

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
Koordinatorica Koalicije za trajnostno prometno politiko
Trubarjeva cesta 50
1000 Ljubljana

Ljubljana, 3. 7. 2026

Mestna občina Ljubljana
Mestni trg 1
1000 Ljubljana

Javni prevoz v viziji Ljubljana Supermesto 2045: Bomo z BRT dobili učinkovit javni promet ali le daljše avtobuse?

Odprto pismo Mestni občini Ljubljana

Spoštovani,

Ob predstavitvi vizije **Supermesto 2045** je Mestna občina Ljubljana napovedala uvedbo t. i. baterijskega tramvaja. Pozdravljamo, da Ljubljana javni potniški promet postavlja med ključne elemente svoje dolgoročne razvojne vizije. Menimo pa, da predstavitev odpira pomembna vprašanja glede prihodnjega razvoja javnega potniškega prometa v Ljubljani, zato se na vas obračamo z odprtim pismom in prošnjo za javna pojasnila.

Po javno predstavljenih informacijah gre pri baterijskem tramvaju za sodobno električno cestno vozilo, ki po uporabniški izkušnji in zmogljivosti spominja na tramvaj, vendar ne vozi po tirih in ne potrebuje stalne vozne mreže. Takšna vozila sama po sebi niso sporna. Nasprotno – predstavljajo zanimivo razvojno smer sodobnega javnega potniškega prometa in lahko ob ustrezni infrastrukturi dosegajo zelo dobre rezultate.

Ob tem pa nas skrbi predvsem način, kako je bil projekt predstavljen javnosti.

Občina je namreč za napovedano rešitev uporabila kratico **BRT**, ki naj bi pomenila **BateRijski Tramvaj**. V mednarodni strokovni terminologiji pa je BRT že desetletja uveljavljena kratica za **Bus Rapid Transit**. Pri BRT bistvo niso vozila, temveč celovit prometni sistem.

Po mednarodnem standardu organizacije ITDP kakovosten sistem BRT temelji na vrsti infrastrukturnih in organizacijskih elementov, med katerimi so najpomembnejši:

- fizično ločeni prometni koridorji, na katere v nasprotju z rumenimi pasovi osebna vozila ne morejo zapeljati,
- plačevanje oziroma validacija vozovnic pred vstopom na postajo,
- nivojski vstop skozi vsa vrata,
- prednost javnega prevoza v križiščih,
- sredinska umestitev koridorjev, kjer je to smiselno, ter
- drugi ukrepi, ki skupaj omogočajo visoko potovalno hitrost in zanesljiv vozni red.

Prav v tem pomenu je Mestna občina Ljubljana kratico BRT uporabljala tudi v **Občinski celostni prometni strategiji 2025–2032**, ki jo je Mestni svet sprejel jeseni 2025. Strategija BRT obravnava kot celovit sistem javnega prometa, ne zgolj kot novo vrsto vozila.

V predstavitvi vizije **Supermesto** pa se je poudarek očitno premaknil. BRT ni več predstavljen predvsem kot celovit prometni sistem, temveč kot poimenovanje novega vozila oziroma »baterijskega tramvaja«. **S tem se razprava o vzpostavitvi hitrega javnega prometa preusmerja od vprašanja infrastrukture k vprašanju nakupa vozil.**

To odpira pomembno vprašanje. Ali bo Ljubljana dejansko vzpostavila sistem hitrega javnega prometa ali predvsem uvedla nova vozila znotraj obstoječega prometnega sistema?

Če ne bodo hkrati zgrajeni fizično ločeni koridorji, sodobne postaje z validacijo vozovnic pred vstopom, zagotovljen nivojski dostop in prednost javnega prometa na križiščih, bodo **tudi 30-metrška vozila obstajala v istih prometnih zastojih kot današnji avtobusi**. Velikost ali tehnološka naprednost vozila sami po sebi še ne ustvarita učinkovitega javnega prometa.

Zato vas pozivamo, da javnosti razumljivo pojasnite:

- ali vizija **Supermesto 2045** še vedno predvideva vzpostavitev sistema BRT, kot ga opredeljuje Občinska celostna prometna strategija;

- katere infrastrukturne ukrepe namerava občina izvesti, da bo napovedani baterijski tramvaj dejansko dosegal učinke sodobnega hitrega javnega prometa;
- ali načrtuje izgradnjo fizično ločenih koridorjev, sodobnih postaj, uvedbo validacije vozovnic pred vstopom ter prednost javnega prometa na križiščih;
- kakšna je časovnica izvedbe posameznih infrastrukturnih ukrepov.

Nobeno vozilo, ne glede na njegovo tehnološko naprednost, samo po sebi ne ustvari hitrega javnega prometa. Hitrost in zanesljivost se vzpostavita šele takrat, ko so vozilo, infrastruktura in upravljanje zasnovani kot enoten sistem.

Za Ljubljance navsezadnje ni pomembno, kako se nova rešitev imenuje. Pomembno je, ali bo javni promet postal hitrejši, zanesljivejši in dovolj konkurenčen osebnemu avtomobilu, da bo dejansko prispeval k zmanjšanju prometnih zastojev.

Verjamemo, da Ljubljana potrebuje zmogljiv, sodoben in zanesljiv javni promet. Vozila so pomemben del tega sistema, vendar sama po sebi ne morejo nadomestiti kakovostne prometne infrastrukture. Prepričani smo, da si Ljubljana zasluži odprto strokovno razpravo o prihodnosti javnega potniškega prometa. Zato pričakujemo vaše javno pojasnilo in verjamemo, da bo razprava o tako pomembnem projektu temeljila na strokovnih argumentih ter jasni predstavitvi načrtovanih infrastrukturnih rešitev.

V vednost posredovano medijem.

V imenu Koalicije za trajnostno prometno politiko,
Špela Berlot Veselko, koordinatorica KTPP



CIPRA Slovenija
Trubarjeva 50
SI-1000 LJUBLJANA