

Ministrstvo za naravne vire in prostor
Dunajska 48

1000 Ljubljana

Ljubljana, 30. 8. 2024

CIPRA Slovenija – v imenu Koalicije za trajnostno prometno politiko
Trubarjeva 50
1000 Ljubljana
spela.berlot@cipra.org

Odziv Koalicije za trajnostno prometno politiko na javno objavo predloga državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana-Kranj/Naklo

Spoštovani,

Predlog Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana-Kranj/Naklo, ki je bil v javnost posredovan v sredini junija 2024, smo v Koaliciji za trajnostno prometno politiko sprejeli z velikim zanimanjem. Že hiter pregled kaže, da gre za enega najbolj ambicioznih načrtov na področju železniške infrastrukture pri nas doslej, ki je pomemben predvsem z vidika potniškega, ne le tovornega prometa, ki je bil pri načrtovanju železnic doslej vedno v ospredju. Gre za načrt, ki nedvomno kaže napredek pri načrtovanju železniške infrastrukture z mislijo na udobnost in dostopnost železnice za potnike.

Med značilnostmi načrtovane ureditve, ki jih ocenjujemo pozitivno, bi jih nekaj radi še posebej izpostavili:

- ne gre samo za rekonstrukcijo proge v okviru obstoječe trase, temveč za dvotirno progo, ki omogoča višje hitrosti in s tem dejansko izboljšanje potovalnih časov,
- načrtovana nadgradnja prinaša nove postaje in postajališča Šiška, Stanežiče, Struževo in Naklo,
- prinaša tudi bistveno nadgrajene obstoječe postaje in postajališča vzdolž celotne proge, vse zasnovane tudi za dostop potnikov z oviranostmi,
- podaljšanje proge do Naklega omogoča povečanje zaledja potnikov z območja Tržiča,
- načrtovana so nova izvenivojska križanja in prehodi za pešce in kolesarje, ki bodo omogočila večjo varnost prometnih udeležencev ter boljšo povezanost naselij,
- nova proga bi močno olajšala uvedbo 15-minutnega taktnege voznega reda na primestnih železniških linijah,
- iz načrtov in predstavitev je mogoče prepoznati ambicijo, da se postajališča in okolica postaj oblikuje kot javni prostor.

Ob zavedanju omenjenih pozitivnih vidikov pa v nadaljevanju podajamo komentarje in predloge, ki kritično obravnavajo tako splošne vidike načrtovanja, načela in cilje predstavljenega predloga kot tudi konkretne načrtovane ureditve. Z našimi predlogi želimo predvsem konstruktivno prispevati k še boljšim rešitvam, ki so predstavljeni v našem dopisu.

Za vaš odziv se zahvaljujemo, za dodana pojasnila smo vam na voljo na spela.berlot@cipra.org.

S spoštovanjem,
Špela Berlot Veselko,
koordinatorka Koalicije za trajnostno prometno politiko

SPLOŠNI KOMENTARJI

Ob javni objavi pričujočega predloga DPN ne moremo mimo nekaterih splošnih vidikov načrtovanja tako te železniške povezave, kot tudi drugih infrastrukturnih projektov.

1. **Prepozno vključevanje javnosti.** Razumemo kompleksnost načrtovalskega procesa, ki je tudi na tem primeru lepo razvidna iz opisanega postopka priprave. Pa vendar je že dolgo znano in tudi pri nas že dodobra preizkušeno dejstvo, da je predvsem z vidika sprejemljivosti načrtovanih rešitev nujno potrebno zgodnje vključevanje javnosti v pripravo rešitev. Tako strokovne javnosti kot tudi splošna javnost so več kot zmožne razumeti, zakaj so bile sprejete nekatere strokovne rešitve, če so pravočasno seznanjene z vsemi relevantnimi informacijami. V danem primeru se na žalost zdi, da je v tej fazi manevrskega prostora za vplivanje javnosti na rešitve zelo malo. Zato ne presenečajo tudi negativni odzivi posameznih lokalnih skupnosti in vznik civilnih iniciativ, ki so v veliki meri posledica frustracije zaradi pomanjkanja pravočasnih informacij.
2. **Nejasno opredeljeni cilji načrtovanja.** Iz gradiv, ki so na voljo, je težko razbrati cilje, ki so vodili proces načrtovanja. V povzetku za javnost so navedeni namen in cilji državnega prostorskega načrta, ki se razlikujejo od tistih, ki jih lahko preberemo v začetku video animacije. Medtem ko npr. v povzetku lahko med cilji najdemo "združevanje in medsebojno povezovanje vseh vrst javnega in individualnega prometa", tega v animaciji ni videti. Morda gre za nepomembno nekonsistentnost, a iz samih rešitev se da sklepati, da morda ni tako nepomembna. V primeru intermodalnosti železnice in Ljubljanskega potniškega prometa se zato še vedno soočamo s pomanjkanjem vizije, ustreznih ciljev in dejanskih načrtov posodobitve LPP sheme v smeri intermodalnosti, boljših potovalnih časov, večje frekvence prihodov in boljše vsestranske integracije med različnimi prometnimi načini.
3. **Neenotna gradiva.** Pri pregledovanju gradiv, ki so bila objavljena v juliju 2024, smo opazili, da prihaja do razkoraka med vizualizacijo, shematskimi načrti in načrti arhitekturnih ureditev v MOL. Pripravljalce prosimo za sinhronizacijo gradiv, ki bi olajšalo konkretno in smiselno podajanje pripomb javnosti na načrte.

NAČELA

1. POSTAJE IN POSTAJALIŠČA SO INTERMODALNE PRESTOPNE TOČKE

Vse železniške postaje/postajališča so intermodalne točka, kjer se železniški daljinski, regionalni in lokalni promet srečuje z lokalnim javnim prevozom in ostalimi oblikami mobilnosti. Pri tem je še posebej pomembno, da **potniki pri menjavi prevoznega sredstva opravijo najkrajšo možno pot** (npr. pri lokalnih postajališčih manj kot 20 m). Postajališče naj omogoča prestopne na različne oblike mobilnosti: lokalni javni prevoz, sistemi souporabe koles, e-koles in e-skirojev, P+R, car-sharing, kolesarnice, izposoja koles.

Prestop med mestnim prometom in železnico na širšem območju Ljubljane naj se zgleduje po tujih dobrih praksah, kjer se na robu mesta uredi prestop na mestni promet za vse, ki jim to predstavlja najkrajšo pot do cilja. V konkretnem primeru na območju Ljubljanskega potniškega prometa sicer še ne poznamo napovedane nove sheme linij, a je v vsakem primeru potrebno poskrbeti za najkrajšo možnost prestopa na mestni avtobus na vseh postajah in postajališčih na odseku proge med Potniškim centrom Ljubljana in Medvodami. Gre za postaje Šiška, Vižmarje in Medvode, ter postajališča Litostroj, Stegne in Stanežiče. Čeprav je na večini postajališč in postaj že predvidena možnost prestopa, pa je večina predvidenih prestopov neudobnih in predolgih. Za primer udobnega prestopa na eni od regionalnih postaj pripenjamo ilustracijo železniškega postajališča Sillian na

Tirolskem v Avstriji. Prestop z vlaka na avtobus, mestno kolo ali avtomobil je izjemno kratek, potniku pa pri prestopu ni potrebno prečkati nobene ceste.



2. RAZVOJ INFRASTRUKTURE NAJ SLEDI CILJEM NA PODROČJU POTNIŠKEGA PROMETA

Ključna sprememba pri načrtovanju infrastrukture za potniški promet, ki jo narekuje taktni vozni red, je sprememba vrstnega reda pri načrtovanju: najprej vozni redi, potem infrastruktura. Na ta način je mogoče optimizirati infrastrukturo na način, ki ob najmanjšem vložku prinaša največje povečanje za potniški promet. S tem se izognemo tudi tveganju, da nova infrastruktura ne bo omogočala vozniških redov, ki bi jih radi uvedli. Za uspešno uvedbo taktnega voznega reda, ki je naveden med cilji načrtovanja na gorenjski progi, tako morda potrebujemo nekoliko drugačno infrastrukturo (npr. dodane perone, dodaten 3. prehitevalni tir). **Uvedba taktnega voznega reda in pospešenih lokalnih vlakov** (v Sloveniji t.i. regionalni, mednarodno RegioExpress, S-Bahn) je na gorenjski progi smiselna in nujna za izboljšanje težav v dnevni mobilnosti. Pospešeni lokalni vlaki z začetnimi postajami Kranj, Škofja Loka ter eno postajo na območju MOL, ki ima največji intermodalni potencial (npr. Stanežiče, Vižmarje, Litostroj) glede na shemo in integracijo LPP, so za gorenjsko progo zelo smiselna rešitev.

Ciljni urnik potniškega prometa ob prenovi proge naj vključuje zavezo za vpeljavo taktnega voznega reda. Na osnovi ciljnega urnika za potniški promet na ravni države (ki je usklajen tudi z mednarodnimi povezavami) lokalne skupnosti v sodelovanju z DUJPP pripravijo usklajen vozni red prestopov na lokalni javni prevoz. Na ta način se na koridorju rezervirajo termini za potniški promet, ki omogoči v nadaljevanju tudi intervale za tovorni promet. V KTPP predlagamo ambiciozne vozne rede na gorenjski progi, v obliki kakovostne mestne železnice (15 min takt).

V kolikor v Ljubljani ne bo izvedena obvozna železniška proga, bi bila potrebna izvedba dodatnih tirov ob obstoječih progah za tovorne in medmestne oziroma hitre vlake. Zato bi bilo smiselno med glavno železniško postajo in postajo Vižmarje načrtovati ureditve z rezervacijo prostora za 3. in 4. tir. (2 tira primestna železnica, 2 medkrajevni, mednarodni in tovorni). Pričujoči DPN-ja morda lahko ponudi možnost rezervacije ustreznega prostora za nadgradnjo v prihodnosti.

3. POSTAJE IN POSTAJALIŠČA SO JAVNI PROSTORI

Postajališča imajo potencial, da postanejo lokalna središča z dodatno ponudbo (trgovine, gostinska ponudba) za potnike z odprtimi in zaprtimi javnimi prostori. Lahko so dopolnitev turistični infrastrukturi (shranjevanje prtljage, izposoja koles, turistični info-centri), obstajajo tudi primeri skupnostnih prostorov na postajališčih (Roverta, Italija). Pri načrtovanju je zato potrebno zagotoviti sodelovanje z lokalno skupnostjo in z njo preveriti potrebe in ideje le-te za dopolnitev (javnih in zasebnih) programov na postajališču.

Prav tako je pomembno, da je sam prostor za čakanje, kot tudi neposredna okolica postaj in postajališč, oblikovana kot kakovosten javni prostor, načrtovan vzdržljivimi materiali, urbano opremo, obilico zelenja in skrbno oblikovan.

4. POSTAJE IN POSTAJALIŠČA NAJ BODO OBJEKTI Z NIZKIM OGLJIČNIM ODTISOM

Prenova železniških postajališč in postaj naj bo načrtovana skladno z načeli nizkoogljične gradnje. Temelji naj na uporabi trajnostnih materialov, zagotavlja naj trajnostno upravljanje s padavinsko vodo, čim več raščenege terena (tlak naj omogoča pronicanje vode), ambiciozne ozelenitve in čim več visokega zelenja. Prav tako naj zagotavlja približevanje nič energijski zasnovi, npr. z vzpostavitvijo sončnih elektrarn na strehah objektov. S tovrstnim pristopom se prispeva k ciljem podnebnih politik Slovenije in EU.



5. POSTAJE IN POSTAJALIŠČA NAJ BODO NAČRTOVANI ZA DOSTOP BREZ OVIR

Javni potniški promet naj bo dostopen za vse, kar pomeni, da je potrebno graditi v skladu s standardi univerzalne dostopnosti. Pri načrtovanju in preverjanju rešitev je nujno vključevanje predstavnikov invalidskih organizacij, ki hitro prepoznajo napake, ki pomenijo slabšo dostopnost za osebe z oviranostmi.

Obstajajo različne inženirske rešitve za premagovanje višinskih profilov, stopnišča, dvigala in **klančine**. V Švici je običajna praksa ureditev klančin s primernim naklonom, ki olajša dostop peronov za kolesarje, osebe na invalidskih vozičkih, družine. Klančine razbremenijo pritisk na dvigala (ni gneče), poleg tega so stroški vzdrževanja nižji, so bolj vključujoče. Slabost vzpostavitve klančin je, da potrebujejo več prostora in/ali daljše perone. V primerjavi z dvigali so slabša rešitev tudi za fizično šibkejša kolesarje, zlasti, če ne uporabljajo e-kolesa in/ali imajo kolesa otovorjena s prtljago.

Če ni mogoče vzpostaviti širših klančin, naj se ob stopnicah nujno vzpostavi rampa oziroma žleb za kolesarje skladno z dobro inženirsko prakso in tehničnimi smernicami. Rampa oz. žleb ne sme biti

preblizu stene, saj je s tem oteženo potiskanje kolesa s kolesarskimi torbami. Žlebove za kolesa je priporočljivo namestiti že za primere, ko so dvigala okvarjena ali zasedena z drugimi uporabniki.

Za ustrezen dostop do peronov, postajnega poslopja in/ali ulic s kolesi naj se v vsakem primeru zagotovijo ustrezna **dvigala za prevoz koles**.¹ Dimenzije dvigal morajo biti take, da omogočijo prevoz vsaj dveh koles, ne da bi jih bilo treba dvigati (kar je trenutno prepogosta praksa pri številnih dvigalih na železniških postajah in postajališčih v Sloveniji). Dimenzije profila koles morajo upoštevati tudi kolesa s prtljago, npr. s kolesarskimi torbami oziroma možnosti prevoza kolesarske prikolice (ločene od kolesa).²

Načrt predvideva gradnjo številnih **podhodov pod progo**. Podhodi pešcem in kolesarjem sicer omogočajo varno prečkanje in povezujejo naselja, a pogosto podhodi ne dajejo občutka varnosti in so oblikovno suhoparni. Predlagamo, da se podhodom nameni pozornost z vidika oblikovanja in uporabniške izkušnje, brez ovir, s prijetno osvetlitvijo in brez oglasnih površin, s priložnostjo za umetniške inštalacije. V podhodih naj se posebno pozornost nameni odvodnjanju, in sicer naj se kapacitete za odvodnjanje predimenzionira. V prihodnosti bomo priča vedno močnejšim nalivom, zato je že danes potrebno graditi infrastrukturo, ki je odporna na naravne nesreče. Predvidi naj se zadostne širine za skupen promet pešcev in kolesarjev. V kolikor pa dimenzije to dopuščajo, je v skladu z dobro prakso priporočljivo ločiti površine za pešce in kolesarje, npr. z različno barvo ali materialom, še posebej, če gre za podhod, ki služi ne samo kot dostop potnikov do peronov, temveč tudi kot pomembna izvenmivojska povezava za ostale uporabnike.

6. DOSTOP ZA KOLESARJE IN UMEŠČANJE KOLESARSKIH POVEZAV OB PROGAH

Ob opremljanju postaj in postajališč s kolesarskimi stojali in postajami za izposojlo koles je posebej pomembno v sodelovanju z občinami poskrbeti tudi za ustrezen dostop do postaj in postajališč z varnimi in udobnimi kolesarskimi povezavami. Do nekaterih prenovljenih postaj in postajališč (npr. postajališče Stanežiče, postaja Medvode) na žalost ni predvidenega dostopa po varni kolesarski povezavi ali malo prometni cesti.

V tujini je pogosta praksa, da se istočasno z umeščanjem železniških prog poišče tudi sinergije in priložnosti za umeščanje kolesarskih povezav, seveda ob upoštevanju strogih varnostnih zahtev. Pri tem se lahko izkoristi tudi dostopne oziroma servisne ceste. Tovrstne kolesarske povezave so privlačne zaradi umaknjenosti od cestnega motornega prometa in tudi neposredne, kar je eden od glavnih predpogojev za hitro in udobno kolesarjenje iz okoliških občin do središča Ljubljane. Potek kolesarske povezave vzdolž proge ni nobena novost niti v Sloveniji. Primera sta kolesarska pot vzdolž proge med Novo Gorico in Šempetrom, ob gorenjski progi pa je že od Orehka v Kranju proti Škofji Loki. Na območju Ljubljane nekaj povezav že predvideva OPN MOL (npr. med atletskim stadionom ŽAK mimo postajališča Litostroj do poslovne cone Stegne severno od gorenjske proge. Prav tako se kaže priložnost povezave vzdolž proge med Ulico Jožeta Jame vse do Vižmarij severno od proge, pri čemer se lahko izkoristi številne obstoječe kolovoze in poti. Od tam bi se proti Gorenjski kolesarska povezava lahko nadaljevala bodisi po trenutni trasi proge (po izvedeni deviaciji) ali po drugih alternativnih poteh ob Savi.

¹ Posebno pozornost je treba nameniti rednemu vzdrževanju in hitrem popravilu okvarjenih dvigal, saj so ta ključna za dostop večine potnikov s posebnimi potrebami (osebe v vozičkih in otroških vozičkih, kolesarji, osebe s težko prtljago ...). Pri nas večkrat mine teden ali več, da se okvare dvigal na železniških postajah odpravijo, kar pomeni hudo oviro za osebe na vozičkih, prav tako tudi za kolesarje, če na stopniščih niso ustrezno nameščeni utorni žlebovi za potiskanje koles.

² Kot primer slabe prakse prenovljene postaje z dimenzijsko neustreznimi dvigali in stopnišči brez utornih žlebov lahko navedemo železniško postajo v Divači, kot primer dobre prakse tako glede dimenzije dvigal kot tudi ustrezno nameščenih utornih žlebov pa železniško postajo Borovnica.

KONKRETNE PRIPOMBE IN PREDLOGI

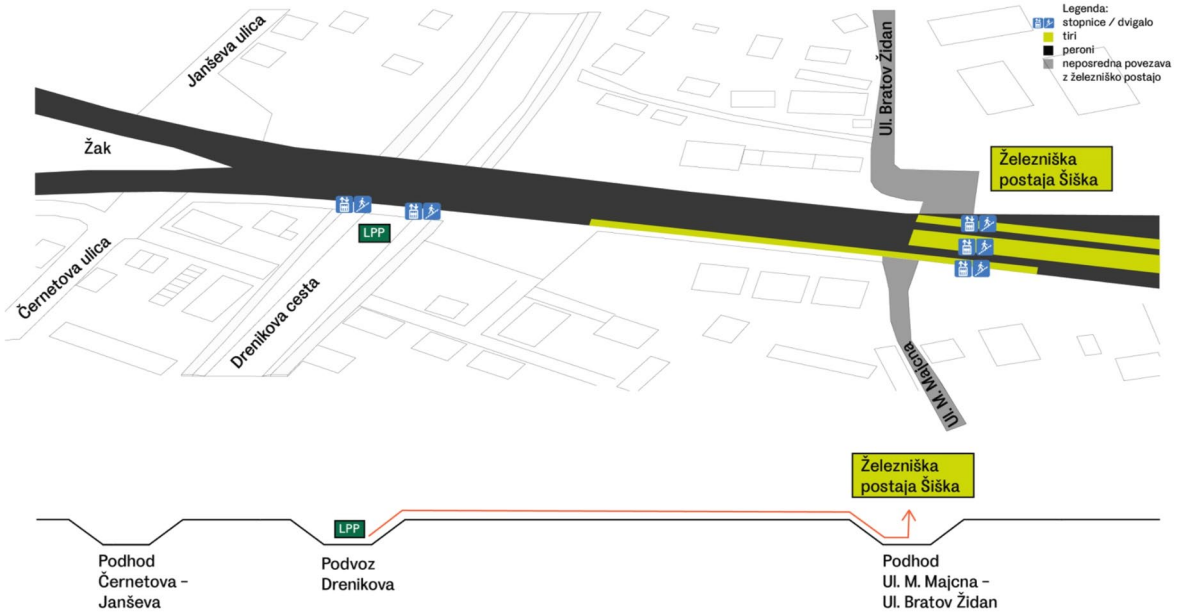
V nadaljevanju podajamo konkretne pripombe in predloge glede načrtovanih ureditev, predstavljenih bodisi v načrtih na strani MNVP, na spletni strani MOL, bodisi v animaciji.

1. **Podvoz Parmova** (situacija 2.1): podvoz v predvideni obliki bo Parmovo spremenil v tranzitno ulico, ki bo alternativa Dunajski cesti predvsem v času prometnih konic, s čimer se utegne promet na celotnem poteku obvoznica – Podmilščakova – Slovenčeva – Parmova – Tivolska močno povečati. Prav tako bo to povečalo obseg prometa in pritisk tranzitnega avtomobilskega prometa na območje med Parmovo in ulico Bežigrad, ki je zdaj zasnovano kot mreža ulic, kjer se z ukrepi enosmernih in slepih ulic umirja promet. S tem se bo poslabšala kakovost bivanja in tudi prometna varnost kolesarjev in pešcev na celotnem omrežju ulic in cest. Predlagamo, da se podvoz uredi izključno za pešce in kolesarje ter za mestni avtobus (rumeni pas), prepreči pa se uporabo osebnim avtomobilom. Prepoved se lahko uveljavi z načinom spremljanja registrskih števil, kar ima npr. že uvedeno DARS za nadzor nakupa elektronskih vinjet.
2. **Stara postaja Šiška** (situacija 2.1): podpiramo gradnjo podhoda s trgov. Postaja Stara Šiška ima nekaj starih dreves, ki jih je v okviru revitalizacije postaje treba ohraniti.
3. **Nova postaja Šiška** (situacija 2.1): gre za ambiciozno ureditev, ki pa prinaša manj prednosti, kot bi jih lahko. Čeprav je rešitev z ureditvijo avtobusnega postajališča v podvozu Drenikove dobra, pa je slabo rešen direktni prestop z vlaka na mestni avtobus, kar rešitvi jemlje uporabnost. Pri predlagani ureditvi mora namreč potnik z avtobusnega postajališča LPP na severni strani Drenikove najprej z dvigalom ali po stopnicah na nivo železnice, prečkati Drenikovo, se potem zopet peš ali z dvigalom spustiti pod tire in nato zopet dvigniti na ustrezen peron.

Namesto tega predlagamo podaljšanje peronov preko Drenikove ter dva sredinska perona namesto dveh stranskih in enega sredinskega. S tem bi s štirimi dvigali (namesto sedanjih 5) na obeh straneh Drenikove v prostoru sredinskih peronov zadostili vsem potrebam po premoščanju višin z vidika univerzalne dostopnosti in za kolesarje, za vse potnike pa bi bila potrebna ena sama sprememba višine, saj bi potnik z nivoja avtobusne postaje prišel neposredno na peron. Dodatno bi lahko uredili še klančini do peronov iz podhoda v podaljšku Ulice Milana Majcna. Podaljšanje peronov proti ŽAK bi omogočilo tudi neposredno navezavo novega kompleksa ŽAK na železniško postajo brez še enega dodatnega prečkanja skozi podhod v podaljšku Černetove ulice, kar je posebej pomembno z vidika dostopnosti v času množičnih prireditev.

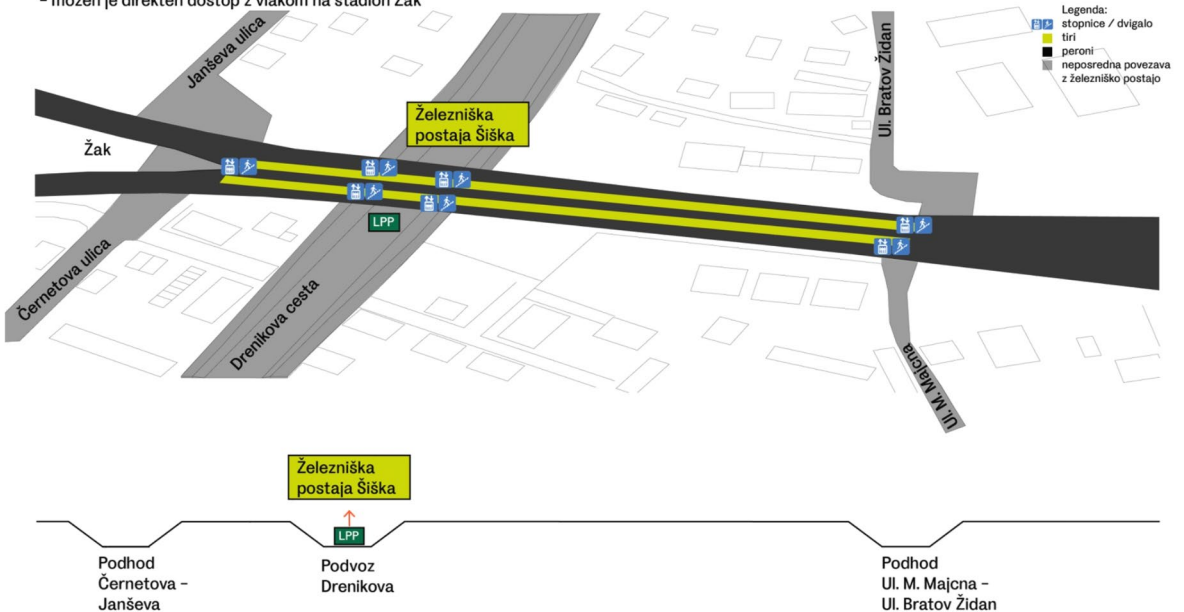
Predvidena nova železniška postaja Šiška

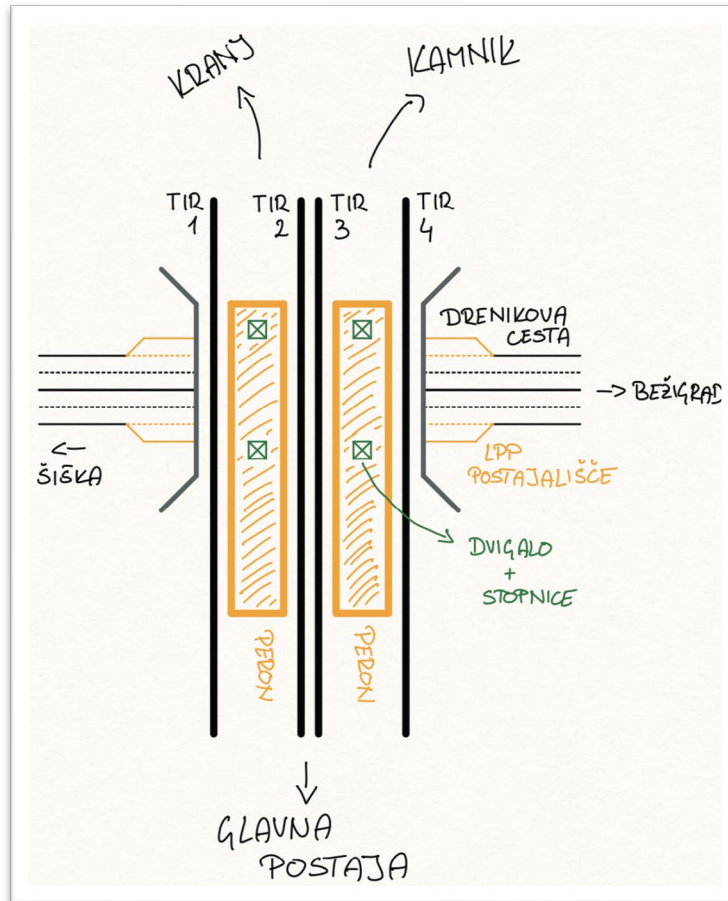
- ni neposredno povezana s postajališčem LPP
- povezana z manjšo lokalno ulico Milana Majcna
- potniki morajo za prestop iz avtobusa na vlak 3x premostiti višinsko razliko
- dolga in kompleksna pot za uporabnike JPP in kolesarje



KTPP: Predlog nove železniške postaje Šiška

- postajališče LPP je neposredno povezano s peroni žel. postaje
- povezana z Drenikovo - osrednjo cesto na območju
- potniki za prestop iz avtobusa na vlak premostijo eno višinsko razliko
- kratka in enostavna pot za uporabnike JPP in kolesarje
- možen je direkten dostop z vlakom na stadion Žak





4. **Postajališče Litostroj** (situacija 2.2): lokacija postajališča za avtobuse v podvozu je dobra rešitev. Problematičen je dostop z avtobusnega do železniškega postajališča v smeri proti centru. V situaciji 2.2 in animaciji se zdi, da je edina možnost okoli in okoli krožišča, kar je preveč zamudno. V načrtih arhitekturnih ureditev v MOL se sicer vidi prehod za pešce na najožjem delu krožišča, kar je sicer krajše, a ne najboljše z vidika prometne varnosti. Predlagamo, da se peron podaljša na nadvoz, kar bi omogočilo neposreden dostop na peron z obeh strani krožišča.

Postajališče za avtobus je premajhno za primer, da bo ob prehodnem postajališču za avtobus, ki se bo ustavljal npr. na krožni liniji, tu ostalo tudi končno postajališče za katero od linij. Glede na pomembnost lokacije z vidika mestnega prometa bi bilo nujno preveriti možnosti umestitve dveh ali več niš za mestne avtobuse v neposredni bližini.

5. **Postajališče Stegne** (situacija 2.3): ocenjujemo, da je podhod pod progo na obeh straneh postaje dobra rešitev. Čeprav so v bližini obstoječa postajališča LPP, pa ta niso označena na načrtih, zato je težko oceniti možnost prestopa za potnike. Vsekakor predlagamo, da se postajališča LPP načrtuje sočasno in usklajeno z novo železniško progo, ter da je prestop za potnika čim bolj kratek in enostaven.
6. **Postaja Vižmarje** (situacija 2.6): ob postaji ni mogoče urediti avtobusnega postajališča (čeprav je v animaciji navedeno, kot da je urejeno). Podobno kot pri postaji Šiška in pri postajališču Litostroj bi tudi tu predlagali premik potniškega perona postaje Vižmarje proti severozahodu, na nadvoz nad Tacensko cesto, ter ureditev postajališča za avtobuse LPP pod podvozom. Na trenutnih načrtih je postaja predaleč za kakršenkoli prestop na mestni promet, ne omogoča intermodalnosti in je nepraktična za potnike.

7. **Postajališče Stanežiče** (situacija 2.7): pri situaciji, na kateri je vidno novo postajališče Stanežiče, najbolj izstopajo nove cestne ureditve, predvidene z DPN za t.i. navezovalno cesto Jeprca-Stanežiče-Brod, ki predvideva tudi novo štiripasovno cesto do Obvozne (Nemške) ceste (ki je v animaciji ni videti). Nove ureditve so v pričujoči DPN vnešene kot danost, čeprav jih v naravi še ni, in čeprav nova železniška povezava v vsakem primeru zahteva spremembo predvidenih ureditev. Predlagamo, da ureditev postavi v ospredje udobje potnikov in učinkovitost prestopanja, in da predvidi možnost, da se načrtovane cestne ureditve ne izvedejo v celoti.

Predlagana ureditev peš povezave med postajališčem Stanežiče in avtobusno postajo na navezovalni cesti proti P+R je z vidika pomena tega postajališča (glavna prestopna točka na mestni promet s strani Gorenjske) in z vidika enostavnosti prestopa neustrezna, predolga in neudobna (izpostavljena dežju in poletnemu soncu). Predlagamo bistveno bolj direkten prestop med avtobusnim in železniškim postajališčem, bolje opremljeno avtobusno postajališče in boljše povezave za pešce in kolesarje med parkiriščem P+R in avtobusnim ter železniškim postajališčem.

V ta namen predlagamo zelo podobno ureditev kot pri postajališču Litostroj, z ovalnim krožiščem v podvozu pod progo ter nišami avtobusnega postajališča na sredini v podvozu. Predlagamo pa tudi ukinitve pokritega cestnega vkopa Stanežiče in spremembo trase ceste iz smeri Medvod tako, da do krožišča v podvozu pod progo poteka po severovzhodni strani nove trase železniške proge, približno po sedanjí trasi ceste oziroma železnice. S takšno spremembo se ne izboljša le udobje za potnike, temveč tudi pomembno zmanjša strošek investicije.



8. **Postaja Medvode** (situacija 2.11): glede na to, da bi bila morda postaja Medvode lahko tudi končna postaja za nekatere primestne vlake, bi bilo smiselno urediti tri namesto zgolj dva peronizirana tira. Je pa to seveda odvisno od načrtov uvedbe pospešenih primestnih vlakov (glej komentar pri točki 2 načelnih pripomb).

Za prestop na regionalne avtobuse predlagamo prikaz povezave z avtobusnim postajališčem na Gorenjski cesti, ter po možnosti dogovor z občino glede prestavitve postajališče v smeri Gorenjske neposredno nasproti postajališču v smeri proti Ljubljani. Za lokalne avtobuse, ki bi vozili mimo železniške postaje (proti Goričanam) ali imeli končno postajo pri železniški postaji, predlagamo ureditev postajališča ob drop-off parkirnih mestih nekje ob Cesti Komandanta Staneta.

Ob novem podvozu Barletove ceste pod progo je nujno treba predvideti direkten dostop za pešce (stopnice) in kolesarje (klančina) po zahodni strani podvoza na sedanji iztek Barletove ceste (kakor je sedanje stanje, a z manj strmo klančino), kar bi omogočalo čim krajši dostop pešcem in kolesarjem do Seškove ulice in centra Medvod. Predvsem za pešce je ovinek do križišča pri Petrolu absolutno predolg.

Glede na anketo izvedeno med čakajočimi na ŽP Medvode, je danes večina potnikov iz Medvod (48% iz centra, 48 % od drugod iz občine, 4% iz drugih občin) in večina pride brez avtomobila (le 22% jih pride z avtom kot voznik). Zato je zelo pomembno v sodelovanju z občino poskrbeti tudi za varen in udoben dostop za kolesarje do železniške postaje iz vseh smeri, kar obsega tako ureditve v neposredni okolici postaje (predmet DPN) kot tudi ureditve bližnjih cest in križišč (deloma predmet DPN, deloma ne). Manjka npr. obojestranska kolesarska povezava do ŽP iz centra Medvod, preko starega mostu in križišča z Gorenjsko. Enako manjka obojestranska kolesarska povezava iz smeri Goričan.

9. **Deviacija Reteče** (situacija 2.12): deviacija, ki se odmakne od obstoječih vasi in z bolj ravnim potekom trase omogoča višje potovalne hitrosti zlasti medmestnih vlakov. Kljub vsemu bi se morda lahko vsaj na tem odseku obstoječa enotirna proga ohranila za lokalne vlake, s čimer bi ostala železnica bolj dostopna in bližje prebivalcem omenjenih vasi, obenem pa bi bila razbremenjena tovornih in medmestnih in mednarodnih vlakov, ki se na postaji ne ustavijo.

Kot bolj radikalna alternativa se kaže tudi možnost deviacije nove trase za dvotirno progo za tovrne in mednarodne vlake naravnost ob glavni cesti med Medvodami in Orehkom, ter ohranitev obstoječe enotirne proge za ves lokalni in regionalni potniški promet ter za tovorni promet do Škofje Loke. Že danes se medmestni in mednarodni vlaki ne ustavijo v Škofji Loki in zelo verjetno tega tudi v prihodnje ni za pričakovati, zato takšna radikalna deviacija za Škofjo Loko in okoliške vasi ne bi predstavljala velike spremembe.

10. **Postajališče Reteče** (situacija 2.13): Ob novem postajališču Reteče predlagamo ureditev avtobusnega postajališča čim bližje železniškemu postajališču. Prav tako ob postajališču ni videti večje kolesarnice, postaj za izposajo koles, e-koles in e-skirojev, ki bi morale biti neposredno ob izhodu iz perona oziroma pri podhodu. Morda bi bilo potrebno premisliti tudi lokacijo drop-off točke, ki bi morala biti bližje od stalnih parkirišč.
11. **Postaja Škofja Loka** (situacija 2.18): ureditve so zasnovane primerno z vidika prestopanja na avtobus. Na načrtih sicer ni prikazanih avtobusnih postajališč neposredno pred železniško postajo, vendar so vidne v animaciji in bi jih bilo nujno prikazati tudi na načrtih, prav tako jih je potrebno ustrezno dimenzionirati. Škofja Loka ima izredno velik potencial za navezavo potnikov z avtobusa na vlak, tako mestni avtobus kot regionalni iz Selške in Poljanske doline. Kot pozitivno

ocenjujemo, da so peronizirani trije tiri, ker bo precej verjetno Škofja Loka končna postaja za nekatere od pospešenih primestnih vlakov.

- 12. Postaja Kranj** (situacija 2.25): na splošno se zdi rešitev postaje v Kranju uspešna, integracija železniške in avtobusne postaje je izvedena zelo racionalno, s kratkimi potmi za prestopanje. Dobro je, da sta za potrebe postaje predvidena dva podhoda ter še dodaten nadhod za potrebe povezanosti mesta in dostopnost postaje s Stražišča.

Pri nišah za avtobuse je potrebno preveriti potrebe mestnih avtobusov, ki so običajno prevozne, bodisi z otočnimi peroni bodisi ob robu cestišča, ne da bi bilo potrebno mestnim avtobusom voziti vzvratno. Vsekakor se zdi, da prostor omogoča ureditev ločenih niš za postajališče mestnih avtobusov.

Dovolj blizu je precejšnje število parkirnih mest za kolesa, preveriti je potrebno, ali je mogoče urediti zadostno število polnilnih mest za električna kolesa in postaje za izposajo koles in e-koles. Nujno je treba preveriti dimenzioniranje parkirišča za avtomobile, saj je slednje kot P+R lahko namenjeno le potnikom na medmestnih in mednarodnih vlakih. Za ostale potnike lokacija parkirnih mest v bližini mestnega središča ni najbolj primerna, saj lahko v konicah povzroči nepotrebno prometno obremenitev ključnih mestnih prometnic, predvsem Ljubljanske in Kolodvorske ceste. Za potnike lokalnih in regionalnih vlakov so bolj primerna P+R parkirišča čim bližje izvora potovanja in ob manj središčnih postajališčih.

Geometrija tirov in peronov ni najbolj logična. Peronizirana tira 1 in 2 sta dostopna zgolj iz desnega voznega tira (gledano v smeri Ljubljana - Jesenice). Na shemi ni nobenih kretnic južno od postaje Kranj med levim in desnim voznim tirom, torej je v eni smeri dostopen zgolj en peroniziran tir. Precej bolj logično bi bilo, da se iz vsakega voznega tira odpreta 2 peronizirana tira.

- 13. Postajališče Struževo** (situacija 2.26): dobro je, da je predviden prostor za dva tira, tudi če bo na začetku zgolj en tir.
- 14. Postajališče Naklo** (situacija 2.28): postajališče Naklo je pomembno predvsem zaradi zaledja potnikov iz smeri Tržiča. Zato je dobro, da je ob postajališču predviden P+R, prav tako je zelo koristno postajališče za lokalne avtobuse v neposredni bližini peronov. Nujno bi bilo treba predvideti tudi ustrezno število parkirnih mest za kolesa ter postajo za izposajo koles, ki jih sedaj ni.