

Investicije v železniško infrastrukturo, javni potniški promet ter kolesarjenje, hojo imajo daljnoročne in sinergijske učinke ter pripomorejo k izhodu iz koronske (gospodarske) krize

Ljubljana, 13. 5. 2020

V Koaliciji za trajnostno prometno politiko smo prepoznali in oblikovali ukrepe trajnostne mobilnosti, za katere menimo, da so ključni za uspešen gospodarski razvoj Slovenije daljnoročno in kratkoročno ter lahko pripomorejo k lažjemu izhodu iz krize, ki je nastala kot posledica epidemije virusa Covid-19. Menimo, da je ukrepe potrebno **vkjučiti v 3. protikoronski zakonodajni paket** in tako prispevati k trajnostnemu gospodarskemu okrevanju Slovenije in vsem nadaljnjim načrtom Slovenije na področju prometnega načrtovanja in upravljanja, kar podpira tudi [Evropski zeleni dogovor](#). Reševanje korona- in gospodarske krize naj bo sočasno reševanje podnebne krize, zato podpiramo zgolj trajnostno razvojno prometno politiko Slovenije in nasprotujemo vsakršnim načrtom netrajnostnih investicij (širjenja AC).

V času Covid-19 se spreminjajo potovalne navade ljudi, zato je to idealen čas za spodbujanje in izboljšanje vseh oblik trajnostne mobilnosti - tako javnega potniškega prometa kot aktivnih oblik mobilnosti. Na podlagi tujih praks in stanja v Sloveniji predlagamo sledeče ukrepe:

1. Investicije v železniško infrastrukturo

Zagon daljnoročnih, 30-letnih investicijskih ciklov v železniško infrastrukturo prinaša ob kratkoročnih makroekonomskih učinkih gradbeništva tudi daljnoročne pozitivne trajnostne učinke na zdravje prebivalcev, gospodarsko uspešnost države in okoljske cilje. Vlaganja v železniško infrastrukturo so trenutno usmerjena zgolj na TEN-T koridorja (Sredozemski in Baltsko-jadranski koridor), spregledana pa so vlaganja v **obstoječe regionalne železniške proge**, ki so osnova učinkovitega, kapilarnega trajnostnega multimodalnega mobilnostnega sistema, ter v **vzpostavljanje novih železniških koridorjev**.

Ukrepi, ki jih predlagamo za premostitev krize Covid-19:

1. Takojšen začetek z deli na progah, za katere so **že pripravljeni načrti revitalizacije** (proga Šentilj-Maribor, Jesenice-Ljubljana, Divača-Koper, Kočevje-Ljubljana, RAILHUC).
2. **Obnova železniški postaj** z ukrepi:
 - a. izvennivojski (varen) dostop na peron (omogoči tudi hitrejšo vožnjo vlakov skozi postaje) ter gradnja ustreznih peronov v skladu s TSI na vseh železniških progah,
 - b. gradnja varovanih, pokritih kolesarnic,
 - c. uvedba sistema izposoje koles in e-koles na večjih postajah ([primer na NL](#)).

Strateški, daljnoročni ukrepi na področju železniške infrastrukture:

1. Priprava **Nacionalnega programa izgradnje železnic**, ki načrtuje nove železniške koridorje in uvaja ukrepe revitalizacije regionalni prog.
 - a. Gradnja novih železniških koridorjev, ki bo skrajšala potovalne čase potniških vlakov in sprostila kapacitete za tovarne vlake.
 - b. Na obstoječih regionalnih progah je potrebna **elektrifikacija in (delna) dvotirnost** predvsem primestnih železnic; saj so le-te energetsko učinkovitejše, tišje, nižji so stroški obratovanja in vzdrževanja ter boljši pospeški, omogoči se tudi taktni vozni red. Na vseh regionalnih progah je potrebno nujno modernizirati signalnovarnostne naprave (daljinsko vodenje prometa) ter obnoviti in oživiti (ob sodelovanju lokalnih skupnosti) postaje in postajališča.

2. Pobuda za **prenovu strateških dokumentov prometne politike** in nadgradnjo v smeri podpore revitalizacije regionalni prog in gradnje nove železniške infrastrukture ter zagotavljanje finančnih sredstev vsaj v naslednji finančni perspektivi.

2. Načrtovanje in upravljanje javnega potniškega prometa v času po Covid-19

Dokazano je, da imajo prebivalci evropskih (in slovenskih) regij, kjer je kakovost zraka slabša, več respiratornih boleznih zaradi dolgotrajne izpostavljenosti onesnaževanju ter posledično večjo občutljivost na Covid-19. Vzpostavljanje prometnega sistema Slovenije, ki bo temeljil na učinkovitem javnem potniškem prometu, poleg **javno-zdravstvenih dobrot** prispeva k **družbeni pravičnosti**, saj ranljivejšim skupinam (starostniki, mladi, revnejši) omogoča zadovoljevanje mobilnostnih potreb, ter k večji prometni varnosti. Nadvse pomembni pa so **gospodarski vidiki** učinkovitega javnega potniškega prometa, saj delovanje sistema JPP zmanjšuje eksterne stroške prometa, ki v Sloveniji sicer znašajo kar 10 % BDP letno, manj je zastojev, prometnih nesreč, izpada dohodka zaradi zamud. JPP je neobhodna storitev, saj omogoča prevoz potnikov, ki druge možnosti prevoza na delo nimajo hkrati pa so pogosto ključen del gospodarstva (nizko plačani poklici). JPP je hrbtnica trajnostnemu turizmu v Sloveniji, ki predstavlja kar 12 % BDP ter prispeva k okoljskim in podnebnim ciljem.

Ukrepi, ki jih predlagamo za premostitev krize Covid-19:

1. **Takojšnji zagon JPP v polnem obsegu in s polnimi kapacitetami vozil.** To je del obstoječega sistema in ne pomeni nobenih dodatnih stroškov oz. subvencij glede na predkrizno obdobje.
2. **Podpora občinam pri izvajanju storitve JPP:**
 - a. Subvencioniranje dodatnih operativnih stroškov JPP, ki so nastali zaradi krize: šolski prevozi, lokalni avtobusni prevozi, mestni sistemi.
 - b. Subvencije za povečanje frekvence mestnih linij in regionalnih linij v skladu s standardi dostopnosti in kakovosti JPP na raven vsaj pred krizo Covid-19.
 - c. Subvencioniranje nakupov vozil za izboljšanje voznega parka JPP (elektrifikacija voznega parka).
 - d. Razpisne priložnosti za nove P+R površine ob železniških in avtobusnih postajah v Sloveniji.
3. **JPP kot podpora trajnostnemu turizmu:** trajnostna povezanost destinacij je izjemnega pomena za razvoj trajnostno naravnanih oblik turizma in pristnih doživetij narave, kar bo v kriznem okrevanju glavni adut slovenskega turizma. Nekatere relacije JPP imajo izrazit delež potnikov, ki potujejo iz turističnih motivov (npr. Bohinjska proga Jesenice - Sežana), poleg tega so nanje vezani sezonski turistični produkti (npr. t.i. shuttle busi na območju Julijskih Alp) oz. trajnostni turistični produkti (zlasti kolesarstvo in pohodništvo, npr. Dravska kolesarska pot, Štekna ...). Predlagamo ohranitev in nadaljnji razvoj vseh produktov JPP, ki podpirajo turizem, ter čim večjo integracijo turističnih prevozov v IJPP.

Strateški, daljnoročni ukrepi na področju javnega potniškega prometa:

1. Izdelava **Nacionalnega programa načrtovanja in upravljanja javnega potniškega prometa** v Sloveniji, ki vključuje celovit koncept razvoja JPP v Sloveniji (nacionalni-regionalni-mestni sistemi); informacijska in digitalizacijska nadgradnja JPP in uvedbo upravljavca JPP na ravni države.
2. **Poenoteno financiranje JPP**, in sicer takojšnja uvedba integrirane enotne vozovnice z namenom pridobiti čim več dolgotrajnih uporabnikov in znižati tveganja zaradi prodaje enkratnih vozovnic, ki zahtevajo več administracije in se prodajo le, če je pot opravljena.
3. Zagon **investicijskega cikla v javni potniški promet** z izgradnjo pomembni strateških prometnih objektov - izgradnja avtobusne in železniške postaje v Ljubljani (Emonika)

4. Uveljavitev **standardov kakovosti storitve JPP** – taktni in dovolj pogosti urniki voženj, udobnost, kratki prestopni časi, informacijska nadgradnja in digitalizacija JPP, večje, čistejše kapacitete vozil.
5. **Večja vloga regij** (bodočih pokrajin oz. že obstoječih regijskih in medregijskih partnerstev) pri načrtovanju in upravljanju regionalnih sistemov JPP, ob sistemski podpori države.

3. Aktivna mobilnost - hoja in kolesarjenje:

Kot ugotavljajo v mnogih evropski državah, imata kolesarjenje in hoja v času epidemije mnogo prednosti. V pogojih, ko več poti opravljamo blizu doma, omogočata hitro in učinkovito premikanje ob ohranjanju ustreznih razdalj, mimogrede pa zagotovita vsaj minimalno količino fizične aktivnosti, ki je za ohranjanje in krepitev imunskega sistema nujna. Podpora aktivni mobilnosti prispeva tudi k skladnemu regionalnemu razvoju - JPP kot podpora kolesarskemu turizmu (100 % rast kolesarskih turistov-potnikov v leti 2018/2019).

Ukrepi, ki jih predlagamo za premostitev krize Covid-19:

1. **Podpora občinam za investicije v izboljšanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje:**
 - a. zagotovitev sredstev za realizacijo projektov predvidenih v Dogovori za razvoj regij (DRR) in Načrt razvojnih projektov (NRP) v obstoječi finančni perspektivi (do leta 2023);
 - b. podpora za izboljšanje in širitev infrastrukture za kolesarjenje in hojo preko razpisov,
 - c. podpora za razvoj in širitev sistemov za izposajo koles po občinah, v povezavi s postajališči javnega prometa,
2. **Spodbude za posameznike, podjetja in kolesarsko industrijo/storitve:**
 - a. subvencioniranje nakupa koles, e-koles in servisiranje koles,
 - b. spodbude podjetjem za uvedbo varnih kolesarnic, garderob in prh ter denarnih spodbud zaposlenim za kolesarjenje na delo;
3. **Zagotovitev finančnih virov in prevoza** za zagotavljanje in razvoj novih storitev za prevoz koles na linijah JPP v povezavi s turističnimi produkti na regionalnih železniških povezavah in avtobusnih povezavah (Dravska kolesarska pot, Bohinjska proga, Mislinjska dolina - Štrekna).

Strateški, daljnoročni ukrepi na področju hoje in kolesarjenja: **investicije v državno kolesarsko infrastrukturo za DRSI v prihodnji perspektivi (oblikovanje predloga v sodelovanju s SVRK) ter sredstev Podnebnega sklada.**

4. Upravljanje prometnih tokov:

Namesto avtocestnih novogradenj ter širitve cestne infrastrukture je potrebno pričeti z upravljanjem prometnih tokov. **Cilj politike MZI v sodelovanju z drugimi resorji (MOP, MF, MGRT, MZ) mora postati aktivno upravljanje prometnih tokov in ne le zagotavljanje vedno večje ponudbe, ki generira vedno novo povpraševanje.** Ministrstvo v sodelovanju z drugimi resorji (MJU, MF..) začne upravljati prometne tokove zaposlenih, sprva v javni upravi in šolstvu. Poveča naj se obseg dela na domu s čimer se razbremeni jutranje konice in prihrani nepotrebna vlaganja v širitve cestne infrastrukture.

Ukrepi, ki jih predlagamo za premostitev krize Covid-19:

1. **Spodbujanje družbenih praks, ki zmanjšujejo potrebe po dnevni migraciji in povzročajo zastoje v konicah (delo od doma, fleksibilni urniki):**
 - a. sofinanciranje priprave mobilnostnih načrtov tudi za javne inštitucije,
 - b. **stimulacija delodajalcev za vzpostavitev fleksibilnih urnikov in možnostjo predčasnih in kasnejših prihodov na delo.**