi objekta.
- študije induciranega povpraševanja pokažejo le, da se nekatere prednosti novih ali razširjenih avtocest sčasoma zmanjšajo. Treba je upoštevati tudi druge prednosti, ki jih prinašajo nove prometne površine - npr.:
 - povečana gospodarska produktivnost
 - izboljšanje življenjskih pogojev v predmestju.

Za težave, ki jih ljudje povezujejo s cestami - na primer zastoji in onesnaženost zraka - niso krive naložbe v ceste same po sebi. Te težave izvirajo iz tudi iz slabega načrtovanja rabe zemljišč in urejanja prostora ob na novo razširjenih avtocestah. Boljše določanje in načrtovanje rabe zemljišč bosta bolj verjetno dosegla cilje okoljevarstvenikov kot pa na splošne prepovedi katere dograjevanja ali novogradenj.

Še eno pomembno dejstvo - ko se promet „preseli“ na AC se izboljšajo razmere na tistih površinah, kjer je pred tem ta promet potekal.

E70 Benetke - Padova

