

Povzetek ankete o razvoju prometa v Mestni občini Ljubljana

IZDELOVALCI: LUZ d.d. in RRA LUR

April 2017

KAZALO

1	Uvod	2
2	Splošni podatki	2
3	Povzetek rezultatov ankete	4
3.1	Razvoj prometa v središču mesta	4
3.2	Območje izven središča mesta	5
3.3	Podpora Prometne politike MOL 2012	6
3.4	Mnenje o izvedenih projektih s področja urejanja prometa	7
3.5	Možni prihodnji projekti	9
4	Sklep	12
5	Priloge	14
5.1	Priloga 1 – priloga k poglavju 3.3	14
5.2	Priloga 2 – priloga k poglavju 3.5	15

1 Uvod

V sklopu priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana (CPS MOL) je bila izvedena tudi anketa, s katero smo želeli pridobiti podatke o stališčih in željah glede urejanja vseh vrst prometa (hoja, kolesarjenje, javni, avtomobilski in mirujoč promet) v Mestni občini Ljubljana, saj proces oblikovanja celostne prometne strategije močno poudarja vključevanje javnosti. Anketa je sistematična metoda zbiranja podatkov, preko katere na enak, enostaven in ekonomičen način vključimo večje število posameznikov, hkrati pa omogoča enostavno analizo stališč anketirancev ter kvantitativne primerjave deležev, saj vsi anketiranci odgovarjajo na enaka vprašanja. Glede na to, da je bila anketa spletna in razmeroma kratka, smo v oblikovanje celostne prometne strategije tako vključili tudi tiste posameznike, ki se v časovno zahtevnejše participativne prakse, kot na primer javne razprave, morda ne bi vključili, vseeno pa so želeli izraziti svoje želje in mnenja glede prometa v Ljubljani. Ker smo preko ankete v proces oblikovanja CPS MOL vključili 750 posameznikov, anketo opredeljujemo kot pomemben in koristen sklop podatkov, ki bo vplival na izbiro ciljev in ukrepov, vključenih v CPS MOL.

Vprašanja ankete so bila razdeljena na tri sklope. Prvi je bil namenjen preverjanju splošnih stališč o prednostnih področjih urejanja prometa tako v središču mesta¹ kot območju izven središča mesta. Drugi sklop je bil namenjen preverjanju naklonjenosti načelom in izhodiščem Prometne politike MOL (PP MOL) iz leta 2012, saj CPS MOL predstavlja novelacijo in nadgradnjo PP MOL. Tretji sklop pa je bil namenjen preverjanju podpore že izvedenim in hipotetično izvedljivim prometnim ukrepom v kontekstu prometnega sistema Ljubljane.

2 Splošni podatki

Anketo je bilo mogoče v prvi vrsti rešiti kot spletno anketo preko portala EnKlikAnketa (1KA)². Širša javnost je bila o anketi obveščena prek sporočil za javnost, različnih medijev, spletne strani Mestne občine Ljubljana in socialnih omrežij ter posebne spletne strani, namenjene CPS MOL (<https://cpsmol.projekti.si/>). Fizično izpolnjevanje anket je bilo omogočeno na petih javnih razpravah, ki so bile izvedene v različnih delih Ljubljane. Anketo je bilo možno izpolniti od 11. januarja 2017 do 31. marca 2017. Analiza in sinteza sta bili opravljeni v aprilu 2017. Anketo je ustrezno izpolnilo 750 posameznikov (n=750).

Ključni demografski podatki o anketirancih:

Spol anketirancev

¹ Središče mesta predstavlja področje znotraj notranjega cestnega obroča – t. i. Fabianijevega obroča, ki ga sestavljajo: Tivolska cesta, Trg OF, Masarykova cesta, Njogoševa cesta, Roška cesta, Karlovška cesta, Zoisova cesta, Aškerčeva cesta in Bleiweisova cesta.

² Tudi pri oblikovanju grafov smo si pomagali s programskimi možnostmi portala EnKlikAnketa.

	Frekvenca	Veljavni
1 (Moški)	272	51 %
2 (Ženski)	266	49 %
Skupaj	538	100 %

Starost anketirancev

	Frekvenca	Veljavni
1 (do 19 let)	8	1 %
2 (20–29 let)	139	25 %
3 (30–39 let)	202	37 %
4 (40–49 let)	101	18 %
5 (50–59 let)	62	11 %
6 (60–69 let)	24	4 %
7 (70 let ali več)	14	3 %
Skupaj	550	100 %

Status anketirancev

	Frekvenca	Veljavni
1 (Učenec)	2	0 %
2 (Študent)	74	14 %
3 (Kmetovalec)	0	0 %
4 (Vodja gospodinjstva)	6	1 %
5 (Zaposlen–fleksibilen delovni čas)	173	32 %
6 (Zaposlen–iksen delovni čas)	230	42 %
7 (Brezposeln)	31	6 %
8 (Upokojenec)	32	6 %
Skupaj	548	100 %

Lokacija prebivališča anketirancev

	Frekvenca	Veljavni
1 (Moje bivališče se nahaja v središču mesta v območju za pešce)	34	6 %
2 (Moje bivališče se nahaja znotraj ljubljanskega AC obroča (obvoznice))	355	64 %
3 (Moje bivališče se nahaja zunaj ljubljanskega AC obroča (obvoznice), vendar znotraj MOL)	110	20 %
4 (Moje bivališče se nahaja izven MOL)	53	10 %
Skupaj	552	100 %

Četrtna skupnost bivališča anketirancev

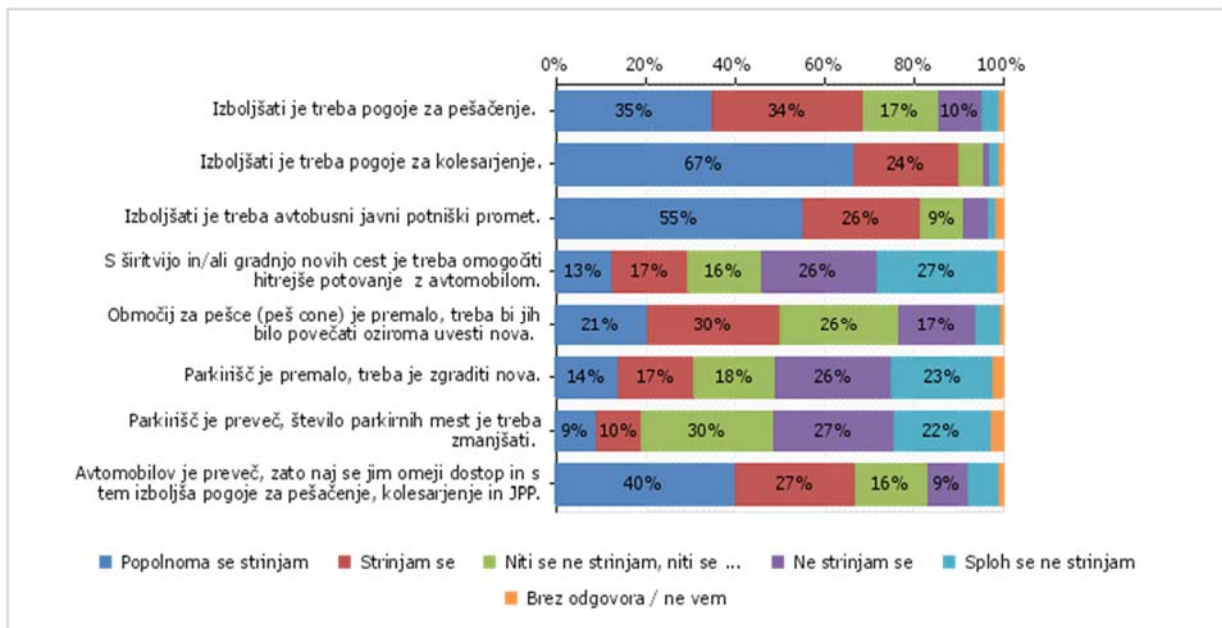
	Frekvenca	Veljavni
1 (ČS Bežigrad)	75	15 %
2 (ČS Center)	71	15 %
3 (ČS Črnuče)	14	3 %
4 (ČS Dravlje)	25	5 %
5 (ČS Golovec)	13	3 %
6 (ČS Jarše)	12	2 %
7 (ČS Moste)	34	7 %
8 (ČS Polje)	17	3 %
9 (ČS Posavje)	5	1 %
10 (ČS Rožnik)	25	5 %
11 (ČS Rudnik)	21	4 %
12 (ČS Sostro)	4	1 %
13 (ČS Šentvid)	19	4 %
14 (ČS Šiška)	76	16 %
15 (ČS Šmarna gora)	14	3 %
16 (ČS Trnovo)	22	5 %
17 (ČS Vič)	39	8 %
Skupaj	486	100 %

3 Povzetek rezultatov ankete

3.1 Razvoj prometa v središču mesta

Analiza odgovorov na prvo vprašanje kaže, da se anketiranci glede urejanja prometa v središču mesta najbolj strinjajo s tem, da je *treba izboljšati pogoje za kolesarjenje* – s tem se strinja 91 % anketirancev. Sledi strinjanje s tem, da je treba *izboljšati avtobusni javni potniški promet*, nato strinjanje s trditvijo, da je *treba izboljšati pogoje za pešačenje*. Visoko je tudi strinjanje s trditvijo, da je *avtomobilov preveč, zato naj se jim omeji dostop in s tem izboljša pogoje za pešačenje, kolesarjenje in JPP*. Podobno se anketiranci najmanj strinjajo s trditvijo, da je s *širitvijo in/ali gradnjo novih cest treba omogočiti hitrejše potovanje z avtomobilom*. Izpostavljamo tudi visoko nestrinjanje z novimi ukrepi na področju parkiranja – 49 % anketirancev se ne strinja, da je *parkirišč premalo in da je treba zgraditi nova*, prav toliko pa se jih ne strinja tudi s tem, da je parkirišč preveč in da je število parkirnih mest treba zmanjšati.

Našteli vam bomo nekaj trditev, ki se nanašajo na področje urejanja prometa v središču Ljubljane. Prosimo, označite spodaj, ali se z njimi strinjate ali ne strinjate. (n=737)

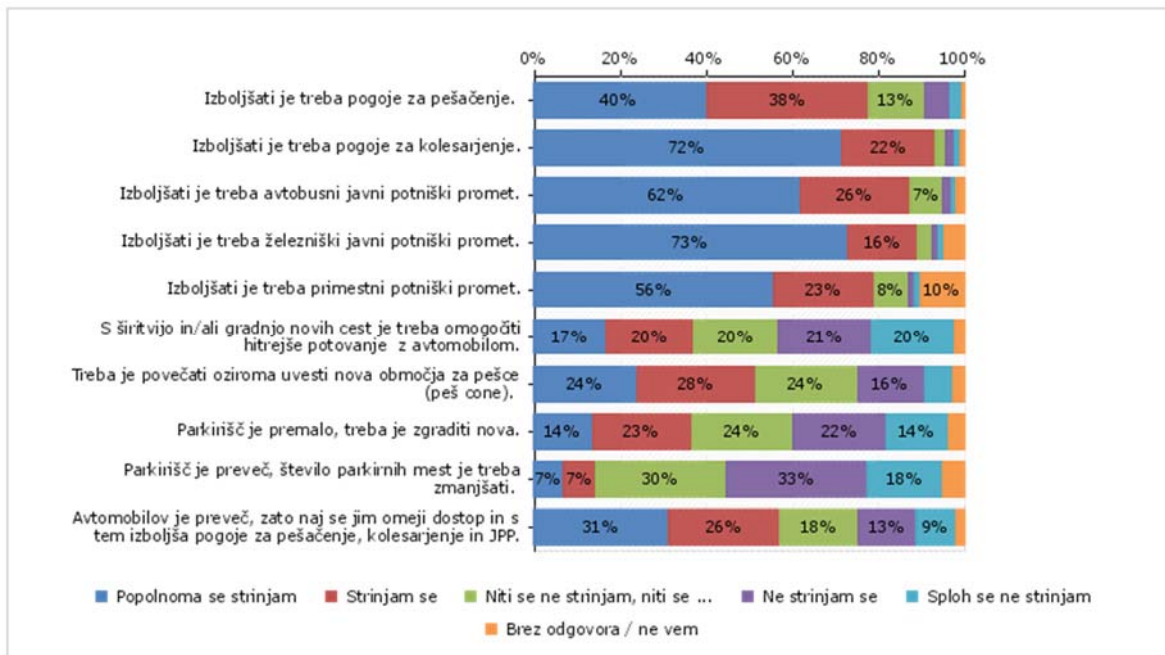


3.2 Območje izven središča mesta

Drugo vprašanje je bilo enako prvemu, le da se je nanašalo na območje izven središča mesta, zato smo skladno s tem dodali nekaj trditev, ki so se nanašale na druge relevantne oblike javnega prometa. Anketiranci se, tako kot v kontekstu središča mesta, najbolj strinjajo z *izboljšanjem pogojev za kolesarjenje*. Sledi strinjanje s tem, da je *treba izboljšati vse oblike JPP (železniškega, avtobusnega in primestnega)*. Nato sledi strinjanje z *izboljšanjem pogojev za pešačenje*. Najmanj se anketiranci strinjajo s trditvijo, da je *parkirišč preveč, število parkirnih mest je treba zmanjšati*, vendar je potrebno omeniti, da se tudi z gradnjo novih parkirišč ne strinja velik delež anketirancev. Omenimo še, da anketiranci tudi glede območja izven središča mesta kažejo nizko stopnjo naklonjenosti do avtomobilistično usmerjenega urejanja prometa, saj se več kot polovica anketirancev strinja, *da je avtomobilov preveč in da naj se jim dostop omeji*, hkrati pa se s *širitvijo cest in omogočanjem hitrejšega potovanja z avtomobilom* strinja le dobra tretjina anketirancev (37 %).

Našteli vam bomo nekaj trditev, ki se nanašajo na področje urejanja prometa izven središča mesta*, vendar znotraj MOL. Prosimo, označite spodaj, ali se z njimi strinjate ali ne strinjate. (n=603)

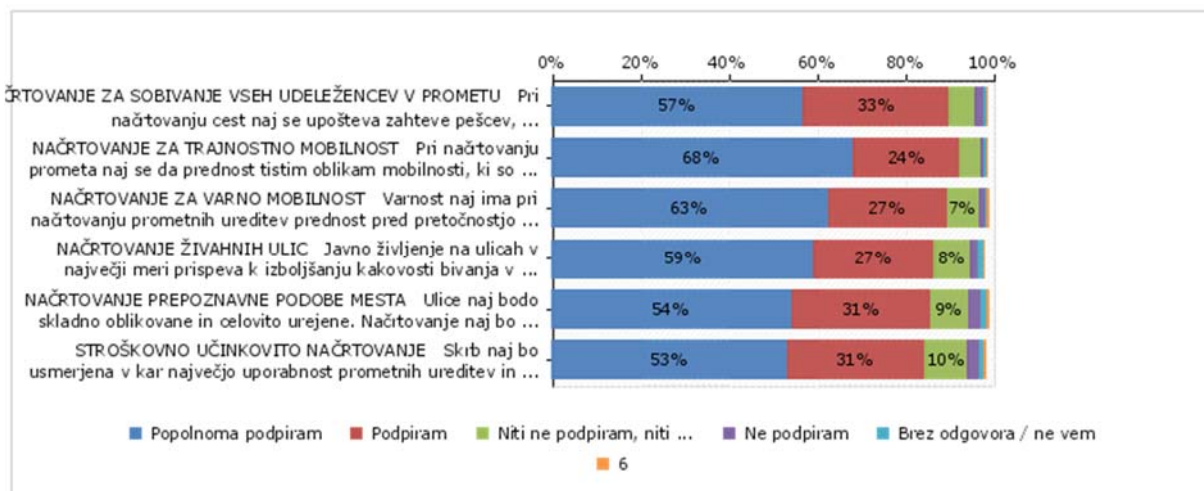
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE LJUBLJANA



3.3 Podpora Prometne politike MOL 2012

CPS MOL predstavlja novelacijo PP MOL iz leta 2012, zato smo v anketi preverili podporo načelom in izhodiščem PP MOL. Podpora načelom PP MOL je visoka, saj je najmanjša stopnja podpore posameznemu načelu še vedno več kot osemdeset odstotna.

Spodaj so navedena osnovna načela³ iz veljavne Prometne politike MOL. Prosimo, označite spodaj, ali ta načela podpirate ali ne podpirate. (n=573)

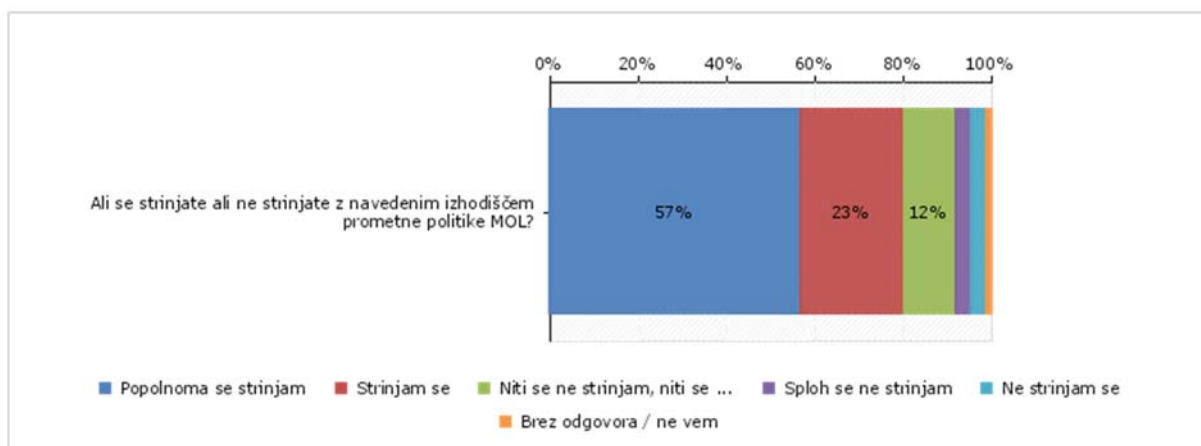


Podobno visoko je strinjanje z izhodiščem PP MOL – obrnjene prometne piramide.

³ Ker so zapisi načel v grafični predstavitvi skrajšani, so načela zapisana tudi v Prilogi 1 – s celotnim besedilom.



Spodaj je navedeno izhodišče Prometne politike MOL. »Prometna politika MOL s součinkovanjem različnih ukrepov in ustrezno infrastrukturo na eni strani spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz tako, da na drugi strani omejuje osebni motorni promet. Tako stremi k uveljavljanju obrnjene prometne piramide.« (n=575)



3.4 Mnenje o izvedenih projektih s področja urejanja prometa

Pri ukrepih s področja urejanja prometa velja, da so ljudje do novih napovedanih ukrepov pogosto nekoliko zadržani, vendar pa, ko se nanje navadijo, naklonjenost izvedenim projektom z leti narašča. Zato smo v anketi vključili petnajst izbranih pomembnejših projektov, izvedenih v zadnjem desetletju, ter anketirance prosili, da označijo ali izvedbo konkretnega ukrepa podpirajo ali ne. Vsi navedeni ukrepi so bili s strani anketirancev deležni podpore, oziroma je bil delež anketirancev, ki izvedbo podpira, v vseh primerih večji kot delež

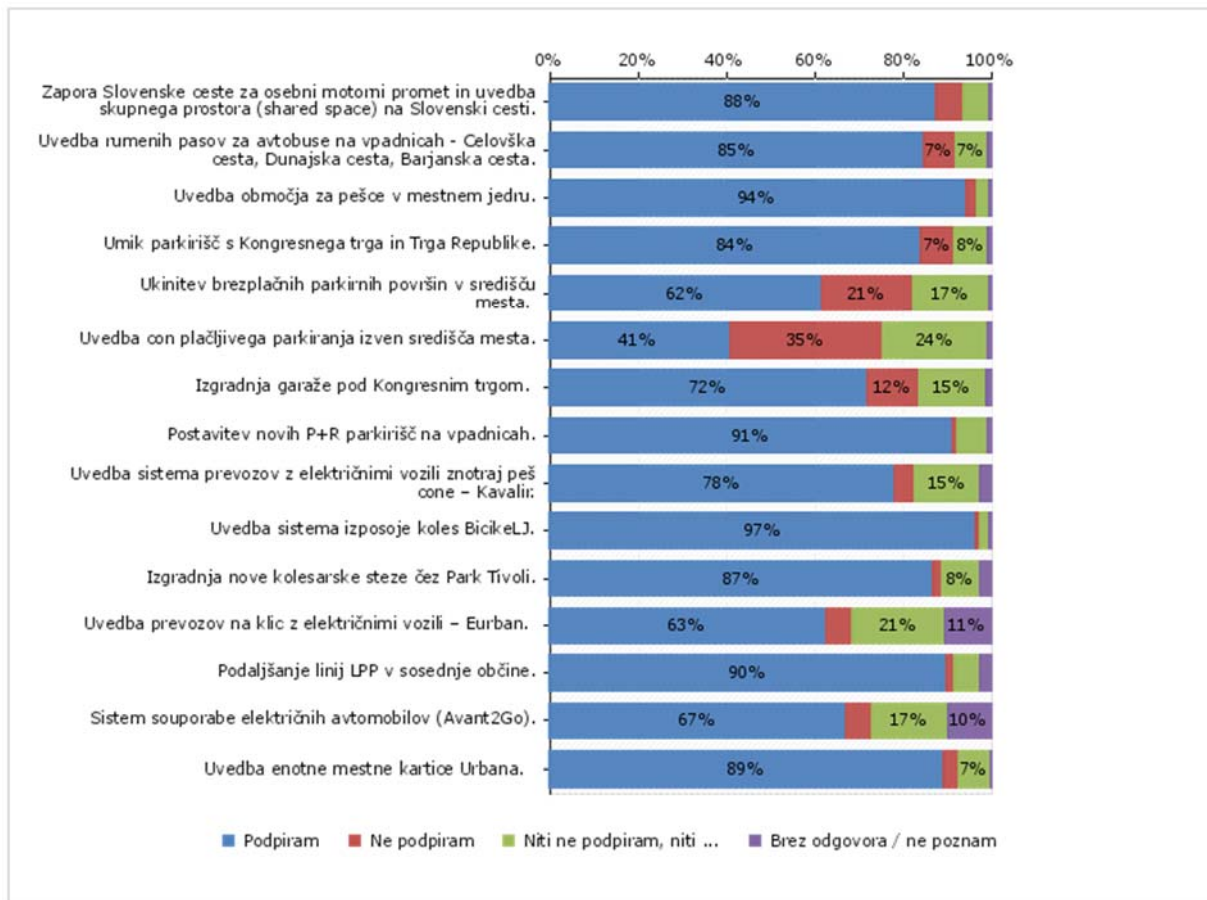
tistih, ki izvedbe določenega ukrepa ne podpirajo. Največje podpore sta deležni *uvedba sistema izposoje koles BicikeLJ* in *uvedba območja za pešce v mestnem jedru*. Razlika je najmanjša pri ukrepu *uvedba con plačljivega parkiranja izven središča mesta*, vendar še vedno ukrep podpira več anketirancev kot pa ga ne podpira. Kot nekoliko manj poznani se kažeta storitvi souporabe avtomobilov in prevozov na klic.

Pri določenih ukrepih smo testirali še, kakšen je odziv anketirancev glede na četrtno skupnost njihovega bivališča. Pri zapori Slovenske ceste, ki je med vsemi anketiranci deležna 88 % podpore, je podpora s strani prebivalcev ČS Center 83 % (n=70), kar predstavlja relativno majhen odmik. Podobno je z uvedbo območja za pešce v mestnem jedru, ki ga podpira 93 % anketirancev, ki prebivajo v ČS Center (n=71). Tudi med tistimi, ki prebivajo v območju za pešce, je podpora temu ukrepu 91 % (n=34).

Visoka podpora je izkazana tudi uvedbi rumenih pasov tako na ravni mesta kot tudi na ravni ČS, ki se nahajajo ob vpadnicah z urejenimi rumenimi pasovi. Na primer: izvedbo rumenih pasov podpira 87 % anketirancev iz ČS Šiška (n=76), 83 % iz ČS Šentvid (n=18) in 75 % iz ČS Dravlje (n=24). Podobno lahko rečemo tudi za ČS Črnuče, Posavje in Trnovo, saj je delež tistih, ki ukrep podpirajo, v vseh primerih nad 80 %. Tudi če podporo analiziramo glede na oddaljenost bivališča od središča mesta, je podpora visoka. Najmanjša podpora uvedbi rumenih pasov je med tistimi, ki bivajo v območju za pešce, vendar je še vedno podpora 79 % (n=34). Med tistimi, ki prebivajo znotraj AC obroča je podpora 86 % (n=353), med tistimi, ki prebivajo zunaj obroča, a znotraj MOL, pa je podpora 87 % (n=107). Tudi med tistimi, ki prebivajo izven MOL, je podpora visoka 83 % (n=53).

Umik parkirišč s Kongresnega trga in Trga Republike podpira 87 % anketirancev iz ČS Center (n=74), medtem, ko *ukinitev brezplačnih parkirnih površin v središču mesta* podpira 66 % (n=71) anketirancev iz ČS Center oziroma 59 % (n=34) tistih, katerih bivališče se nahaja v območju za pešce, kar je še vedno bistveno večji delež kot pa delež tistih, ki ukrepa ne podpira – 21 % (n=34) tistih, ki prebivajo v območju za pešce, oziroma 20 % tistih (n=71), ki prebivajo v ČS Center.

Izvedeni projekti: Spodaj vam bomo naštel nekaj projektov in ukrepov, ki so bili izvedeni v zadnjem desetletju. Prosimo, označite spodaj, v kolikšni meri podpirate ali ne podpirate uvedbe teh projektov in ukrepov. (n=561)



3.5 Možni prihodnji projekti

Anketo smo zaključili z vprašanji na temo projektov, katerih izvedba bi bila, hipotetično, možna v prihodnosti. Anketirance smo spraševali, ali hipotetično izvedbo podpirajo ali ne. Anketiranci največ podpore namenjajo *prenovi kolesarskih stez na Tržaški, Celovški, in izgradnji manjkajočih stez na Dunajski, Masarykovi, Dolenjski, Karlovški cesti in na Cesti ob dolenjski železnici* (97 %). Izredno visoke podpore je deležna tudi potencialna *prenova Avtobusne in Železniške postaje Ljubljana* ter *širitev mreže BicikeLJ v stanovanjske soseske in četrtne skupnosti izven središča mesta*. Poudarjamo, da prenova Avtobusne in Železniške postaje Ljubljana ni v pristojnosti MOL, oziroma je del večjega projekta Potniškega centra Ljubljana, ki je v domeni državnih ustanov in zasebnega investitorja. Vse obveznosti, ki so v tem projektu zadevale MOL, so bile izvedene.

Edini ukrep, pri katerem je delež tistih, ki izvedbe ne podpirajo večji od deleža tistih, ki izvedbo podpirajo, je ukrep *gradnje garaže pod ljubljansko tržnico*, vendar je razlika relativno majhna – 4 %⁴ oziroma tako majhna, da v tem primeru lahko posplošimo, da sta deleža tistih, ki se z

⁴ Gre za del projekta, imenovanega »Prenova tržnice, Mahrove hiše, prizidek k Mahrovi hiši, gradnja podzemnega objekta in ureditev Vodnikovega trga«.

gradnjo podpirajo, in delež tistih, ki gradnje ne podpirajo, približno enaka. Podobno kažejo namreč tudi druge ankete; na primer anketa, ki jo je Ninamedia opravila v istem času kaže, da se z gradnjo *garažne hiše pod osrednjo ljubljansko tržnico* strinja 47,3 % anketirancev, medtem ko se jih z gradnjo ne strinja 43,8 %⁵. Hkrati velja omeniti, da je tudi gradnjo nekaterih drugih garažnih hiš spremljal negotov odziv javnosti oziroma dvom v ustreznost in smiselnost projekta – primer gradnje garažne hiše pod Kongresnim trgom. Ta anketa kaže, da se nekaj let po zaključku gradnje te garaže s samo gradnjo strinja 72 % anketirancev. Nedavna raziskava o odnosu občanov MOL do dela župana in izvedbe projektov v okviru TUS MOL 2014–2020, izvedena med 21. 4. in 3. 5. 2017, pa je pokazala, da občani projekt prenove tržnice umeščajo na 5. mesto glede na pomembnost projektov.

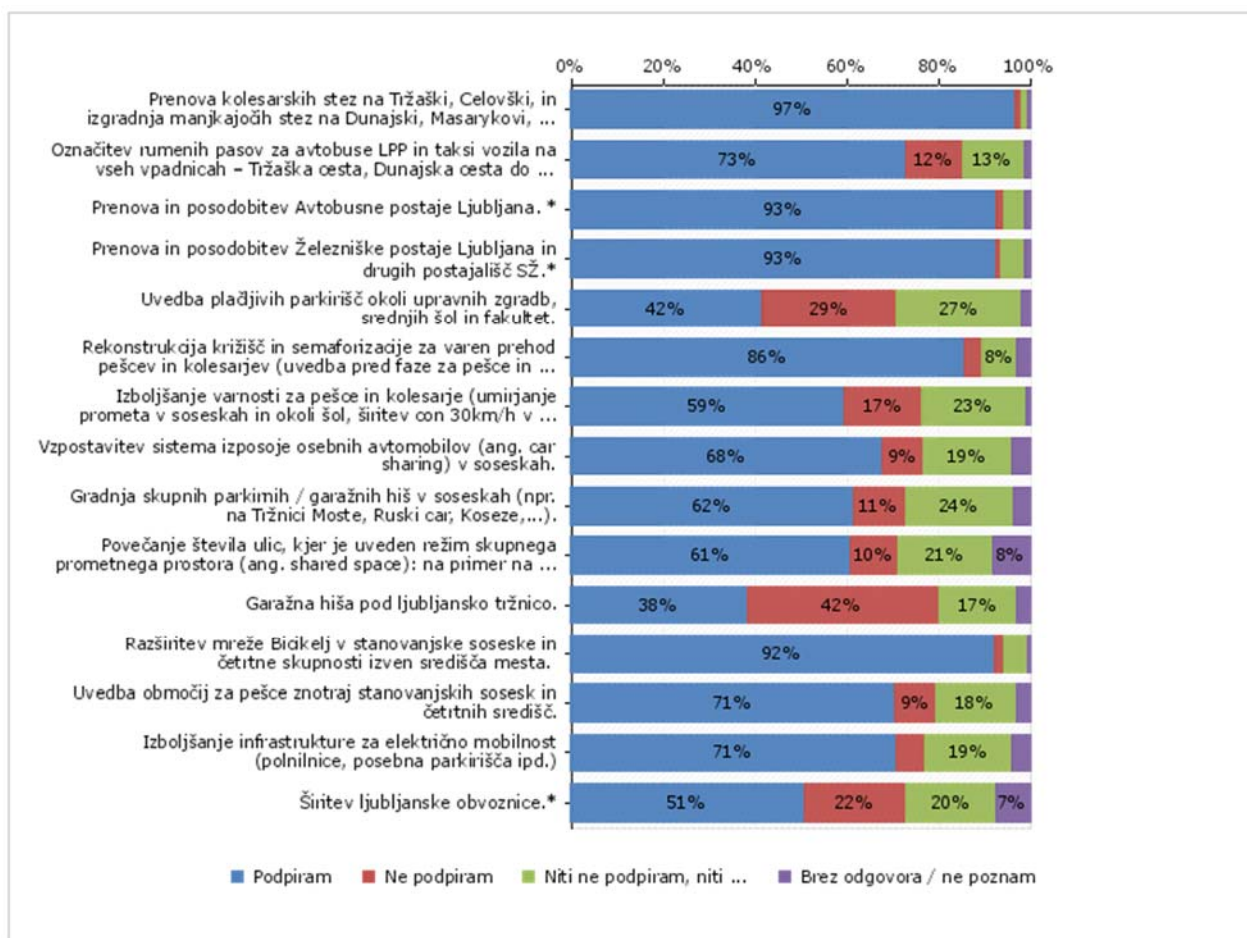
Če ukrep *označitev rumenih pasov za avtobuse LPP in taksi vozila na vseh vpadnicah – Tržaška cesta, Dunajska cesta do Ruskega carja, Celovška cesta do Vižmarij, Zaloška cesta med Kajuhovo ulico in Zadobrovske ceste, Barjanska cesta* preverimo iz stališča lokacije bivališča znotraj ali zunaj ljubljanskega obroča AC, ta ne igra zelo velike vloge. 81 % izmed tistih, katerih bivališče se nahaja v središču mesta v območju za pešce, podpira ukrep novih rumenih pasov (n=31). Ukrep podpira 74 % izmed tistih, katerih bivališče se nahaja znotraj ljubljanskega AC obroča (n=351), 67 % izmed tistih, katerih bivališče se nahaja zunaj ljubljanskega AC obroča (obvoznice) (n=107), vendar znotraj MOL, in 77 % tistih, katerih bivališče se nahaja izven MOL (n=52).

Nabor možnih novih projektov / ukrepov: Spodaj vam bomo našli nekaj projektov in ukrepov, ki bi jih lahko izvedli v MOL. Prosimo, označite spodaj, v kolikšni meri podpirate ali ne podpirate izvedbe teh projektov in ukrepov⁶. (n=552)

⁵ Raziskava agencije Ninamedia je raziskavo za časnik Dnevnik izvedla januarja 2017. Več o rezultatih in sami raziskavi najdete na tej povezavi – <https://www.dnevnik.si/1042759607>.

⁶ Ker so zapisi/opisi projektov v grafični predstavitvi skrajšani, so v enaki obliki, kot so bili predstavljeni anketirancem navedeni v Prilogi 2. Znak * ob navedbi projekta pomeni, da izvedba ni v pristojnosti Mestne občine Ljubljana.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE LJUBLJANA



4 Sklep

Iz ankete lahko sklepamo, da je naklonjenost konceptu trajnostnega urejanja prometa visoka. Analiza kaže, da izmed različnih vrst mobilnosti najbolj izstopa poudarjanje pomena izboljšanja pogojev za kolesarjenje in kolesarske infrastrukture tako v središču mesta kot izven njega. Neposredno je to poudarjeno v prvih dveh vprašanjih, pa tudi na ravni izvedenih projektov, kjer je največje podpore deležen BicikelJ. Na ravni hipotetičnih ukrepov je največ podpore dodeljene *prenovi kolesarskih stez na Tržaški, Celovski, in izgradnja manjkajočih stez na Dunajski, Masarykovi, Dolenjski, Karlovški cesti in na Cesti ob dolenjski železnici*.

Na ravni celega mesta je treba izboljšati pogoje za kolesarjenje.

Na področju pešačenja izstopa podpora novim javnim prostorom po meri pešca – podpora izvedeni peš coni je izredno visoka, podobne visoke stopnje podpore je bil deležen tudi izveden umik parkirišč iz mestnih trgov. Z izboljšanjem pogojev za pešačenje v središču mesta se anketiranci v veliki meri strinjajo. Še nekoliko bolj pa anketiranci poudarjajo pomen izboljševanja pogojev za pešačenje v območju izven središča mesta. Prav tako se anketiranci večinoma strinjajo tudi z novim peš conam. Ta naklonjenost je večja v kontekstu uvedbe območij za pešce znotraj stanovanjskih sosesk in četrtnih središč.

Izboljšati je treba pogoje za pešačenje izven središča mesta.

Izboljšanju javnega prometa namenjajo anketiranci veliko pozornosti. Praviloma se je javni potniški promet znašel med glavnimi poudarki, takoj za področjem kolesarjenja, tako na ravni središča mesta kot tudi izven središča. Izredno visoko je strinjanje glede prenov glavnih postaj – Avtobusne in Železniške, podaljševanja linij JPP v sosednje občine in izboljšanja železniškega potniškega javnega prometa. Razmeroma visoka je tudi podpora rumenim pasovom, kakor tudi strinjanje z uvedbo novih rumenih pasov. Kaže se, da bi bilo politiko umeščanja rumenih pasov smiselno povezovati in komunicirati v navezavi na P+R parkirišča, saj je naklonjenost slednjim visoka. Tako je nadaljnji razvoj JPP utemeljen tudi na račun zmanjševanja avtomobilskega prometa.

Treba je razvijati vse vrste javnega prometa, tudi na račun zmanjševanja osebne motorne prometa.

Glede avtomobilskega prometa lahko sklenemo, da anketiranci ne kažejo velike naklonjenosti razvoju te vrste mobilnosti. V nobenem primeru ne kažejo naklonjenosti do omogočanja hitrejšega potovanja z avtomobilom po mestu – avtomobilov se jim zdi celo preveč, še posebej v središču mesta, kjer se kar nekaj naklonjenosti kaže za povečanje števila ulic, na katerih je uveden režim skupnega prometnega prostora. Polovica anketiranih sicer podpira širitev obvoznice, a če to naklonjenost primerjamo z

naklonjenostjo do tehnoloških (električna mobilnost) in netehnoloških inovacij (izposoja oziroma souporaba avtomobilov oz. t. i. car sharing) je slednja večja. Glede na to, da je bil avtomobilski promet ključen del prometnih politik druge polovice dvajsetega stoletja, ta anketa potrjuje, da se je to spremenilo in da je potrebno v naslednjem desetletju še več pozornosti nameniti drugim vrstam mobilnosti, med motornim prometom pa tistim oblikam, ki niso odvisne od fosilnih goriv. Hkrati se kaže želja po čim varnejšem prometu ter s tem povezanim umirjanjem avtomobilov.

Avtomobil sestopa z mesta primarnega prometnega sredstva, tako na ravni posameznika kot tudi na ravni razvoja mesta.

Na področju mirujočega prometa se kaže velik premik, saj stališče, da je parkirnih mest vedno premalo, ni več samoumevno – na ravni središča mesta se celo več ljudi ne strinja s tem, da je parkirišč premalo, kot pa se jih s to trditvijo strinja. Anketiranci so ukrepom izvedenim v zadnjih letih naklonjeni – umikanju nadzemnih parkirišč javnemu prostoru ter umeščanju parkirišč v podzemne garaže. Verjetno bi bilo smiselno gradnjo garaž umestiti v širši sveženj ukrepov, ki na eni strani povečujejo javni prostor ter prostor, namenjen kolesarjenju in pešačenju, na drugi pa selijo parkirna mesta pod zemljo. Prav to bi lahko poudarili tudi za stanovanjske soseske, pri tem, da so anketiranci naklonjeni gradnji garažnih oz. parkirnih hiš v soseskah, kot tudi uvedbi območij za pešce v stanovanjskih soseskah.

Ukrepi omejevanja parkiranja pogosto izzovejo nasprotovanje, vendar jih meščani sprejemajo, še posebej kadar z umikom parkirišč pridobijo nov javni prostor.

Zaključujemo z oceno stopnje legitimnosti Prometne politike MOL – ta anketa potrjuje, da je PP MOL med meščani dobro sprejeta oziroma da so visoko naklonjeni izhodiščem, načelom in ukrepom iz PP MOL, zato ta anketa ne predstavlja temelja za drastične odmike od zastavljene prometne politike v prihodnosti. Prej obratno na rezultatih te ankete lahko utemeljimo nadaljevanje prometne politike, mestoma tudi z določeno mero smelosti, saj so tudi tisti ukrepi, ki so se ob uvedbi zdeli nekoliko drzni, deležni podpore s strani meščanov.

Prometna politika MOL je med anketiranimi meščani dobro sprejeta na ravni izhodišč, načel in izvedenih ukrepov.

5 Priloge

5.1 Priloga 1 – priloga k poglavju 3.3

Izpis načel PP MOL

NAČRTOVANJE ZA SOBIVANJE VSEH UDELEŽENCEV V PROMETU Pri načrtovanju cest naj se upošteva zahteve pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega in osebnega prometa, ne da bi kateregakoli od udeležencev povsem izključili.
NAČRTOVANJE ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST Pri načrtovanju prometa naj se da prednost tistim oblikam mobilnosti, ki so z vidika onesnaževanja zraka, povzročanja hrupa, energetske in prostorske potratnosti najbolj ugodne.
NAČRTOVANJE ZA VARNO MOBILNOST Varnost naj ima pri načrtovanju prometnih ureditev prednost pred pretočnostjo in hitrostjo motornega prometa. Posebno pozornost naj se nameni najbolj šibkim in najbolj ranljivim udeležencem v prometu: otrokom, starim, gibalno oviranim, pešcem in kolesarjem.
NAČRTOVANJE ŽIVAHNIH ULIC Javno življenje na ulicah v največji meri prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja v mestu, zagotavlja lokalno oskrbo in vpliva na socialno povezanost prebivalcev mesta. "Če načrtujemo mesto za avte in motorni promet, dobimo avte in motorni promet. Če načrtujemo mesto za ljudi in javne prostore, dobimo ljudi in javne prostore." (Kent)
NAČRTOVANJE PREPOZNAVNE PODOBE MESTA Ulice naj bodo skladno oblikovane in celovito urejene. Načrtovanje naj bo prilagojeno podobi in značaju okolice, še posebej naj se upošteva hierarhijo javnega prostora.
STROŠKOVNO UČINKOVITO NAČRTOVANJE Skrb naj bo usmerjena v kar največjo uporabnost prometnih ureditev in javnega prostora za vse prebivalce, izboljšavam obstoječe infrastrukture naj se da prednost pred drago in zahtevno gradnjo novih cest in cestnih objektov.

5.2 Priloga 2 – priloga k poglavju 3.5

Izpis nabora možnih novih projektov

Prenova kolesarskih stez na Tržaški, Celovski, in izgradnja manjkajočih stez na Dunajski, Masarykovi, Dolenjski, Karlovški cesti in na Cesti ob dolenjski železnici.
Označitev rumenih pasov za avtobuse LPP in taksi vozila na vseh vpadnicah – Tržaška cesta, Dunajska cesta do Ruskega carja, Celovška cesta do Vižmarij, Zaloška cesta med Kajuhovo ulico in Zadobrovska cesto, Barjanska cesta.
Prenova in posodobitev Avtobusne postaje Ljubljana. *
Prenova in posodobitev Železniške postaje Ljubljana in drugih postajališč SŽ.*
Uvedba plačljivih parkirišč okoli upravnih zgradb, srednjih šol in fakultet.
Rekonstrukcija križišč in semaforizacije za varen prehod pešcev in kolesarjev (uvedba pred faze za pešce in kolesarje) in prednostno vodenje LPPja.
Izboljšanje varnosti za pešce in kolesarje (umirjanje prometa v soseskah in okoli šol, širitev con 30km/h v mestnem centru in soseskah, omejitev hitrosti na 50km/h na vpadnicah).
Vzpostavitev sistema izposoje osebnih avtomobilov (ang. car sharing) v soseskah.
Gradnja skupnih parkirnih / garažnih hiš v soseskah (npr. na Tržnici Moste, Ruski car, Koseze,...).
Povečanje števila ulic, kjer je uveden režim skupnega prometnega prostora (ang. shared space): na primer na Vodnikovi cesti, na Poljanski med Strossmayerjevo ulico in Kopitarjevo ulico, itd.).
Garažna hiša pod ljubljansko tržnico.
Razširitev mreže Bikelj v stanovanjske soseske in četrtne skupnosti izven središča mesta.
Uvedba območij za pešce znotraj stanovanjskih sosesk in četrtnih središč.
Izboljšanje infrastrukture za električno mobilnost (polnilnice, posebna parkirišča ipd.)
Širitev ljubljanske obvoznice.*

* izvedba ni v pristojnosti Mestne občine Ljubljana.