

Predlogi ukrepov za prilagajanje in blaženje na energetske krize – področje prometa

Ljubljana, 16. 6. 2022

Rast cen pogonskih goriv je priložnost, da Slovenija pospeši razvoj in vlaganja v prometni sistem, ki temelji na trajnostnih oblikah premikanja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet) in sistematično pristopi k ukrepom s katerimi zmanjšamo število potrebnih poti, ki jih vsakdan posameznik opravi (npr. delo od doma, koncept hodljivega mesta...).

Večina potovanj, ki so **krajša od 2 kilometrov v Sloveniji opravimo z avtomobilom**¹. To so poti, ki jih sicer lahko opravimo s kolesom ali peš. Zato je potrebno zagotoviti primerno kolesarsko in peš infrastrukturo, posameznike in občine podpreti pri nakupu vozil (tovorna kolesa, kolesa, e-kolesa, prikolice) in jih kontinuirano ozaveščati o alternativnih možnostih premikanja.

Pri **daljših razdaljah pa je prebivalcem potrebno ponuditi alternativne možnosti osebnemu avtomobilu**, ki so učinkovite, udobne in cenovno ugodne. Le s celovitim razvojem javnega potniškega prometa s hrbtenico regionalnih železniških prog, frekventnimi medkrajevnimi avtobusi in kakovostnim mestnim prometom, ki je tarifno, finančno ter uporabniško integriran lahko vzpostavimo konkurenčen trajnosten prometni sistem avtomobilu.

Izpostavljamo 5 ključnih ukrepov, ki so administrativno ter finančno manj zahtevni, in jih je potrebno izpeljati nemudoma:

- Vsesplošna **pocnitev tarifnih vozovnic** v celostnem sistemu JPP (v Nemčiji so kot odziv na energetske krize uvedli tarifno vozovnico za celoten JPP v vrednosti 9 €/mesec).
- Takojšnja **povečanje frekvence voženj na železniških progah**, kjer je to možno že danes (npr. DRI je s strokovnjaki pripravil predlog urnika za Kamniško proggo, ki kaže da je možno izvajati 30-min interval cel dan, ne zgolj 60-min kot je to sedaj. Z novimi vlaki je na voljo več kapacitete, torej naj se vlaki podaljšajo in tako zagotovijo večje kapacitete znotraj obstoječega voznega reda. Upokojitev vlakov naj se začasno zamakne).
- **Subvencije za nakup koles**, e-koles in tovornih koles za posameznike, podjetja in občine (shema subvencij Ekosklada).
- **Nižja stopnja DDV za popravila in nakup koles**.
- **Spodbude podjetjem za uvedbo varnih kolesarnic**, garderob in prh ter denarnih spodbud zaposlenim za aktiven prihod na delo (shema subvencij Ekosklada).

¹ Analiza raziskav za mobilnostne navade, 2019. https://ipop.si/wp/wp-content/uploads/2019/03/A2.2_Analiza-raziskave-za-mobilnostne-navade-v-Sloveniji_IPoP.pdf

1. Ukrepi na področju aktivne mobilnosti - hoja in kolesarjenje

Spodbujanje aktivne mobilnosti, kolesarjenja in hoja ima mnogotere pozitivne učinke na družbo, od manjše porabe energentov in onesnaženja zraka do vzdrževanja psiho-fizično kondicije ter s tem povezanih manjših zdravstvenih stroškov družbe. Mesta, kjer je hoja in kolesarjenje primaren način premikanja imajo visoko kakovost bivanja, prispevek k BDP-ju je visok, saj so lokalni gospodarski subjekti bolj obiskani in s tem tudi vitalni.

Če ljudje več hodijo in kolesarijo, država porabi manj sredstev za vzdrževanje cestne infrastrukture, saj so obrabe cestišč nižje, manj je prometnih nesreč, zdravstvenih problemov povezanih z onesnaženim zrakom ... t.i. zunanji stroški prometa se zmanjšajo. Investicije v kolesarsko in peš infrastrukturo imajo mnogotere pozitivne učinke za družbo, zato je potrebno okrepiti vlaganja, od občin zahtevati ambiciozne ukrepe in jih podpreti pri razvoju omrežji peš in kolesarskih poti.

KRATKOROČNI UKREPI

Podpora občinam za investicije v izboljšanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje

- Vzpostavitev finančnega mehanizma za kontinuirano odpravljanje nevarnih točk na območju vzgojno-izobraževalnih inštitucij, na katerega se lahko prijavijo občine, inštitucije, pravne osebe.
- Vzpostavitev finančnega mehanizma za podporo ukrepom trajnostne mobilnosti v občinah, na katerega se lahko prijavijo občine, inštitucije in pravne osebe (sredstva so namenjena infrastrukturi, podpora razvoju mobilnosti kot storitve – npr. razvoj in širitev sistemov za izposajo koles po občinah, v povezavi s postajališči javnega prometa, subvencioniranje nakupa mestnih koles in spodbude bike-share (tudi tovornih koles)).
- Podpora ozaveščevalnim kampanjam o aktivnem prihodu na delo in v vzgojno-izobraževalne inštitucije (spremljana pot v šolo - Gremo peš s Kokoško Rozi, Pešbus, Bike to work ...)

Spodbude za posameznike, podjetja in kolesarsko industrijo/storitve:

- subvencioniranje nakupa koles, tovornih e-koles in servisiranje koles,
- nižja stopnja DDV za popravila in nakup koles,
- spodbude podjetjem za uvedbo varnih kolesarnic, garderob in prh ter denarnih spodbud zaposlenim za aktiven prihod na delo.

STRATEŠKI, DALJNOROČNI UKREPI

- Pospešiti pripravo Nacionalne strategije za kolesarjenje.
- Pospešiti pripravo Nacionalne strategije za hojo in spodbuditi pripravo strateških dokumentov s področja hoja na lokalni ravni t.i. lokalni načrti hodljivosti.
- Vzpostaviti medsektorsko delovno skupino za aktivno mobilnost, ki jo vodi Ministrstvo za infrastrukturo in vključuje sektorje – prostor, turizem, šolstvo, zdravstvo, okolje.
- Sprejetje Zakona o celostnem prometnem načrtovanju in Strategije prostorskega razvoja Slovenije ter mehanizmov za integracijo prometne in prostorske politike.

2. Načrtovanje in upravljanje javnega potniškega prometa

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 prispeva 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 ključni del gospodarstva (nizko plačani poklici). JPP je hrbtenica trajnostnemu turizmu v Sloveniji, ki predstavlja kar 12 % BDP ter prispeva k okoljskim in podnebnim ciljem.

KRATKOROČNI UKREPI

Državna kampanja za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa

- Kampanja temelji na odlični informiranosti potnikov o vozovno-rednih možnostih (vzpostavitev enotnega vozno-rednega iskalnika) in ugodnostih (npr. pocenitev vseh vozovnic v sistemu JPP). Potnikom je potrebno zagotoviti informacije o cenah in ugodnosti. S potniki se iskreno komunicira o pomanjkljivostih JPP, hkrati pa sporoča, kakšne nadgradnje lahko pričakujejo v prihodnjih mesecih in letih. Državljanji in državljanke namreč ne zaupajo v sistem JPP, saj je zaradi zamud in nizkih frekvenc nezanesljiva oblika mobilnosti. S taktinimi voznimi redi in posodobitvijo voznega parka in voznih redov lahko začnemo proces preobrazbe JPP in ga približamo potnikom in potnicam.
- Pri uvajanju ugodnosti (cenejše vozovnice) je potrebno poskrbeti, da nima negativnega učinka na kakovost storitve JPP. Prevoznike je potrebno dodatno podpreti, da se ohranijo frekvence voženj, poveča število vozil v floti ... Zaradi nižjih prihodkov in višjih izdatkov obstaja nevarnost, da bodo prevozniki prisiljeni v varčevalne ukrepe (manj vozil v obtoku, nižje frekvence). Ukrep naj se oblikuje tako, da ne vpliva negativno na kakovost storitve JPP.

Pohitritev postopkov za vzpostavitev upravljalca javnega potniškega prometa

- Nujno je potrebno pohitrili postopke ustanovitve družbe za upravljanje z JPP in prednostne naloge – integracije javnega potniškega prometa (tarifno, prostorsko, upravljalško, vozno-redno) in uvedba enotne vozovnice ter začetek izvajanja vseh delovnih nalog, ki jih Zakon upravljalcu pripisuje.

Podpora občinam pri izvajanju storitve JPP:

- Subvencioniranje dodatnih operativnih stroškov JPP, ki so nastali zaradi krize: šolski prevozi, lokalni avtobusni prevozi, mestni sistemi.
- Subvencije za povečanje frekvence mestnih linij in regionalnih linij v skladu s standardi dostopnosti in kakovosti JPP na raven vsaj pred krizo Covid-19.
- Subvencioniranje nakupov vozil za izboljšanje voznega parka JPP (elektrifikacija voznega parka).
- Razpisne priložnosti za nove P+R površine ob železniških in avtobusnih postajah v Sloveniji.

Potniški center Ljubljana – priložnost za vzorčni primer integracije javnega potniškega prometa

- Posodobitev glavne avtobusne in železniške postaje v Ljubljani (t.i. Potniški center Ljubljana) je investicija nacionalnega pomena. Država mora v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana poskrbeti za integracijo mestnega prometa z železniškim, medkrajevnim in mestnim prometom. Predlog integracije je koncept ZMAJ – Zmogljive avtobusne linije Ljubljane <https://ipop.si/2022/05/11/koncept-zmaj-za-povezan-javni-promet-v-ljubljani/>. Koncept smo predstavili Ministrstvo za infrastrukturo, Mestni občini Ljubljana in javnosti. Koncept je dobro sprejet in ima potencial, za popolno prepobrazbo JPP na mestni ravni z učinki na regionalni in nacionalni ravni.

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

- 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 čimprejšnjo uvedbo upravljavca JPP na ravni države.
- **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.
- Zagon **investicijskega cikla v javni potniški promet** z izgradnjo pomembni strateških prometnih objektov - izgradnja avtobusne in železniške postaje v Ljubljani (Emonika)
- Uveljavitev **standardov kakovosti storitve JPP** – taktni in dovolj pogosti urniki voženj, udobnost, kratki prestopni časi, informacijska nadgradnja in digitalizacija JPP, večje, čistejše kapacitete vozil.
- **Večja vloga regij** (bodočih pokrajin oz. že obstoječih regijskih in medregijskih partnerstev) pri načrtovanju in upravljanju regionalnih sistemov JPP, ob sistemski podpori države.

3. 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**.

KRATKOROČNI UKREPI

Takojšna uvedba več voženj na železniških progah, kjer je to možno že danes. DRI s strokovnjaki pripravil predlog urnika za Kamniško progo, ki kaže da je možno izvajati 30-min interval cel dan, ne zgolj 60-min kot je to sedaj. Z novimi vlaki je na voljo več kapacitete, torej naj se vlaki podaljšajo in tako zagotovijo večje kapacitete znotraj obstoječega voznega reda. Upokojitev vlakov naj se začasno zamakne.

Takojšen začetek z deli na progah, za katere so **že pripravljeni načrti revitalizacije** (proga Šentilj-Maribor, Jesenice-Ljubljana, Divača-Koper, Kočevje-Ljubljana, RAILHUC).

Obnova železniški postaj z ukrepi:

- izvennivojski (varen) dostop na peron (omogoči tudi hitrejšo vožnjo vlakov skozi postaje) ter gradnja ustreznih peronov v skladu s TSI na vseh železniških progah,
- gradnja varovanih, pokritih kolesarnic,
- uvedba sistema izposoje koles in e-koles na večjih postajah ([primer na NL](#)). Ta sistem ni namenjen dnevni mobilnosti, temveč občasnim obiskom različnih mest. Prednost je, da z eno naročnino lahko potuješ po celotni Sloveniji.
-

STRATEŠKI, DALJNOROČNI UKREPI

Načrtovanje železniške infrastrukture in vmeščanje v prostor naj postane prioriteta aktivnost Ministrstva za infrastrukturo in vlade. Pospešiti je potrebno pripravo DPN-jev in ostalih dokumentaciji ter zagotoviti dvotirnost prog z največjim potencialom potnikov do leta 2030. Ne sprejemljivo je, da se vmeščanje železnice v prostor časovno tako potratno. Pri vmeščanju v prostor je nujno vključevanje občin, da ne pride do nasprotovanja javnosti na lokalnih ravneh.

- Priprava **Nacionalnega programa izgradnje železnic** (po konceptu Nacionalni program izgradnje avtocest) z zagotovitvijo financiranja.
- Gradnja novih železniških koridorjev, ki bo skrajšala potovalne čase potniških vlakov in sprostila kapacitete za tovarne vlake.
- 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.

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.

KRATKOROČNI UKREPI

Spodbujanje družbenih praks, ki zmanjšujejo potrebe po dnevni migracijah in povzročajo zastoje v konicah (delo od doma, fleksibilni urniki):

- sofinanciranje priprave mobilnostnih načrtov tudi za javne inštitucije,
- **stimulacija delodajalcev za** vzpostavitev fleksibilnih urnikov in možnostjo predčasnih in kasnejših prihodov na delo.

Ukrepi za zmanjševanje porabe goriva

- Dinamična omejitev hitrosti s pomočjo portalov. Na podlagi zaznanega zastoja se dotok vozil upočasni in tako omogoči zastoju da se prej razčisti - 'ramp metering' na vseh uvozih v okolici Ljubljane. Števci prometa določijo maksimalni pretok po avtocesti, da se prepreči t.i. 'capacity drop' in ohrani pretočnost prometa.
- omejitev hitrosti na avtocestah na 100-110 km/h; omejitev hitrosti v naseljih 30 km/h
- spodbujanje izvajanja ukrepov parkirne politike v naseljih (najcenejši ukrep, ki dokazano najbolj prispeva opuščanju rabe avtomobila)
- obdavčenje vožnje praznih tovornih vozil.