



Občina Borovnica in Koalicija za trajnostno prometno politiko vas vljudno vabita, da se v četrtek, **21. 9. 2017**, ob **13.00**, v **dvorani nad vrtcem**, na **Paplerjevi ulici 15**, v **Borovnici**, udeležite **OKROGLE MIZE**

POSODOBITEV POTNIŠKEGA IN PERSPEKTIVE UVEDBE TAKTNEGA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA V LJUBLJANSKI URBANI REGIJI

Uvodničarji

- **Predstavnik Ministrstva za infrastrukturo**
- **mag. Boštjan Koren**, SŽ Potniški promet d. o. o.
- **mag. Gregor Pretnar**, PNZ d. o. o.
- **dr. Peter Verlič**, Prometni institut Ljubljana
- **dr. Matej Ogrin**, Koalicija za trajnostno prometno politiko

Moderator: *Andrej Klemenc*, Občina Borovnica

Železniški potniški promet v Sloveniji še vedno upada, saj njegove storitve na osnovi sedanje infrastrukture v deželi z razpršeno poselitvijo, gosto mrežo cest in avtocest, le težko konkurirajo ne le osebnemu motornemu prevozu, temveč tudi storitvam linijskih avtobusnih prevoznikov. Kljub temu pa se je na relaciji med Borovnico, ki je od Ljubljane oddaljena 20 km oz. okoli 20 minut vožnje z vlakom, in Ljubljano, v zadnjih petih letih število potnikov povečalo za 22%. Deloma gre ta porast na račun okoli 10 % povečanja prebivalstva, deloma pa zaradi spremenjenih prometnih režimov in parkirne politike v mestu Ljubljana.

Kaj je še potrebo, da bi prevoz potnikov na relaciji postal primer dobre prakse železniškega potniškega prometa v LUR in pod katerimi pogoji tudi pilotni primer uvedbe taktnega prevoza? Zakaj do podobnega porasta ni prišlo na relacijah iz drugih približno enako oddaljenih krajev kot so Kamnik, Grosuplje in Kranj? Zakaj se ob preobremenjenosti avtocestnega obročja okoli Ljubljane takoj razmišlja in pristopi k njegovi širitvi in gradnji novih cest, ne pa o posodobitvi železniške infrastrukture in izboljšanju storitev potniškega prometa? Zakaj si na relaciji med Grosupljem in Ljubljano, kot tudi drugje, vlak in avtobus konkurirata, namesto da bi imeli sistem javnega prevoza, v katerem bi se dopolnjevala? Kakšni so prvi rezultati delne uvedbe enotne vozovnice? Kaj si lahko obetamo od posodobitve voznega parka SŽ in kaj od predvidenih projektov izgradnje P+R v Ljubljanski urbani regiji? Kdaj bomo po propadu projekta Emonika v Ljubljani končno dobili sodobno železniško postajo in kakšna bo? Kako se lahko na obstoječi železniški infrastrukturi v LUR povečata privlačnost in konkurenčnost železniškega potniškega prevoza? Kaj bo k temu prispevala gradnja »Tivolskega loka«, ter kateri so drugi nujni ter finančno izvedljivi ukrepi? Kako bo na potniški železniški promet v LUR vplivala predvidena izgradnja drugega tira in predvideno veliko povečanje obsega tovarnega prometa? Katere so nujne investicije za uvedbo taktnega prometa v LUR, koliko bi nas to stalo, kakšna bi morala biti razvojna koalicija, ki bi ga lahko uspešno uresničila ter kako jo oblikovati?

Vlak, s katerim lahko iz Ljubljane pravočasno prispete na okroglo mizo, z glavne ljubljanske železniške postaje odpelje ob **12.40**, za povratek pa imate na razpolago vlak ob **15.05** ali **15.52**.