

Sporočilo za medije

20 let KTPP: Slovenija je zrela za promet po meri ljudi, ne avtomobilov

Ljubljana, 19. 1. 2026 – Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) ob 20-letnici delovanja opozarja, da ima Slovenija znanje in rešitve za pravičen, varen in okolju prijazen promet. Kljub temu motorizacija še naprej narašča, odvisnost od avtomobila se pogloblja, promet pa ostaja eden največjih okoljskih in zdravstvenih problemov v državi. Od prihodnje vlade zato pričakujejo jasne ukrepe za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prometa, ne pa novih širitvev cest.

Dvajset let neprekinjenega dialoga o prometu

Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) združuje nevladne organizacije, raziskovalne ustanove, lokalne skupnosti in posameznike, ki si prizadevajo za bolj pravičen in trajnosten promet. »S KTPP že dvajset let vzdržujemo produktiven dialog, ki temelji na strokovnem znanju in javnem interesu. Postali smo pomembna referenčna točka za vse, ki jih zanima, kako potovati udobno, varno in okolju prijazno,« poudarja Špela Berlot Veselko, koordinatorka koalicije in direktorica CIPRE Slovenija. Kljub temu delo koalicije še ni končano: »V Sloveniji prednost še vedno dajemo avtomobilom, ne ljudem. To ohranja neučinkovit sistem, v katerem izgubljajo vsi – uporabniki javnega prevoza, pešci, kolesarji in tudi vozniki avtomobilov. Vse več naših sogovornikov razume, da prometnih problemov ne moremo reševati s širjenjem cest, čakamo pa še konkretne ukrepe v tej smeri,« dodaja.

Prihodnja vlada se mora soočiti s prevlado avtomobila, nezadovoljnimi potniki in emisijami

Člani koalicije opozarjajo, da se motorizacija še naprej povečuje, odvisnost od avtomobila pa ostaja ključna razvojna in okoljska ovira. Po drugi strani so potniki v javnem prometu tudi zaradi obsežnih projektov prenov nezadovoljni s točnostjo, kapacitetami, cenami in potovalnimi časi. Izziv za vlado bo tudi nova evropska direktiva o kakovosti zraka, ki začne veljati leta 2030. Za velik del Slovenije bo pomenila preseganje mejnih vrednosti za drobne delce PM_{2,5}, ki jih v pomembni meri povzroča promet. »Od prihodnje vlade zato pričakujemo celosten pristop, ne političnih bombončkov, kot je podaljševanje vinjet. Potrebujemo ambiciozno in izvedljivo Državno prometno strategijo z jasnimi akcijskimi načrti. Ključno je povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja, prednostno vlaganje v javni prevoz ter dosledno izboljševanje pogojev za hojo in kolesarjenje pri vsaki prenovi cest,« poudarja Berlot Veselko.

Ne le kritika, ampak konkretne rešitve

»Promet ni le vprašanje infrastrukture, temveč prostora, zdravja, okolja in kakovosti življenja. KTPP je branik javnega interesa, ki že dvajset let povezuje raziskovalce, stroko in nevladne organizacije pri opozarjanju na zmote avtocentričnega načrtovanja in iskanju rešitev za prehod od hitrosti k dostopnosti,« je povedal dr. Aljaž Plevnik z Urbanističnega inštituta. Prav povezovanje strokovnjakov je že prineslo konkretne rešitve na lokalni in državni ravni, ki jih je predstavil Marko Peterlin z IPoP – Inštituta za politike prostora. »V okviru koalicije smo razvili predloge, ki so spremenili okvir javne razprave,« pravi Marko Peterlin z IPoP – Inštituta za politike prostora. »Primer je koncept ZMAJ, predlog za uvedbo zmogljivih, hitrih mestnih avtobusnih linij v Ljubljani, ki je zdaj vsaj delno navdih za prenovo linij LPP, ter koncept taktnega voznega reda za slovenske vlake, ki je temelj zanesljivega javnega prevoza v večini Evrope. Tudi javni odziv na načrte cest, ki obdajajo Potniški center Ljubljana, je prinesel bolj odprt dialog in tudi vsaj delne izboljšave, predvsem z vidika kolesarjenja in hoje.«

Brez varnih in zanesljivih alternativ je potovanje brez avta le želja

Podnebni program Koalicije za trajnostno prometno politiko, KTPP, sofinancirata Eko sklad j.s. in Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo 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, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.



EKO SKLAD
SLOVENSKI OKOLJSKI
JAVNI SKLAD



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

Iva Zozolly iz Ljubljanske kolesarske mreže je opozorila na razkorak med razvojem infrastrukture in občutkom varnosti: »V zadnjih 20 letih se je zgodil pozitiven premik pri sistemskem načrtovanju kolesarskega prometa. Kljub temu je subjektiven občutek varnosti še vedno slab: kar 29 % otrok v Sloveniji želi kolesariti v šolo, a jih danes to lahko počne le 3 %. Varnost je treba izboljšati, predvsem za najbolj ranljive. « Na pomen konkretnih izboljšav se je osredotočil tudi Boštjan Okorn iz Zveze potrošnikov Slovenije. »Potrošniki imajo pravico do točnega, zanesljivega in dostopnega javnega prevoza. Šele takrat lahko govorimo o resnični izbiri trajnostnih oblik mobilnosti. Dokler javni prevoz ne bo zanesljiv, bodo nasveti o trajnostnem potovanju ostali predvsem želja.«

Koalicija zato napoveduje, da bo tudi v prihodnje spremljala ključne prometne projekte in politike. »Pozorni bomo na postopke okrog gradnje Potniškega centra Ljubljana, na obljube Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa, Ljubljanskega potniškega prometa in Slovenskih železnic glede izboljšanja storitev za potnike, na napovedano širitev ljubljanske obvoznice, pripravo Državnega prostorskega načrta za dvotirnost gorenjske proge ter na ključne zakonodajne in strateške dokumente,« je napovedala Berlot Veselko.

Začetek, ki je bil pred časom

Koalicija za trajnostno prometno politiko je bila ustanovljena kot odziv na prometno politiko, ki se je oblikovala za zaprtimi vrati, brez sodelovanja javnosti. Marjeta Benčina iz okoljske organizacije Focus je spomnila na začetek koalicije: »Leta 2006 so naši kolegi pripeli teze trajnostne prometne politike na vrata državnega zbora, vlade in takratnega Ministrstva za promet. Zahtevali smo vključevanje javnosti, celovito načrtovanje, upoštevanje vseh stroškov prometa, razvoj javnega prevoza in dosleden okoljski monitoring. Te zahteve so aktualne še danes in so se kasneje tudi pojavile v uradnih dokumentih, a rezultati žal niso sledili. Promet ostaja sektor z največjim deležem emisij toplogrednih plinov v Sloveniji. Zato bomo še naprej glasni, ko država načrtuje širitev cest ali spodbuja neučinkovite avtomobile. Ne želimo družbe, kjer je mobilnost privilegij, temveč pravica vseh, tudi ranljivih skupin,« poudarja Benčina.

KTPP ob 20-letnici poudarja, da so znanje, rešitve in izkušnje v Sloveniji že prisotni. Medtem ko bodo člani koalicije še naprej spremljali lokalne in državne ukrepe na področju mobilnosti, prihodnjo vlado pozivajo k pogumnim korakom, ki so potrebni, da promet v Sloveniji končno postane javna storitev, dostopna in uporabna vsem.

Za več informacij kontaktirajte Dijano Čatakovič Biagi (dijana.catakovic@cipra.org, 059 071 322).