

Kakovost zraka v Ljubljani: čas je za ukrepanje, ne zanikanje

Ljubljana, 24. 9. 2025

V zadnjem mesecu smo v medijih spremljali burno izmenjavo mnenj glede verodostojnosti poročila Evropske agencije za okolje (EEA) o kakovosti zraka v Ljubljani. Žal opažamo, da se opozorila stroke diskreditira ter o njih razširja dvom in interpretacije, ki zmanjšujejo pomen in težo enega ključnih javnozdravstvenih vprašanj v Sloveniji: kakovosti zraka, ki ga dihamo.

Ljubljanski župan Zoran Janković je ob objavi letošnjega poročila EEA izrazil nejevero nad rezultati, rekoč: »Ne vem, od kod dobijo podatke. Kdo daje podatke? Arsovi podatki so javni. Sproti jih objavljajo. Ne razumem. Priznam, da je slabo, ampak meni so ti rezultati nerazumljivi« (Dnevnik, 8. 7. 2025). V lanskem letu je, ob podobni uvrstitvi Ljubljane med evropska mesta z najslabšo kakovostjo zraka, dejal, da »rezultatom ne oporeka, si pa želi, da bi se upoštevalo tudi zaledje in ne le merilne postaje ob prometnicah« (Siol.net, 24. 9. 2024). Leta 2022 pa je poročila o slabi kakovosti zraka označil za »natolcevanja«, ob tem pa dejal, da ima nasprotnike ne le on osebno, temveč tudi Ljubljana (24ur.com, 12. 7. 2022).

Evropska agencija za okolje (EEA) uporablja izključno podatke, ki jih zbirajo nacionalne merilne postaje – v primeru Ljubljane to pomeni tri merilne postaje Agencije RS za okolje (ARSO), ki delujejo v skladu z evropsko zakonodajo in standardi. Za razvrstitev mest agencija uporablja povprečne vrednosti koncentracij delcev PM_{2,5} v obdobju dveh let (v letošnjem poročilu za leti 2023 in 2024), pri čemer izloči ekstremna nihanja (npr. tiste ob začetku kurilne sezone) (EEA pojasnilo za Dnevnik, 14. 7. 2025). To ni novo, ni nenavadno in ni nepregledno – vse metodologije so javno dostopne na spletni strani EEA. Kljub temu Mestna občina Ljubljana vsako leto ponavlja dvome. Letos celo s stališčem, da »podatki nič ne povedo in samo strašijo ljudi« (Info360, 17. 7. 2025).

Naposled je bila javnost po dveh mesecih izmenjave mnenj o verodostojnosti podatkov in primernosti metodologije, obveščena, da je MOL sprejela razlago ARSO in EEA. (Dnevnik, 2.9.2025).

Kakovost zraka v Sloveniji je velik javnozdravstveni problem, poročanje naj bo strokovno

Tovrstno poročanje o problematiki kakovosti zraka, kjer ključni akterji javno dvomijo v podatke, preden bi pridobili dovolj informacij o sami raziskavi, zmanjšuje občutljivost javnosti za nevarnosti, ki jih onesnažen zrak prinaša. Po drugi strani pa tudi mediji pogosto ne postavijo ključnih vprašanj, manjkajo konteksti in razlage, kako so ti podatki pridobljeni in kaj pomenijo za zdravje ljudi. Poročanje ostaja pri povzemanjih političnih izjav, brez ustreznega vpogleda v metodologijo meritev ali razlage dolgoročnih učinkov izpostavljenosti onesnaženemu zraku.

Kaj so ustrezne politike za izboljšanje kakovosti zraka?

Onesnažen zrak ni zgolj posledica »slabih vremenskih pogojev« ali »kotlinske lege«, kar pogosto zasledimo pri poročanju o kakovosti zraka in podajanju mnenj o rezultatih meritev. Viri onesnaževanja so jasni – promet, kurišča in industrija.

Kotlinska lega Ljubljane je dejstvo – a to nikakor ne pomeni, da ukrepanje ni mogoče ali smiselno. Ravno obratno – pomeni, da morajo biti ukrepi še bolj premišljeni, ciljno usmerjeni in ambiciozni. V preteklih dvajsetih letih je Mestna občina Ljubljana sicer izvedla nekaj ukrepov na področju omejevanja prometa, ki bistveno prispevajo k zmanjševanju onesnaženja z delci npr. zaprtje mestnega središča za promet (2007), zaprtje Slovenske ceste (2013), prenova voznega parka LPP (2007 –), uvajanje ukrepov umirjanja prometa (enosmerne ulice, omejitve hitrosti ...), vendar to ni dovolj. Ob zaključku kampanje ETM in začetku kurilne sezone, zato v Koaliciji za trajnostno prometno politiko opozarjamo: *»Ukrepi občine ne prispevajo k zastavljenim ciljem. Že julija 2023 smo opozorili, da je gradnja vsaj 3.700 novih parkirnih mest na območju Kolodvora nesprejemljiva. Torej v samem središču mesta, kjer je odlična dostopnost z javnim prevozom, hojo in kolesarjenjem, bo omogočen dostop za kar 3.700 osebnih avtomobilov. Mesto, ki trdi, da želi postati podnebno nevtravno do leta 2030, ne more hkrati podpirati gradnje takšnega števila parkirnih mest, sploh pa ne na lokaciji, ki ima vse pogoje, da omogoči dostopnost do storitev z javnim prevozom, kolesarjenjem in hojo.*

Hkrati pa opozarjamo tudi na nizko ambicioznost države pri zmanjševanju števila dnevnih migrantov z osebnimi vozili v Ljubljano. Dodaten pas, ki se gradi na štajerski avtocesti bodo uporabljali tovornjaki, nikjer pa ni govora o hitrih avtobusnih linijah, čeprav je bila to obljuba MOPE in DARS-a, ko je bila širitev prvič javno omenjena. Med drugim uporabo odstavnih pasov za prednostno vodenje avtobusnega prometa in vozil dinamičnih prevozov na AC/HC predvideva tudi Nacionalni podnebno-energetski načrt. Na Tirolskem ravnokar testno vzpostavljajo avtobusno linijo med Zirlom in Innsbruckom, ki bo med delovniki vozila po odstavnem pasu ceste A12.« je povedala Špela Berlot Veselko, koordinatorica Koalicije za trajnostno prometno politiko.

V kompleksni sliki kakovosti zraka so zaskrbljujoče tudi napovedi o gradnji sežigalnice odpadkov v Ljubljani. Zopet lahko v medijih spremljamo izmenjavo mnenj strokovne javnosti in vodstva občine – a organiziranega vključujočega procesa o tovrstni investiciji, ki predstavlja zdravstveno tveganje in potencialno ekonomsko neupravičeno investicijo, ni.

Namesto relativizacije znanstvenih podatkov in pozivanja k spremembi metodologij in merilnih mest, pričakujemo od političnih akterjev, še posebej vodstva glavnega mesta, da se osredotočijo na ukrepe in prenehajo z izvajanjem politik, ki že tako velik javnozdravstveni problem še potencirajo. Pričakujemo, da sprejmejo strokovne analize in začnejo ukrepati hitro, želimo si jasen načrt ukrepov, ki lahko izboljšajo kakovost zraka. Z zavedanjem o škodljivosti onesnaženega zraka za zdravje, bodo tudi prebivalci lažje sprejeli omejitve (npr. cone brez motornega prometa, omejitve kurjenja lesne biomase...) in tudi kot občani sprejeli del odgovornosti in ukrepali. Pomembno je tudi informativno in odgovorno komuniciranje občine, medijev in pristojnih institucij, ki bo javnosti dalo jasno sliko o tem, kaj pomeni živeti v mestu z onesnaženim zrakom.

Zrak, ki ga dihamo, ni stvar političnega mnenja. Je stvar podatkov. In še bolj – je stvar zdravja in življenja ljudi.

Za dodatna vprašanja smo vam na voljo na:

info@prometnapolitika.si ali +386 (0)59 071 322, Špela Berlot Veselko