

Služba vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko  
Kotnikova 5

1000 Ljubljana

Ministrstvo za infrastrukturo  
Langusova ulica 4

1000 Ljubljana

Ljubljana, 7. 12. 2021

**Zadeva: Komentarji k dokumentom kohezijske politike 2021-2027: Sporazum o partnerstvu in Izhodišča operativnega programa.**

Spoštovani,

Pošiljamo vam komentarje k dokumentom Sporazum o partnerstvu in Izhodišča operativnega programa, ki smo jih pripravili v Koaliciji za trajnostno prometno politiko\*.

Osredotočili smo se na področje prometa, v levem stolpcu je besedilo zapisano v dokumentih, v desnem stolpcu pa naši predlogi za izboljšave in dopolnitve.

Z lepimi pozdravi in hvala za sodelovanje.

Za dodatne informacije sem vam na voljo na [spela.berlot@cipra.org](mailto:spela.berlot@cipra.org).

Špela Berlot, CIPRA Slovenija,

koordinatorica Koalicije za trajnostno prometno politiko

*\*Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) je neformalno združenje organizacij in posameznikov, ki si prizadeva za trajnostno prometno politiko v Sloveniji. Spremlja in se odziva na aktualne procese v slovenski in evropski prometni politiki in hkrati povečuje medsebojno informiranost o dogajanju na prometnem področju.*

Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje in prostor s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje in prostor ali Eko sklada j.s.

## 1. Sporazum o partnerstvu – levi stolpec

### Strinjamo se z ukrepi in predlagamo dodatno:

*Sredstva ESRR smo namenili za izboljšanje javnega potniškega prometa, krepitev multimodalnih potovanj in souporabe vozil. Podpora bo namenjena uvajanju inovativnih tehnoloških rešitev, pa tudi prehodu na čista oz. ničogljivična goriva v prometu in javnem potniškem prometu – e mobilnost.*

**Za izboljšanje javnega potniškega prometa je ključno:**

- Integracija vseh prevoznikov (železnice, medkrajevni in mestni promet) in tudi drugih oblik mobilnosti (koles, skiroji ...) > ureditev prestopnih točk, uskladitev voznih redov in enotne kartice za uporabnika
- Enotna kartica naj bo za uporabnika cenovno dostopna, cena naj bo konkurenčna oz. cenejša kot so letni stroški povezani z lastništvom osebnega avtomobila
- Ob vzpostavitvi sistema integracije je nujno potrebno upoštevati tudi potrebe obiskovalcev in upravljanja mobilnosti v turističnih destinacijah
- Na podlagi podatkov o prometnih tokovih oz. o povpraševanju po mobilnosti na posamezni relaciji/območju, naj se prilagaja ponudbo. Pri zasnovi JPP je treba namreč upoštevati zlasti potencial prehoda z osebnega prevoza na javni.
- Vpeljati sistem spremljanja storitve in se na vrednotenja potnikov, prevoznikov ažurno odzivati
- V projektu Potniški center Ljubljana je potrebno poskrbeti za integracijo mestnega potniškega prometa. V trenutno dostopnem gradivu ni zaznati, da se bo ob vzpostavitvi Potniškega centra Ljubljana poskrbelo za boljšo povezanost z LPP – še vedno glavno postajališče ostaja Bavarski dvor, ki je oddaljen od glavne AP in železniške postaje kar 9 minut (peš).

*V podporo razvoju vseevropskega prometnega omrežja bomo s sredstvi KS in ESRR na podlagi nacionalnega prometnega modela in Strategije razvoja prometa v Sloveniji do leta 2030 podprli investicije v posodobitev železniške infrastrukture.*

**Nacionalni prometni model** predvideva višjo stopnjo motorizacije in ponuja rešitve na cestni infrastrukturi – z upoštevanjem navedb modela **ne bomo dosegli podnebnih ciljev**, zato predlagamo, da se ga posodobi skladno s izzivom zmanjševanja TGP v sektorju prometa.

Ključno je vlaganje v **regionalne železniške proge**, ki imajo največji potencial potnikov (Kamniška, Gorenjska, Dolenjska, Primorska ter proga Ljubljana-Maribor) oz. znatno prispevajo k endogenemu razvoju regije (Bohinjska proga) ter čezmejne povezave, in sicer: Čezmejno

	urbano območje Nove Gorice + Gorice, Koper-Trst, Prevalje - Pliberk, Gornja Radgona - Bad Radkersburg ...
<i>S spodbujanjem celostnega prometnega načrtovanja na lokalni, regionalni in državni ravni bodo postavljene podlage za razvoj multimodalnega prometa, ki bo podprt z investicijami za prestop med različnimi prometnimi načini.</i>	Za izvajanje celostnega prometnega načrtovanja je potrebno sprejeti že pripravljeni Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ključno je tudi podpora novelaciji in pripravi Celostnih prometnih strategij za občine in regije. Evropska sredstva naj se nameni za pripravo in izvajanje mobilnostnih načrtov za javne ustanove, obrtne cone, vzgojno-izobraževalne in druge generatorje prometa.
<i>Predvideno je tudi uvajanje sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti, ki omogoča zbiranje prometnih informacij v realnem času ter zagotavljajo možnost celovitega upravljanja prometa na trajosten način.</i>	Predlagamo, da se zbrani podatki vodijo v obliki open-data in s tem prispevajo k izboljšanju drugih vidikov koncepta MaaS (Mobility-as-a-Service).
<i>Po številu osebnih vozil na prebivalca je Slovenija res nad povprečjem EU, vendar hkrati že nekaj let zelo raste tudi uporaba kolesa. Ta trend je potrebno izkoristiti, zato bomo še bolj spodbujali uporabo kolesa za potrebe dnevne mobilnosti, ne samo v mestih temveč tudi na podeželju, in sicer z izgradnjo sistema kolesarskih poti. Pri tem bo prednostna naloga povezava že zgrajenih kolesarskih odsekov v večje logično zaključene celote ter zgraditev lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnim kolesarskim omrežjem in zagotavljajo kolesarjem večjo mobilnost.</i>	<p>Ni smiselno, da se visoko stopnjo motorizacije povezuje z naraščanjem števila kolesarjev. Kolesarjenje kot oblika mobilnosti je v porastu med drugim zaradi izboljšane kolesarske infrastrukture in novih navad, ki so jih prebivalci oblikovali med epidemijo Covid. Čeprav se infrastruktura zlasti izven naselij zadnje čase pospešeno dograjuje je vrzeli, ki bi omogočale povezano kolesarsko omrežje, še vedno preveč. Še posebej v naseljih zadnje čase kolesarska infrastruktura ne sledi potrebam prebivalcev, saj se je močno povečala tudi uporaba drugih oblik mikromobilnosti (npr. e-skiroji), ki prav tako uporabljajo kolesarsko infrastrukturo.</p> <p>Urejanje kolesarske infrastrukture naj sledi Nacionalni strategiji za kolesarjenje (v pripravi), pogoj za pridobivanje evropskih sredstev naj upošteva aktualne tehnične smernice MZI za kolesarjem prijazno infrastrukturo, ki omogočajo udobno in varno kolesarjenje. Sočasno z izgradnjo kolesarskega omrežja je potrebno zvezno odstranjevati nevarne točke za kolesarje in s tem izboljšati varnost kolesarjev tudi na lokalni ravni – znotraj naselij in šolskih okolišev.</p>

	<p>Spodbudi naj se naložbe v varovane in pokrite kolesarnice na vseh vozliščih (avtobusne, železniške postaje, P+R) in ob javnih institucijah npr (zdravstveni domovi, vzgojno-izobraževalni zavodi).</p> <p>Izgradnja kolesarskih poti ob renaturiranih rekah; Kakršna koli (peri-) mestna kolesarska infrastruktura, npr. omrežja mestnih kolesarskih poti, parkirišča za kolesa na vozliščih javnega prevoza</p> <p>Izgradnja povezljive kolesarska infrastruktura, npr. regionalna in nacionalna omrežja kolesarskih poti, kolesarske avtoceste med mesti</p> <p>Vse vrste produktov kolesarskega turizma in kolesarskih poti v naravi skladu z obstoječo zakonodajo na področju ohranjanja narave, kolesarjem prijazne nastanitve ter izdelava kolesarskih turističnih aplikacij.</p>
<b>Ne strinjamo se z ukrepi, zato predlagamo</b>	
<p><i>Predvidene so tudi novogradnje cestne infrastrukture. Ozka grla do posameznih industrijskih središč vplivajo tudi na izkoriščanje gospodarskega potenciala posameznih območij ter s tem celotne države.</i></p> <p><i>Kljub načrtovanim ukrepom trajnostne prometne politike in posodobitvam železniške infrastrukture, bo nastalo neskladje med povpraševanjem in ponudbo oziroma bodo nastajali slabše prepustni odseki na pomembnejšem cestnem omrežju, kar bo povzročilo dodatne zastoje in z njimi povezane neugodne posledice</i></p>	<p>Ni sprejemljivo, da se že vnaprej predvideva nova ozka grla na cestni infrastrukturi, preden so sploh izvedeni kakšni resni ukrepi, da bi mobilnost zagotavljali na manj škodljive načine. Pri vlaganjih v mobilnost morajo tako z vidika ekonomike kot z vidika okoljskih in družbenih ciljev mobilnosti ukrepi slediti hierarhiji, ki temelji na uveljavljenem pristopu A-S-I (Avoid-Shift-Improve). Skladno s tem pristopom je potrebno najprej sprejeti ukrepe, ki zmanjšujejo potrebe po mobilnosti, nato ukrepe, ki prinesejo spremembo načina potovanja k manj škodljivim oblikam mobilnosti (npr. vlaki namesto tovornjakov, JPP namesto osebnih avtomobilov) in šele nato ukrepe, ki omogočajo izboljšanje učinkovitosti prometnih sredstev (npr. električna vozila). Šele ko so vsi ti ukrepi sprejeti in izvedeni, je sprejemljivo razmišljati o dodatnih vlaganjih v infrastrukturo. Nova cestna infrastruktura pri tem gotovo pride na vrsto zadnja, saj je dolgoročno najdražja ter okoljsko in družbeno najbolj škodljiva.</p>

	<p>Industrijskih središč pa se po vseh sprejetih pravilih že danes ne more načrtovati tam, kjer ni zagotovljene ustrezne infrastrukture. V kolikor bi nas povečano povpraševanje po prometu pri tem presenetilo, je šlo v procesu načrtovanja nekaj hudo narobe. V kolikor se pokažejo potrebe po novih industrijski območjih naj se primarno postavljajo na obstoječa funkcionalno degradirana območja s primerno prometno dostopnostjo.</p>
<p><i>V podporo razvoju nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti vseevropskega prometnega omrežja bomo s sredstvi KS in ESRR poleg investicij na TEN-T železniškem omrežju naslovili tudi nadgradnje postaj in odsekov obstoječih regionalnih železniških prog, ki gravitirajo k večjim urbanim območjem. Ker je zaradi precejšnje razgibanosti terena oziroma velikega deleža hribovitega terena, v povezavi z razpršeno poseljenostjo, po ozemlju Slovenije težje umeščati nove železniške povezave, je v veliki večini primerov ustrezna cestna povezava predstavlja edino prometno povezavo posameznega območja z regionalnimi središči. V ta namen bomo razvijali tudi avtobusni medkrajevni potniški promet in integrirali različne vrste javnega potniškega prometa (avtobusni, železniški in mestni). Za izboljšanje povezanosti posameznih regij in s tem spodbujanje skladnega regionalnega razvoja je zelo pomembna izgradnja t. i. razvojnih osi, s katerimi bomo izboljšali dostopnost do TEN-T omrežja ter regionalnih središč.</i></p>	<p>Spodbujanje skladnega regionalnega razvoja je v prvi vrsti vlaganje v endogeni razvoj regije, kjer posameznik izobraževalne, prostočasne, ekonomske in druge potrebe zadovolji v regiji bivanja z uporabe javnega potniškega prometa, kolesarjenjem, hojo ter drugimi alternativnimi oblikami premikanja (npr. sopotništvo).</p> <p>Razvojne osi so v praksi zgolj cestni koridorji, ki nimajo pozitivnih daljnoročnih učinkov na zdravje, okolje, finance in ne prispevajo h kakovosti bivanja lokalnega prebivalstva ter poglobljajo mobilnostno revščino. Z gradnjo koridorjev ne rešujemo ključnih mobilnostnih potreb prebivalcev. Kot primer navajamo pot na delo. Pot na delo in z dela v povprečju znaša 17 kilometrov; tovrstne poti predstavljajo 34,6 % vseh opravljenih razdalj (SURS, 2017) in so večinoma opravljene znotraj regije – povezava na TEN-T omrežje zato ne sme biti prednostni cilj.</p>
<p><b>2. Izhodišča operativnega programa – levi stolpec</b></p>	
<p><b>Strinjamo se z ukrepi in predlagamo dodatno</b></p>	
<p><i>Na področju trajnostne urbane mobilnosti pa so predvideni ukrepi za spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih (vozila javnega potniškega prometa in polnilna infrastruktura v javni lasti) ter infrastrukturo za trajnostno mobilnost v urbanih območjih, prednostno namenjeno infrastrukturi za multimodalni potniški promet od vrat do vrat, str. 14.</i></p>	<p>Prednostno naj se gradi polnilno infrastrukturo za električna vozila in vodik, manj na zemeljski plin. Polnilna infrastruktura naj bo grajena glede na realne potrebe.</p>

	<p>Potrebne so subvencije v vozni park javnega potniškega prometa, podpiramo tudi subvencije za nakup električnega kolesa za posameznike in flote za občine.</p> <p>Spodbujanje trajnostne urbane mobilnosti temelji tudi na infrastrukturi za hojo, kjer je možnosti za izboljšavo še veliko. Možen ukrep npr. odprtje <b>systemskega finančnega vira</b> (pilotna izvedba v naslednjem kohezijemskem obdobju) za odpravljanje nevarnih točk na šolskih poteh oz. izboljševanje infrastrukture ali vpeljavo organizacijskih ukrepov (npr. prometni režimi) ter s tem podpreti prizadevanja občin in šol, vrtcev za urejanje okolišev po načelih trajnostne mobilnosti. Sočasno je potrebno z občinami in upravljalcem državne infrastrukture skleniti <b>dogovor za urejanje infrastrukture, ki je del ožji šolskih okolišev (radij 800 m)</b> po načelih trajnostne mobilnosti, z namenom zmanjševanja ne-varnih šolskih poti in izboljševanjem pogojev za hojo in kolesarjenje na občinski in državni infrastrukturi.</p>
<p><i>Skladno z navedenim bo Slovenija začela izvajati širok nabor podpornih ukrepov, s katerimi bomo celovito pristopili k trajnostni mobilnosti ter s tem izboljšali energijsko učinkovitost in zmanjšali emisije. <b>Ti ukrepi, ki so bili predlagani v osnutku nacionalnega energetskega in podnebne načrta Slovenije, med drugim zajemajo: (i) učinkovitejšo organizacijo sistema mobilnosti, (ii) spodbujanje javnega potniškega prometa in trajnostnega tovornega prometa ter (iii) nepovratne finančne spodbude za trajnostno mobilnost in železniško prometno infrastrukturo, str. 15</b></i></p>	<p>Ukrepi na področju trajnostnega tovora so: Intermodalni logistični oz. distribucijski centri (spodbujanje prevoza večjih količin tovorov na daljših razdaljah po železnici), subvencioniranje železniškega tovornega prometa za oskrbo lokalnega gospodarstva na komercialno manj zanimivih relacijah</p>