

Dejstva, ki jih ne moremo obvoziti

Koalicija za trajnostno prometno politiko podpira prizadevanja države v zvezi z nadgradnjo železniške proge št. 80

Upravičeno nas čudi, kadar si predstavniki ljudstva prizadevajo za poglobljanje okoljskih težav, slabšanje zdravstvenih kazalnikov, zoperstavljanje prometni pretočnosti, uničevanje krajine, zaščitene območij ter videza mest in naselij; kadar gradnjo železnic pogojujejo z gradnjo (nepotrebnih) cest, železniško omrežje pa vidijo celo kot oviro, ne priložnost.

KTPP zato pozdravlja in podpira prizadevanja države pri projektu nadgradnje regionalne železniške proge št. 80 (državna meja – Metlika – Ljubljana na odseku Ivančna Gorica – Ljubljana), ki poteka prek občin Ivančna Gorica, Grosuplje, Škofljica in Ljubljana. Načrt obsega sanacijo oz. nadgradnjo obstoječe proge, vzpostavitev dvotirnosti in elektrifikacije, nov potek na posameznih odsekih, preureditev postaj, postajališč in prehodov preko proge ter nadgradnjo signalno varnostnih naprav. Gre za srednje- in dolgoročno odlično prometno rešitev s številnimi pomnoževalnimi učinki.

Trenutno v jutranji konici (med 6:00 in 9:00 uro) po Dolenjski železnici v Ljubljano prispe 8 vlakov iz Grosupljega, od katerih jih 5 pride iz Novega mesta ter 3 iz Kočevja. To pomeni, da se, pri optimističnem izračunu kapacitet vlakov, po Dolenjski železnici v Ljubljano lahko pripelje **2.048 potnikov**. Medtem se zgolj na delo iz 7 občin ob železnici (Škofljica, Grosuplje, Ivančna Gorica, Dobropolje, Velike Lašče, Ribnica in Kočevje) v Ljubljano vozi preko 15.000 ljudi, ki se v veliki večini vozijo z osebnim avtomobilom - **samo iz občin Škofljica in Grosuplje kar 7.850!** Zaradi omejene kapacitete in nezanimivega voznega reda (dolga vožnja in nerednost povezav) se velika večina dnevnih migrantov v Ljubljano vozi z osebnim avtomobilom, kar povzroča zastoje na glavni cesti skozi Škofljico.

Dvotirna železniška proga med Ljubljano in Grosupljem (ter naprej proti Novemu Mestu) bi omogočila obratovanje vlakov v taktnem voznem redu (redni intervali 15/30/60 min). Ena glavnih prednosti taktnega voznega reda je rednost javnega prevoza, kar pomeni, da je precej bolj atraktiven za uporabnike. Vožnja vlakov v 15-minutnih intervalih v času jutranje konice bi omogočila 12 vlakov v času jutranje konice, oziroma 50 % večjo kapaciteto. S posodobitvijo železniških postaj ob progi bi omogočili tudi obratovanje daljših vlakovnih kompozicij, kar bi kapaciteto dodatno dvignilo na **preko 4.000 sedežev oziroma 100 % povečanje trenutne kapacitete**. Dvotirna železniška proga bi v prihodnosti omogočila še precej večjo kapaciteto, ki se lahko doda glede na povpraševanje (> 12.000). Poleg izgradnje dvotirne železnice bi z elektrifikacijo železnice omogočili obratovanje daljših vlakov ter dvonadstropnih železniških garnitur na progi, kar bi še dodatno dvignilo kapaciteto (> 20.000). Boljši pospeški električnih vlakov in na nekaterih mestih nov (bolj raven) potek trase pa bi skrajšala potovalni čas, kar naredi železnico še bolj atraktivno. Vozni čas med Grosupljem in Ljubljano bi se tako lahko **skrajšal iz 27 minut na 22 minut za lokalne vlake ter iz 22 minut na 14 minut za regionalne**.

Prenovljena Dolenjska železnica bi tako vsem prebivalcem ob svoji trasi omogočila boljše potovalno izkušnjo. Dnevni migranti bi v Ljubljano lahko prišli hitreje, ceneje, varneje, bolj sproščeno in predvsem na bolj trajnostni način. Izboljšanje ponudbe javnega prevoza kritično prispeva tudi k dostopnosti mobilnosti prebivalcem, ki se iz različnih razlogov ne morejo (mladi, starejši, invalidni,...) ali preprosto ne želijo voziti z osebnim avtomobilom. Omogočanje mobilnosti vsem prebivalcem pomeni ponuditi vsem možnost, da pridejo kamor želijo tudi brez osebnega avtomobila. K temu dodatno spodbudijo tudi ugotovitve več raziskav, da damo Slovenci največji delež svojih prihodkov za mobilnost, kar je na prvem mestu posledica (pre)velike odvisnosti od osebnega avtomobila in slabe storitve javnega prevoza.

Iz vseh zgoraj navedenih razlogov nas zato preseneča neozaveščenost in slepota vodilnih občinskih struktur, ki svojim občanom zavestno onemogočajo dostop do sodobne mobilnosti in jim povzročajo večje stroške. Od njih bi morali pričakovati vsaj nekaj več širine, posebno v letu, ki ga naša "širša domovina" Evropska unija, posveča prav železnicam in pomenu zvišanja obsegov uporabe javnih sredstev transporta.

Zavedanje o dobrobitih taktnih železniških povezav med mestom in zaledjem bi glede na dejstvo, koliko uspešnih primerov taktnega javnega prevoza imamo v neposredni bližini (Avstrija, Nemčija, Švica, Italija), preprosto moralo biti višje. Ne zavedati se očitnih prednosti rednih in hitrih vlakovnih povezav, od večje hitrosti do varnosti, izogibanja zastojem in potencialnim nesrečam ter na koncu vse okoljske dobrobiti, je v 21. stoletju že skoraj nesprijemljivo. In če si še toliko zatiskamo oči, ne moremo zanikati dejstva, da je Slovenija na področju železniškega prometa, ostala na razvojni ravni ne le petdeset, ampak raje 100 in več let nazaj!

Strinjamo se, da moramo prometna vprašanja reševati celostno, vključujoče ter iskati ustrezne rešitve lokalnih težav - nikakor pa ne z nepremišljenim obratom v preteklost in izsiljevanjem ter pogojevanjem premika v prihodnost mobilnosti z izvedbo zastarelih projektov gradnje novih cest.

Koalicija za trajnostno prometno politiko podpira prizadevanja za čimprejšnjo posodobitev železniške infrastrukture, zahtevamo pa, da se železniški projekti izvajajo transparentno in učinkovito. Poudarjamo, da potrebujemo prometno strategijo, ki bi morala naslavljalati in opredeliti splošen prehod na javni potniški promet in tako upravičiti večje investicije v železniško infrastrukturo.

Zato pozivamo tako župana občine Škofljica, ki je s svojimi zahtevami spodbudil ta odziv, kot morebitne druga občinske oblasti, da ponovno premislijo o dobrobiti svojih občanov in podprejo naložbe, ki so v dobro občanom - tako z vidika potovalnega časa, zdravja prebivalcev, ohranjanja videza kraja in dolgoročnih pomnoževalnih učinkov javnega potniškega prometa.

V imenu sodelavcev KTPP,
Katarina Žakelj, CIPRA Slovenija

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.