

Poročilo

URBANI FORUM

Celovito urejanje potniškega prometa

Pomen železniškega prometa za trajnostni razvoj, mobilnost in mesta

- 
1. Celje
 2. Koper
 3. Kranj
 4. Ljubljana
 5. Maribor
 6. Murska Sobota
 7. Nova Gorica
 8. Novo mesto
 9. Ptuj
 10. Slovenj Gradec
 11. Velenje

Novo Mesto

www.goforesight.eu

Četrtek / 14. november 2019

Atrij Knjižnice Mirana Jarca / Novo mesto

KAZALO

2	Program
3	Pozdravni nagovori
4	Predstavitev okvira
6	Dobri primeri in potrebe
8	Okrogla miza / Celovito urejanje potniškega prometa
10	Zaključki foruma

PROGRAM

10:00 - 10:30 POZDRAVNI NAGOVORI

Gregor Macedoni, župan Mestne občine Novo mesto in predsednik Združenja mestnih občin Slovenije
Barbara Radovan, generalna direktorica Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, Ministrstvo za okolje in prostor

10:30 - 11:30 PREDSTAVITEV OKVIRA

NVO Koalicija za trajnostno prometno politiko

dr. Matej Ogrin, Glavni izzivi železniškega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti

Ministrstvo za infrastrukturo

mag. Vlasta Kampos Jerenec, Aktivnosti na področju železniškega prometa

Združenje mestnih občin Slovenije

mag. Saša Heath-Drugovič in Izidor Jerala, Razvojne potrebe mestnih občin za trajnostni razvoj in mobilnost

Ministrstvo za okolje in prostor

mag. Tomaž Miklavčič, Prostorski vidiki povezovanja mest in nova Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Urbanistični inštitut RS

dr. Aljaž Plevnik, Ali nas je dovolj za kakovosten javni potniški promet?

11:40 - 12:50 DOBRI PRIMERI IN POTREBE

Slovenske železnice

dr. Mateja Matajič, S Slovenskimi železnicami od doma do cilja

Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine

Tomaž Kordiš, Potrebe in izzivi gospodarstva v povezavi z javnim potniškim in železniškim prometom

Občina Grosuplje

dr. Peter Verlič, Železniška povezava Ljubljana - Novo mesto - Karlovec - Zagreb - razvojna priložnost regij

Karlovačka županija, Hrvaška

dr. Vesna Hajsan Dolinar, Revitalizacija železnice L 103 Karlovac-Ozalj-Kamanje-državna meja (Metlika)

Mestna občina Ljubljana

Ivan Stanič, Železnice in Ljubljana

Mestna občina Maribor

dr. Samo Peter Medved, Potrebe in možnosti razvoja železniške infrastrukture

12:50 - 14:00 Okrogla miza: CELOVITO UREJANJE POTNIŠKEGA PROMETA

Moderator: Ivan Stanič, ZMOS

Poročevalka: mag. Lenča Humerca Šolar, MOP

POZDRAVNI NAGOVORI



Gregor Macedoni,
župan Mestne
občine Novo mesto

V atriju knjižnice Mirana Jarca Novo mesto je v četrtek, 14. novembra 2019, potekal jesenski Urbani forum z naslovom "Celovito urejanje potniškega prometa: Pomen železniškega prometa za trajnostni razvoj, mobilnost in mesta", ki sta ga organizirala Ministrstvo za okolje in prostor ter Združenje mestnih občin Slovenije v sodelovanju z Mestno občino Novo mesto.

Gostitelj dogodka **Gregor Macedoni**, župan MO Novo mesto, je zbranim predstavnikom slovenskih mest in občin, gospodarstva, državnih teles, inštitutov, regionalnih razvojnih centrov, zavodov in iniciativ prebivalcev zaželel dobrodošlico v Novem mestu in udeležence pozdravil tudi kot predsedujoči Združenja mestnih občin Slovenije (ZMOS). Še posebej je pozdravil goste iz hrvaške Karlovške županije, s katero občine ob dolenski železnici razvijajo skupen čezmejni projekt revitalizacije omenjene proge. V svojem nagovoru je dejal, da je dejstvo, da smo tudi v Sloveniji del globalnega trenda, da se prebivalstvo naseljuje v mesta in če želimo na pot k brezogljični družbi, moramo poiskati odgovore kako povezati ljudi na področju mobilnosti, z resno alternativo avtocestam, v razvoju celovitega potniškega prometa, ki dobro izkorišča možnosti železniškega prometa.

Udeležence Urbanega foruma je nagovorila tudi generalna direktorica Direktorata za prostor, graditev in stanovanja **Barbara Radovan**. Poudarila je, da je tako za konkurenčnost naših mest kot za kakovost bivanja vseh prebivalcev Slovenije pomembno, da promet urejamo celovito in se odločimo za prehod na trajnostno mobilnost. Če želimo zmanjšati izpuste toplogrednih plinov in doseči brezogljičnost do leta 2050, moramo nujno nasloviti tudi promet, pri čemer je ureditev železniškega potniškega prometa ključna.



Barbara Radovan,
generalna
direktorica
Direktorata za
prostor, graditev in
stanovanja, MOP

»Odločitev za prehod na trajnostno mobilnost države in občin je odločitev, ki bo oblikovala prihodnost planeta. Železnica, njene postaje morajo postati stičišča javnega in osebnega prevoza, kolesarjev in pešcev. Na Ministrstvu za okolje in prostor se zavedamo, da takega prehoda ne moremo doseči brez sodelovanja z mesti in občinami in brez medsektorskega povezovanja. Delovati moramo bolj aktivno, kar kažejo tudi številne pobude občin in občanov. Tudi v Novem mestu si skupaj z drugimi občinami ob dolenski železniški progi prizadevajo za njeno revitalizacijo. Zato ni slučaj, da se danes srečujemo v tem gospodarsko in kulturno živahnem mestu.«

Barbara Radovan, generalna direktorica Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, MOP

Predstavitev okvira



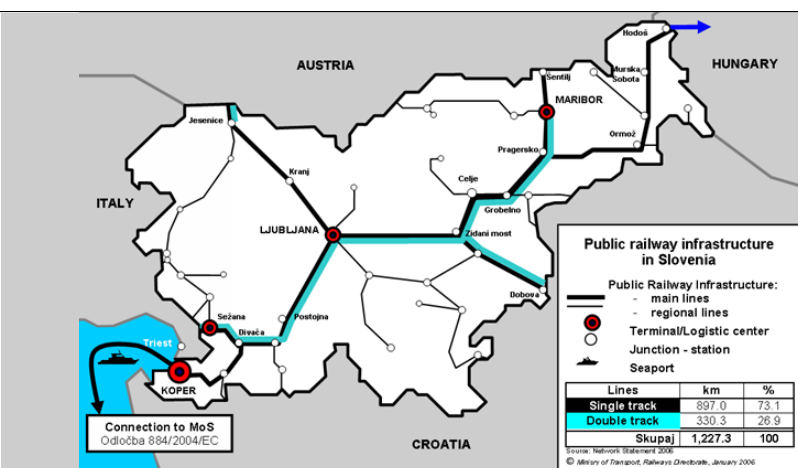
Izzivov v železniškem potniškem prometu in z njim povezano trajnostno mobilnostjo je veliko. **Dr. Matej Ogrin** iz NVO Koalicija za trajnostno prometno politiko je udeležence spomnil, da je imela leta 1969 Slovenija 1.169 km železnic in niti enega kilometra avtocest, leta 2015 pa 610 (746) km avtocest in hitrih cest ter 1.209 km železniških prog. In po 25 letih se vprašamo o ključnih izzivih v železniškem prometu. Izzivi se kažejo v redefiniciji prioritet prometne politike, sistemskih virih vlaganj v železnice za naslednjih 30 let, prevetritvi prometne politike z oblikovanjem nove resolucije o nacionalnem programu razvoja železniškega prometa, stališču Slovenije do gradnje hitrih prog in sprejetem sklepu, ki bi dal prioriteto urejanju železnic pred gradnjo novih avtocest in hitrih cest, načrtovanju in izvajanju regionalnega in primestnega JPP, integraciji prometnega načrtovanja državne in lokalne ravni, aktivni vlogi železnic pri razogljičenju prometnega sistema Slovenije, dnevne migracije prenesti na železnice in druge vrste JPP ter da potrebujemo močan, trajen in konstruktiven pritisk od spodaj navzgor, kjer država pospeši razvoj železnic in celotni javni promet.

»Ravno pri regionalnem prometu je železnica najbolj konkurenčna. In če smo zgradili avtoceste v 40 letih, bi lahko tudi prenovili in dogradili železnice v 30 letih.«

Dr. Matej Ogrin, NVO Koalicija za trajnostno prometno politiko

Dr. Matej Ogrin,
NVO Koalicija
za trajnostno
prometno politiko





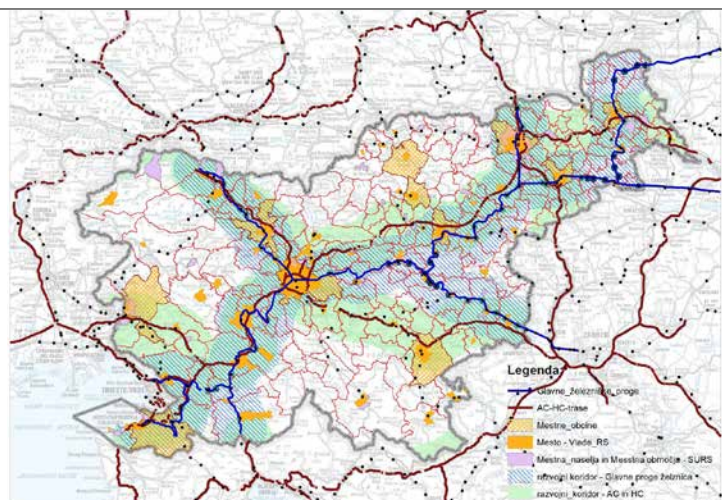
Mag. Vlasta Kampos Jerenec, vodja Sektorja za železnice in žičnice iz Ministrstva za infrastrukturo je predstavila celostni pristop k prometnemu načrtovanju, stanje slovenske železniške infrastrukture ter glavne projekte, ki tečejo na ministrstvu, med njimi dograditev železniške proge od Maribora do Šentilja in od Celja do Zidanega Mosta, izgradnja drugega tira Divača-Koper in posodobitev železniškega vozlišča Pragersko. Kot izziv za izboljšanje železniškega potniškega prometa je izpostavila uvedbo taktnega voznega reda v Ljubljanski urbani regiji.

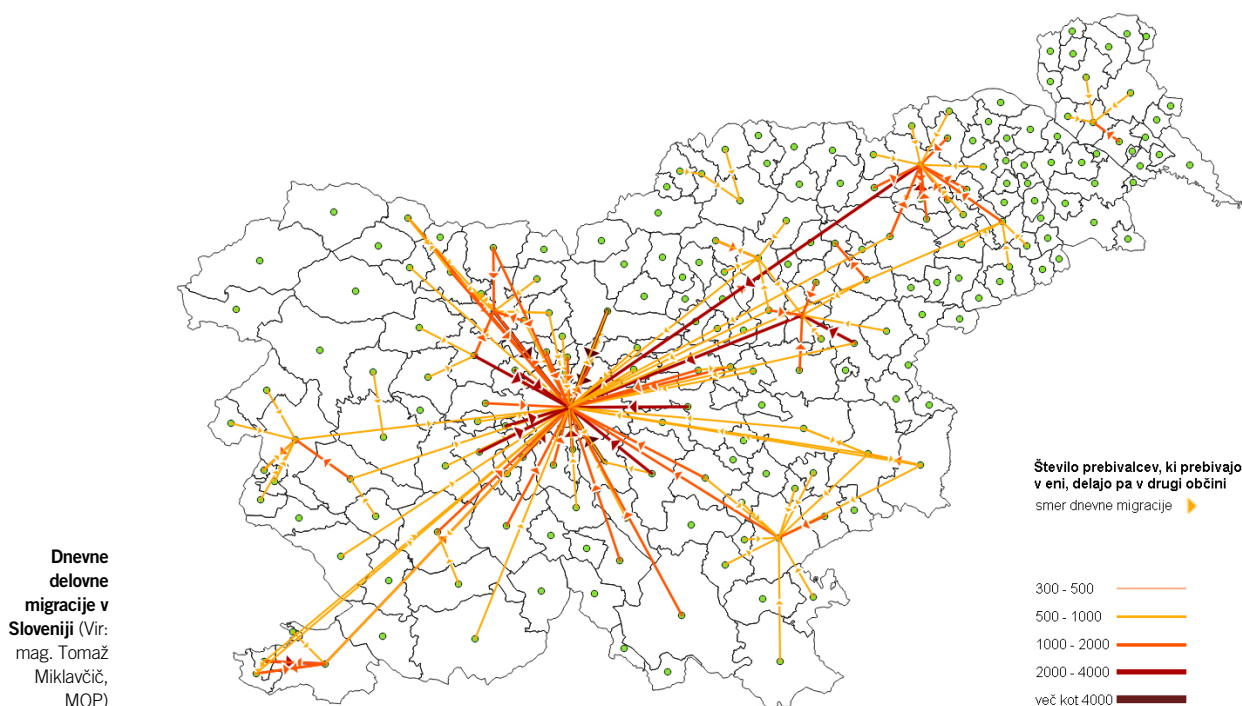
Stališča in ugotovitve ZMOS o razvojnih potrebah mesnih občin za trajnostni razvoj in mobilnost sta predstavila **mag. Saša Heath-Drugovič in Izidor Jerala**. Ravno razkorak med prvimi usmeritvami države za financiranje v okviru kohezijske politike v obdobju 2021-2027 ter razvojnimi potrebami mestnih občin je bil povod za tematiko tokratnega strokovnega jesenskega foruma. V okviru cilja bolj povezana Evropa (mobilnost in poveztljivost IKT) so bile izpostavljene strokovne predpostavke ZMOS, med njimi: lokalni urbani razvoj je globalna tema, prehod v brezogljično družbo mora biti hitrejši, prehod ni mogoč brez bistvenih sprememb na področju dnevne mobilnosti, prednostna naloga je povezati lokacije delovnih mest in stanovanj z ustreznim javnim prometom, edina alternativa avtocestam je učinkovit železniški potniški promet (hrbtenica) povezan s trajnostnim mestnim prometom, pri čemer vsako odlašanje odločitev slabša kakovost življenja.

Izidor Jerala je prikazal avtocestni koridor prekrizan z železniškim koridorjem in izpostavil, da so nekatera mestna območja mobilno zanemarjena, tudi z vidika da železniški koridor že dolgo ni več konkurenčen avtocestnemu.

Mag. Saša Heath-Drugovič je nadaljevala, da je krivca možno iskati tudi v centralizaciji države. V ZMOS ugotavljajo, da je potrebno v regijskih središčih približati delovna mesta, javno pomembne dejavnosti, stanovanja, omrežja trajnostne mobilnosti z zgoščanjem in usmerjanjem poselitve, s posodobitvijo in dograditvijo infrastrukturnih omrežij.

Železniški razvojni koridor s prikazom mest in primerjava z Avtocestnim razvojnim koridorjem
 (Vir: Izidor Jerala, ZMOS)





Prostorske vidike povezovanja mest in Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050 je predstavil **mag. Tomaž Miklavčič** z Ministrstva za okolje in prostor. Strategija prostorskega razvoja naslavlja prepoznane prostorske trende in vzorce (neenakomeren urbani razvoj - pritiski suburbanizacije ob avtocestnem križu in praznjenje središč, slaba dostopnost z javnim potniškim prometom ob razvejanem cestnem omrežju, zastarelo železniško omrežje, povečevanje tranzitnega prometa - predvsem cestnega, slaba sistemska rešitev varstva kmetijskih zemljišč) ter s konceptom prostorskega razvoja in usmeritvami za njegovo izvajanje odgovarja na prepoznane izzive in razvojne probleme, ki so naši lastni kot globalni.

Koncept prostorskega razvoja poudarja nujnost organizacije prometnih sistemov preko multimodalnih vozlišč, ki omogočajo podporo okoljsko ugodnejših prometnih načinov. Širša mestna območja so nadgradnja policentričnega urbanega sistema z jedri urbanega razvoja, ki podpirajo konkurenčnost Slovenije. Središča so prometno povezana s svojim funkcionalnim zaledjem. Razvijajo se oblike trajnostne mobilnosti, ki slonijo na intermodalnosti, povezovanju tirnega in cestnega javnega potniškega prometa, kolesarjenja in osebnega motornega prometa, hkrati pa se prednostno razvija železniško infrastrukturo.

mag. Tomaž
Miklavčič,
MOP



»Prometni podsistemi se v preteklem obdobju niso razvijali usklajeno. Uspešno je bil dograjen avtocestni križ, vlaganj v železniško infrastrukturo pa je bilo malo. Večja pozornost in večja vlaganja morajo biti usmerjene v prometne sisteme, ki bodo pripomogli k zmanjševanju rabe energije – samo sprememba vrste pogona ne bo dovolj, zaradi pričakovanih demografskih razmer pa bo treba posebno pozornost namenjati območjem z nizko gostoto poselitve.«

mag. Tomaž Miklavčič, Ministrstvo za okolje in prostor

Ali nas je dovolj za kakovosten javni potniški promet je navzoče izzval dr. Aljaž Plevnik iz Urbanističnega inštituta RS. Kljub temu, da mnogi menijo, da je v Sloveniji premalo oseb za kakovosten železniški promet, meni, da je v Sloveniji, kot prometni regiji, oseb dovolj. Izpostavil je, da marsikateri projektanti ne verjamejo več v javni potniški promet ter na državni ravni ni celostnega pogleda na njegov razvoj. Težavo vidi v tem, da je v Sloveniji v zadnjih 30 letih prišlo do zanemarjanja javnih področij, med njimi tudi javnega prometa.

Dobri primeri in potrebe



Izbrani govorci so na jesenskem posvetu delili dobre primere in potrebe, ki so jih zaznali v slovenskem železniškem prostoru.

Dr. Mateja Matajič iz Slovenskih železnic je zbranim predstavila celovito storitev mobilnosti potnikov. Integrirane storitve javnega prevoza potnikov pomenijo celovito storitev 'od doma do končnega cilja', kjer potnik parkira, vstopi na vlak, uporabi e-kolo, e-skiro, ima eno vozovnico po enotni ceni za celotno potovanje, proces pa je v celoti informacijsko in digitalno podprt. Železniške postaje morajo postati multimodalne točke integriranih storitev. V Slovenskih železnicah načrtujejo vpeljavo novih motornih vlakov za udobno in varno pot po železnicah v Sloveniji. Novi vlaki bodo imeli nizkopodnost za lažji vstop, bodo prilagojeni gibalno oviranim osebam, s širokimi vhodnimi površinami (prostor za otroške vozičke, kolesa), s sodobnim informacijskim sistemom za potnike (Wi-fi omrežje) in klimatizirani.

Potrebe in izzive gospodarstva v povezavi z javnim potniškim in železniškim prometom je predstavil **Tomaž Kordiš**, direktor Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele krajine (GZDBK). Gospodarska moč družb v regiji, kjer je izrazita izvozna usmerjenost, že več let raste. Člani zbornice zaposlujejo svoje delavce tudi iz drugih regij, zato je urejanje mobilnosti zelo pomembno. V javnem potniškem prometu za zdaj največ uporabljajo avtobusne prevoze, železniški potniški promet ni konkurenčen. Za gospodarstvo sta ključni konkurenčnost v verigi dobaviteljev in pravočasnost, zato meni, da je nujno treba prilagoditi potrebam tudi vozne rede, ne samo posodobiti vlake Slovenske železnice. Opozoril je še na nedopustno trajanje vožnje s potniškim vlakom iz Novega mesta v Ljubljano, ki traja 1 uro 48 min, zato je pozval pristojne na skrajšanje povprečnega časa potovanja. V GZDBK še ugotavljajo, da ni ambiciozno zastavljenih ciljev v Strategiji razvoja prometa v RS, ki bi omogočili prehod v brezogljivično družbo, ki je eden od glavnih ciljev podnebne politike v Sloveniji.



Tomaž Kordiš,
direktor
Gospodarske
zbornice Dolenjske
in Bele krajine

»40 let po uvedbi zelenega vlaka v regiji ni možnosti potovanja s poslovnim vlakom, vozni red namreč na relaciji Metlika–Novo mesto–Ljubljana–Novo mesto–Metlika ostaja praktično nespremenjen.«

Tomaž Kordiš, direktor Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele krajine

Župan občine Grosuplje, **dr. Peter Verlič,** je predstavil revitalizacijo čezmejne železniške infrastrukture in storitev na relaciji Ljubljana-Grosuplje-Trebnje-Novο mesto-Metlika-Karlovac-Zagreb. Pobuda za oživitve proge je prišla od spodaj navzgor, kar se je izkazalo za zelo dobro odločitev. Prvi korak za realizacijo so naredili župani območja skupaj z Razvojnīm centrom Novo mesto. Izvaja se v okviru Zveze za spodbujanje raziskav in inovacij na področju železnic v Jugovzhodni Evropi (SEESARI - South East Europe Strategic Alliance for Railway Innovation), predvideni viri financiranja pa so sredstva EU, državni proračun in javno-zasebno partnerstvo (PPP). Z revitalizacijo želijo optimizirati regionalno železniško omrežje in transportne storitve, s ciljem izvajanja naprednih pametnih tehnologij, ki bodo prispevale k izboljšanju zanesljivosti in odzivnosti storitev v železniškem transportu, kot so izboljšanje signalnih in varnostnih naprav, elektrifikacija železniške proge, trajnostne transportne in logistične storitve, inovativne storitve v potniškem prometu, nove generacije železniških vozil za uporabo v čezmejnem železniškem potniškem prometu, pametno upravljanje nepremičnin na območju železniških postaj. Ob oživitvi se vzpostavljajo tudi nove idejne zasnove integracije javnega potniškega prometa za gradnjo garažnih hiš (P+R), povezovanje železniške in avtobusne postaje, idr.

Župan Grosuplja je izpostavil še primer dobre prakse regionalno progo Ljubljana-Kočevje (povezava Ljubljane in območja ljubljanskega primestnega prometa), kjer teče pilotni projekt integriran javni potniški promet (IJPP-pilot).

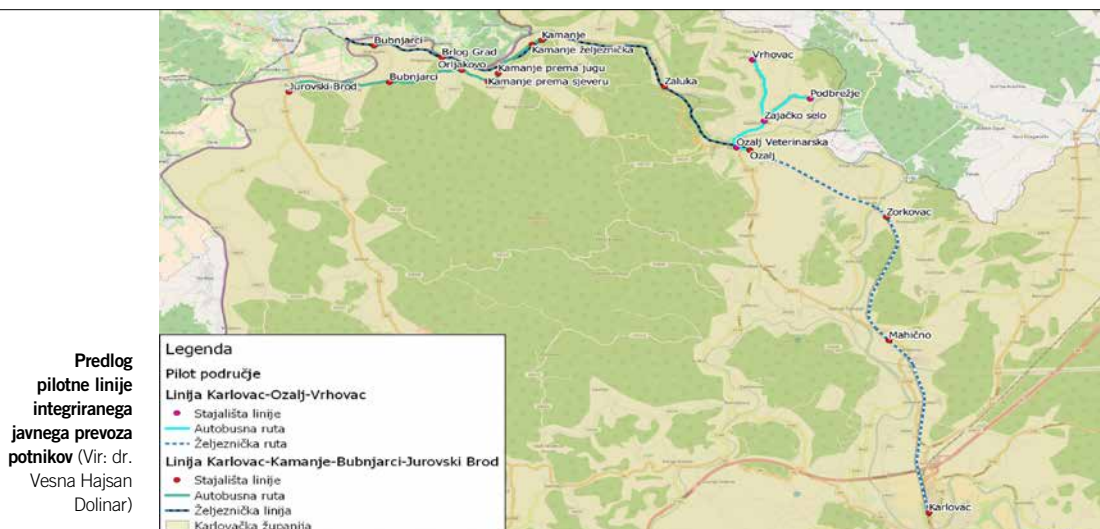
»Hitre proge Jugovzhodna Evropa potrebuje, njen razvoj bo vodila Avstrija. Za Evropo so pomembne regionalne proge, kot so npr. proga v Južni Tirolski, povezava med Češko in Slovaško.«

dr. Peter Verlič, župan občine Grosuplje

Idejne zasnove,
primer Grosuplje:
Plani postajnega
območja in
okolice (vir: dr.
Peter Verlič)



Zaradi tematike foruma so bili na tokratni jesenski posvet povabljeni tudi predstavniki iz hrvaške Karlovske županije, s katero občine ob dolenski železnici razvijajo skupen čezmejni projekt revitalizacije omenjene proge. Namestnica župana **dr. Vesna Hajsan Dolinar** je govorila o revitalizaciji železnice L103 Karlovac-Ozalj-Kamanje-državna meja (Metlika). Slovence in Hrvate pri dnevnih migracijah že od leta 1913 povezuje skupna železniška proga med Karlovcem in Metliko (ter naprej). Tako kot v Sloveniji imajo tudi na Hrvaškem enake izzive na področju potniškega železniškega prometa. Srečujejo se z zastarelo in neustrezno infrastrukturo, železniške postaje so neprivlačne, vlaki so zastareli, ni dovolj kapacitet, so zamudni, počasni in ne ponujajo udobja, kot ga potniki pričakujejo. Ugotovili so, da v njihovi županiji javni potniški promet uporablja le 12% ljudi, železniškega pa zgolj 4%. V okviru Študije prometnega razvoja Karlovačke županije (2017) so pripravili predlog za vzpostavitev pilotne linije integriranega javnega prevoza potnikov. Prepričani so, da bo izvajanje projekta povečalo število potnikov na progi L103 in poudarilo potencial te proge.



V nadaljevanju je **Dražen Vrščah** iz Hrvaških železnic predstavil mednarodni projekt Rumobil (ruralna mobilnost v evropskih regijah, ki so bile prizadete zaradi demografskih sprememb), katerega vrednost je znašala 2.7 milijonov evrov in je bil 85% sofinanciran s strani sredstev ESRR v sklopu programa Interreg Srednja Evropa. S projektom so spodbudili turistično dejavnost na področju, povečali število nočitev in prihodov turistov, popularizirali potovanja z vlaki in povečali število potnikov v železniškem prometu. Omenil je še obnovo obstoječih in izgradnjo drugega tira na progi Hrvaški Leskovec-Karlovec.

O železnici v Ljubljani je spregovoril **Ivan Stanič** iz Mestne občine Ljubljana. Ob izgradnji prve železniške proge na Slovenskem, ki je povezovala Trst z Dunajem (1846-1857), se je Ljubljana začrtala na zemljevid. Prva železnica je bila postavljena na prosto polje, okoli katere se je kasneje začelo razvijati mesto.



Ljubljana, 1847

V Ljubljani poteka nov prostorski razvoj, v strokovnih krogih pa je prepoznana kot 'šibko metropolitansko območje' zaradi slabe povezave z zaledjem. Železnica v Ljubljani je prometno vozlišče. V ljubljanski regiji je namreč 26 občin, Ljubljana kot glavno mesto pa magnet za vse storitve in prebivanje, zaradi česar obstoječi sistem prometa ne zadošča potrebam. Ljubljana spodbuja upravljavca železniškega omrežja k dejavnejšemu ukrepanju. Železniško omrežje mora postati hrbtenica za dnevne migracije v širši regiji. Mestna občina ima Občinski prostorski načrt (OPN), sprejet leta 2010. V Ljubljani tečejo številni projekti za ureditev javnega potniškega prometa. Veliko (prometnih) projektov presega pristojnosti mestne občine, zato si prizadevajo za potniški center Ljubljana, intermodalno logistično središče, gradnjo obvozne proge ali izvedbo poglobitve železnice v mestnem središču, železniške povezave do mednarodnega letališča Jožeta Pučnika v povezavi s posodobitvijo drugega tira Ljubljana-Jesenice ter izvedbo Tivolskega loka.

Zadnji primer je predstavil podžupan Mestne občine Maribor, **dr. Samo Peter Medved**, ki je orisal potrebe in možnosti razvoja železniške infrastrukture. Železniški potniški promet vidi kot priložnost za konkurenčnost cestnemu. Podobno kot predhodniki je navedel cilje železniškega potniškega prometa, in sicer skrajšati čas potovanja, povečati frekvence voženj, posodobiti vozni park, zagotoviti neprestano dosegljivost, interoperabilnost, vključiti vse oblike transporta z enotnim načinom plačila ter doseči okoljsko sprejemljivost, tj. zmanjšati odvisnost od fosilnih goriv. Navedel je potrebe za nove trase v železniškem omrežju Slovenije (Kidričevo-Zagreb, Maribor-Dravograd, Kamnik-Celje, Žalec-Domžale, Hajdina-Krapina) in nove elektrifikacije in posodobitve. Tudi v Mariboru načrtujejo nove garažne hiše, P+R in P+W v povezavi z železniškim potniškim prometom, spodbujajo e-mobilnost, uporabo javnega prometa, koles, skirojev ipd. Glede potreb in ciljev v železniškem prometu je izpostavil povezavo z letališči Edvarda Rusjana, Jožeta Pučnika, Gradec, Dunaj in Zagreb. Potrebna je tudi avtomatizacija in elektrifikacija Koroške proge skupaj z ureditvijo primestnega in medmestnega prometa, povezati je treba P+R z uporabo vlaka in kolesa. Poudaril je še, da Slovenija mora biti konkurenčna in se približati mednarodnim povezavam sosednjih držav, upoštevajoč okoljsko sprejemljivost in zeleno energijo.

»V Evropi se je izkazalo, da je velika potreba po gradnji hitrih železniških potniških povezavah, ki so alternativa notranjemu letalskemu prometu.«

dr. Samo Peter Medved, podžupan,
Mestna občina Maribor

dr. Samo Peter Medved,
podžupan, Mestna
občina Maribor



Okrogla miza

Celovito urejanje potniškega prometa

Moderator: Ivan Stanič, ZMOS

Poročevalka: mag. Lenča Humerca Šolar, MOP



Na okrogli mizi, katere moderator je bil **Ivan Stanič**, ZMOS, so sodelovali **Gregor Macedoni**, Mestna občina Novo mesto, **mag. Tomaž Miklavčič**, Ministrstvo za okolje in prostor, **Tomaž Kordiš**, Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine, **Boštjan Fendre**, Ministrstvo za infrastrukturo, **dr. Mateja Matajič**, Slovenske železnice, **dr. Vesna Hajsan Dolinar**, Karlovačka županija, **dr. Peter Verlič**, Občina Grosuplje in **dr. Samo Peter Medved**, Mestna občina Maribor.

V uvodu okrogle mize je bilo izpostavljeno: Pri prehodu v brezogljično družbo in pospeševanje trajnostne mobilnosti je treba spreminjati tudi življenjske vzorce in mobilnostne navade. Izziv sodi v pristojnosti vseh deležnikov na upravni, upravljavski, izvajalski ravni in tudi na osebni ravni. Kaj moramo za premik na tem področju narediti ključni deležniki država, mestne občine, nevladne organizacije, ponudniki trajnostne mobilnosti prometa (podjetja), svetovalne inštitucije in finančne ustanove? Kakšno priporočilo bi naslovili na pripravljavce prednostnih nalog za naslednje programsko obdobje EU glede pospeševanja reševanja izzivov trajnostne mobilnosti v Republiki Sloveniji?

»V in iz novomeške regije se vozi na delo veliko ljudi, tudi iz sosednje Hrvaške, zato zagotavljamo veliko javnega prevoza, ki pa večinoma obsega avtobusni potniški promet, manj pa železniški. Želimo k brezogljični družbi, zato so na voljo številne kolesarke poti in nove oblike javnega prevoza.«

Gregor Macedoni, župan Mestne občine Novo mesto

»Obstajajo alternativne oblike prevoza. Obrniti je treba javno klimo. Železniške postaje potniškega prometa naj postanejo središča družbenih interakcij, ne zgolj P+R.«

mag. Tomaž Miklavčič, Ministrstvo za okolje in prostor

»Podjetja delujejo v smeri dobrega ravnanja z okoljem, strmijo k bolj zeleni regiji, trajnostni mobilnosti in tudi h krožnemu gospodarstvu.«

Tomaž Kordiš, Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine

»Študija glede hitrega železniškega prometa v Sloveniji je pokazala, da v Sloveniji hitre proge trenutno niso primerne oz. lahko vozijo vlaki do 160 km/h. Aprila 2020 bo narejena nova študija glede stroškov za izgradnjo novih koridorjev v regiji.«

Boštjan Fendre, Ministrstvo za infrastrukturo

»Pri javni infrastrukturi železnic je treba poudariti, da je njen največji lastnik država, zato je potrebna nacionalna rešitev tudi glede urejanja železniških postaj. Prav tako tudi glede javnega potniškega prometa prevozniki sami ne moremo rešiti vseh težav in izzivov, zato mora svoj del narediti tudi država.«

dr. Mateja Matajič, Slovenske železnice

»Naša prioriteta je, vsem prebivalcem zagotoviti javni prevoz, tudi v vaseh, kje so lokalne ceste slabe.«

dr. Vesna Hajsan Dolinar, Karlovačka županija

»Za spodbujanje javnega potniškega prometa potrebujemo dobro ponudbo, npr. cenejšo (enotno) vozovnico, krajši čas potovanj itd.«

dr. Peter Verlič, občina Grosuplje

»Mladi so naš najboljši potencial, ko govorimo o trajnostni mobilnosti. Novim generacijam avtomobil ne predstavlja več statusnega simbola, je predrag za nakup in vzdrževanje, želijo živeti v urbanih središčih in se posluževati skupinskih prevozov, koles in tudi javnega prevoza.«

dr. Samo Peter Medved, Mestna občina Maribor

Ključni zaključek okrogle mize je, da lahko preidemo v brezogljično družbo in razbremenimo zasičene ceste le z učinkovitim regionalnim železniškim potniškim prometom, ki bi povezoval zgoščena urbana območja.

Zaključki

Tokratni urbani forum je bil namenjen osvetlitvi pomena železniškega potniškega prometa za trajnostni urbani razvoj. Celovito povezani potniški prometni sistemi med regijami, urbanimi središči in navezavami zaledja so temelj kakovostnega življenja prebivalcev in krepite konkurenčnosti družbe v globalnem merilu. Prehod v brezogljico družbo pa zahteva, da se dostopi in povezave, ki temeljijo na rabi osebnih vozil nadomestijo s podnebno sprejemljivimi alternativnimi oblikami prometa. Izkušnje razvitih evropskih držav kažejo, da prehod v brezogljico družbe ni mogoč brez vzpostavitve konkurenčnega javnega potniškega prometa, ki temelji na učinkovitih železniških potniških povezavah.

Na forumu smo slišali, da je uporabnikov za kakovostni javni potniški promet v Sloveniji dovolj, je pa zanj potrebna ustrezna podpora iz javnih sredstev. Zato je za izboljšanje železniške potniške infrastrukture ključna podpora odločevalcev in načrtovalcev.

Najbolj sveži podatki kažejo, da pomen potniških železnic stalno pada, krepi pa se raba osebnih vozil. Trend je stalen in z vidika deležev v strukturi prometa ni dvoma, da je hrbtenica prometnega omrežja v Sloveniji avtocestni križ, zato se razvoj usmerja v avtocestni koridor, saj je popolnoma odvisen od rabe osebnih vozil. Železnice v potniškem prometu niso konkurenčne cestam, v svoji zasnovi ustrezajo poselitvenemu vzorcu iz časov avstro-ogrske monarhije, glavne proge pa ne povezujejo niti osrednjih urbanih razvojnih območij. Potniške železnice imajo danes nizek tehnični nivo omrežja, zastarel vozni park, premajhne kapacitete, nizko hitrost in uporabnikom neprilagojene vozne rede. Potniške železnice zato niso vpete in povezane z ostalimi prometnimi sistemi.

Urejanje celovitega regionalnega javnega in železniškega potniškega prometa presega možnosti načrtovanja na ravni posamezne administrativne ravni, posameznega mesta ali občine, zato je treba povezati delovanje države

in občin. Prav tako je potrebno povezati razvojno, prostorsko in prometno načrtovanje, saj posamični sektorski načrti niso učinkoviti pri doseganju ciljev trajnostnega razvoja in podnebnih ciljev.

Ključne razvojne odločitve morajo postati celovite in nadsektorske, presegati morajo administrativne meje med državo in lokalno samoupravo. Cilje je treba doseči s konkretiziranimi razvojnimi načrti, programi in ukrepi po posamičnih nosilcih. Te pa je treba izvajati odgovorno, z jasno in vnaprej določenimi mejniki, viri in zahtevanimi učinki. Učinke je treba meriti.

V regijah, širših mestnih območjih in mestih se usklajeno načrtuje razvoj stanovanj, javnega potniškega prometa, delovnih mest, javnih storitev in servisov ter zelenih sistemov. Odločno se vzpodbuja razvoj oblik trajnostne mobilnosti, ki slonijo na intermodalnosti, povezovanju tirnega in cestnega javnega potniškega prometa, kolesarjenja in osebnega motornega prometa. Prednostni mora postati razvoj železniške infrastrukture v hrbtenico prometnih sistemov v državi, s posebnim poudarkom na javnem potniškem prometu. V pripravi je Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, ki spodbuja tak prostorski razvoj in razvoj trajnostne mobilnosti. Razvoj železniške infrastrukture mora postati prioriteta tako na vladni, kot tudi na lokalni ravni, prav zaradi dejstva, da je regionalna mobilnost prepuščena osebnim odločitvam in vedno bolj obremenjujoča za gospodinske proračuna in ne glede na dejstvo, da je za gospodarstvo v tem trenutku železnica nekonkurenčna saj je prav pomanjkljiv razvoj železniške infrastrukture za potniški promet privedel do njene nekonkurenčnosti.

Kako?

- Nemudoma je treba **redefinirati prioritete javnih politik**, še posebej prometne politike - oblikovati je treba novo resolucijo o nacionalnem programu razvoja železniškega potniškega prometa s povezanimi javnimi prometnimi sistemi.
- Za izvedbo odločitev je treba določiti **sistemski vir vlaganj v železnice** in povezane javne potniške sisteme za naslednjih 30 (in več) let, ki mora biti robusten in neodvisen od aktualnih političnih dogajanj.
- Obstoječe javne **prometne sisteme** in nastajajoče nove oblike (car pooling, car sharing, npr. prevozi.org), je treba **funkcionalno povezati** z železniškim potniškim prometom, tako, da bodo potniki 'zadnjo miljo' lahko opravili brez uporabe svojega vozila. Cilj je mogoče doseči z uvedbo integriranih vozovnic, usklajenimi voznimi redi, skupnimi IT platformami in vzpostavitvijo enovitega, razumljivega in zanesljivega informacijskega sistema.
- V povezanem prometnem omrežju je treba vzpostaviti **centralne prestopne točke** (prostore), ki omogočajo, da uporabniki izgubljeni čas zaradi čakanja pri prestopanju med prometnimi sistemi uporabijo produktivno (delo, branje, komunikacija, prehrana). V merilu države naj se določijo lokacije centralnih prestopnih točk in izvedejo nujne prilagoditve - standard v mestih naj bo skupna lokacija avtobusne in železniške postaje.
- **Prometna sredstva**, avtobusi in vlaki se morajo funkcionalno **izboljšati** tako, da potnikom omogočajo produktivno izrabo časa potovanja. Omogočiti morajo uporabo ranljivim skupinam in uporabnikom s kolesi.
- Obstoječe **železniško omrežje je treba posodobljati** za doseganje krajših potovalnih časov.
- Določiti je treba **novi zasnovi tras železniškega potniškega prometa**, ki vključuje posodobljeno obstoječe omrežje in nujne novogradnje. Nova zasnova železniškega omrežja mora temeljiti na hierarhiji urbanih središč na mednarodni, državni, regionalni in lokalni ravni, s časi dostopnosti pa mora biti konkurenčna avtocestnemu omrežju.
- Potrebna je sprememba življenjskih vzorcev in mobilnostnih navad prebivalcev, kar lahko dosežemo z urejenim potniškim prometom ter tudi z ozaveščanjem in izobraževanjem.
- Dejavnosti v prostoru je treba načrtovati celovito, upoštevati regionalno raven in zato vzpostaviti prostorsko načrtovanje na regionalni ravni.

Koristi:

- povezano omrežje prometnih sistemov, ki temelji na hrbtenici potniških železnic edino lahko doseže cilje razogljičenja družbe,
- bistveno se bodo zmanjšali eksterni stroški, ki se danes prenašajo v breme gospodinjstev in bodočih generacij,
- bistveno se bo zmanjšal neproduktivni čas potovanja, zato se bo okrepila globalna konkurenčnost družbe,
- dobra in trajnostna prometna povezanost bo izboljšala kakovost okolja, dostopnost do storitev, dela ipd. in s tem večjo kakovost življenja,
- dobra povezanost bo omogočila ohranjanje poseljenosti območij, ki se praznijo, in izboljšanje demografske slike teh območij.

Ključno sporočilo foruma je, da lahko preidemo v brezogljično družbo le z vzpostavitvijo hrbtenice učinkovitega železniškega potniškega prometa, ki v povezavi z drugimi prometnimi sistemi edini lahko učinkovito konkurira cestnemu prometu v poseljenem delu države.

*»Če smo zgradili avtoceste v 40 letih,
bi lahko v 30 letih tudi prenovili in
dogradili železnice. Če bomo le hoteli.«*

Dr. Matej Ogrin

Zaključke so pripravili: Lenča Humerca Šolar, Ivan Stanič, Izidor Jerala

Organizatorja



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



O urbanem forumu

Urbani forumi so namenjeni vzpostavljanju pomena in vloge mest in mestnih občin pri razvoju države, spodbujanju novih priložnosti mest za zeleno rast, novih znanj in inovativnih pristopov. Forum predstavlja dialog o potrebah in izzivih mest in mestnih občin kot nosilcev razvoja v regijah ter o priložnostih, ki jih nudijo kot prostori, kjer se srečuje in izvaja največ sektorskih politik, nahaja večina delovnih mest in ki so centri kulture, izobraževanja ter inovacij. Forum združuje potencialne partnerje, vse od določevalcev, upravljavcev in oblikovalcev politik, gospodarstva, znanosti ter institucij in organizacij na področju urbanega razvoja. Namenjen je mreženju mest in njihovih potencialnih partnerjem.

Poročilo | **Urbani forum 2019** | Celovito urejanje potniškega prometa, Pomen železniškega prometa za trajnostni razvoj, mobilnost in mesta

Priprava in uredila: Maja Zupančič Pintar, GFS Inštitut.

Grafično oblikovanje: Andrea Plavljanič, www.plava.eu

Fotografije: Mestna občina Novo mesto in GFS Inštitut

Vse pravice pridržane. Noben del tega poročila se brez pisnega dovoljenja Ministrstva za okolje in prostor ne sme reproducirati v kakršni koli obliki s kakršnimi koli elektronskimi ali mehanskimi sredstvi (vključno s fotokopiranjem, snemanjem ali shranjevanjem podatkov). © GFS Institute

Izdalo: Ministrstvo za okolje in prostor, december 2019
Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, Slovenija, EU
www.mop.gov.si

Pripravil: Inštitut GFS
Cesta na Kurešček 46, 1292 Ig, Slovenija, EU
www.gforesight.eu

